



ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

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



SOMMAIRE:

En avant!	102
Discours d'ouverture du président de l'I. T. F. au Congrès de Londres	103
Les décisions du Congrès de Londres	104
Le plan quinquennal de l'Union des Soviets	106
Communications du Bureau . . .	106
Cheminots:	
La psychotechnique aux chemins de fer fédéraux suisses	107
La conférence nationale du personnel de la locomotive allemand . .	108
La responsabilité des cheminots dans les accidents.	108
Automobilisme:	
La nouvelle loi suédoise sur la circulation automobile	109
Marins:	
Rapport sur l'emploi de la main-d'œuvre de couleur à bord de navires européens	110
Esperanto.	112

En avant!

En avant!

Notre congrès de Londres a donné ce qu'il promettait. C'était un bon congrès. Il était réussi en ce qui concerne son ampleur et son caractère représentatif; il était réussi par l'esprit d'unité et de camaraderie et par la volonté de collaboration ressortant de ses travaux; il était réussi à cause du fait — découlant des deux facteurs précédemment nommés — que les décisions furent toutes prises de manière unanime.

En ce qui concerne l'ampleur et le caractère représentatif, le congrès de Londres était le plus important de tous les congrès tenus jusqu'à présent par l'I.T.F. Non seulement, le nombre des délégués titulaires s'élevait-il cette fois à 151 représentant ensemble 59 organisations de 27 pays différents et groupant environ 2.100.000 adhérents, non seulement y avait-il parmi ces 151 délégués, un nombre important de camarades encore en service actif, mais encore il y avait, à part les délégués du Canada et de Palestine, pour la première fois des délégués des organisations adhérentes de l'Inde et du Japon, témoins vivants du fait que l'I.T.F. a réussi à combler l'abîme artificiel qui sépare le prolétariat d'Occident de celui d'Orient.

Un autre fait qui mérite d'être signalé fut la présence, à côté des délégués titulaires, de pas moins de 152 membres d'organisations adhérentes, venant surtout de France, de Belgique et de Hollande, parmi lesquels bon nombre de camarades travaillant encore dans les entreprises à l'heure qu'il est, qui avaient passé la Manche pour venir participer aux assises de l'I.T.F. à titre auditif. Nous croyons ne pas faire erreur en considérant ce fait comme un indice de l'extension de l'I.T.F. et de l'intérêt croissant dont elle bénéficie de la part des simples adhérents des organisations affiliées.

Ce qui contribua en dernier lieu à donner à ce congrès un relief spécial, c'était le nombre important d'autres organisations ouvrières qui s'étaient fait représenter à Londres par un ou par plusieurs délégués. A part les représentants de la F.S.I., de la Centrale syndicale anglaise et du parti travailliste, des délégués des Internationales des ouvriers d'usine, des services publics, des ouvriers du textile, des employés et techniciens, des ouvriers de l'alimentation, des lithographes, tipographes et relieurs et des officiers de la marine marchande, participaient aux assises, tandis que la plupart des Secrétariats professionnels qui étaient empêchés de se faire représenter, avaient donné expression, dans des lettres et dans des télégrammes, à leurs sentiments de solidarité. Les paroles prononcées par ces délégués dans leurs allocutions au congrès, ne donnaient pas seulement expression à leurs sentiments de

sympathie à l'égard de l'I.T.F., n'exprimaient pas seulement l'admiration et la gratitude qu'ils éprouvent pour ce que les ouvriers des transports ont fait et font encore pour les travailleurs d'autres professions, mais elles témoignaient aussi des espérances que l'on fonde sur l'I.T.F., dans de larges milieux ouvriers en dehors de l'industrie des transports, en ce qui concerne l'avenir. Si nous ne voulons pas décevoir ces espérances, une lourde tâche nous incombe; aux dirigeants de notre Internationale aussi bien qu'aux organisations adhérentes.

L'esprit d'unité et de camaraderie, le désir de collaborer de manière plus étroite et plus productive, pourraient difficilement être plus grands qu'ils ne l'étaient cette fois. Toutes les décisions — chose fort rare — furent prises à l'unanimité des voix. Il est vrai qu'il n'y avait pas cette fois à l'ordre du jour des questions de tactique, ce qui évitait des heurts d'opinions contradictoires ou largement divergentes. Toutefois, les propositions qui avaient été présentées au congrès et qui visaient à réorganiser, à étendre et à renforcer notre Internationale, afin de rendre son œuvre plus efficace et plus importante, auraient pu donner lieu à des contrastes difficiles à surmonter si l'atmosphère du congrès avait été différente. Le fait qu'aucune divergence ne s'est manifestée à ce sujet, prouve mieux que toute autre chose la concorde qui règne et l'unité du désir qui anime toutes les organisations adhérentes de faire de l'I.T.F. l'organisation unique de tous les

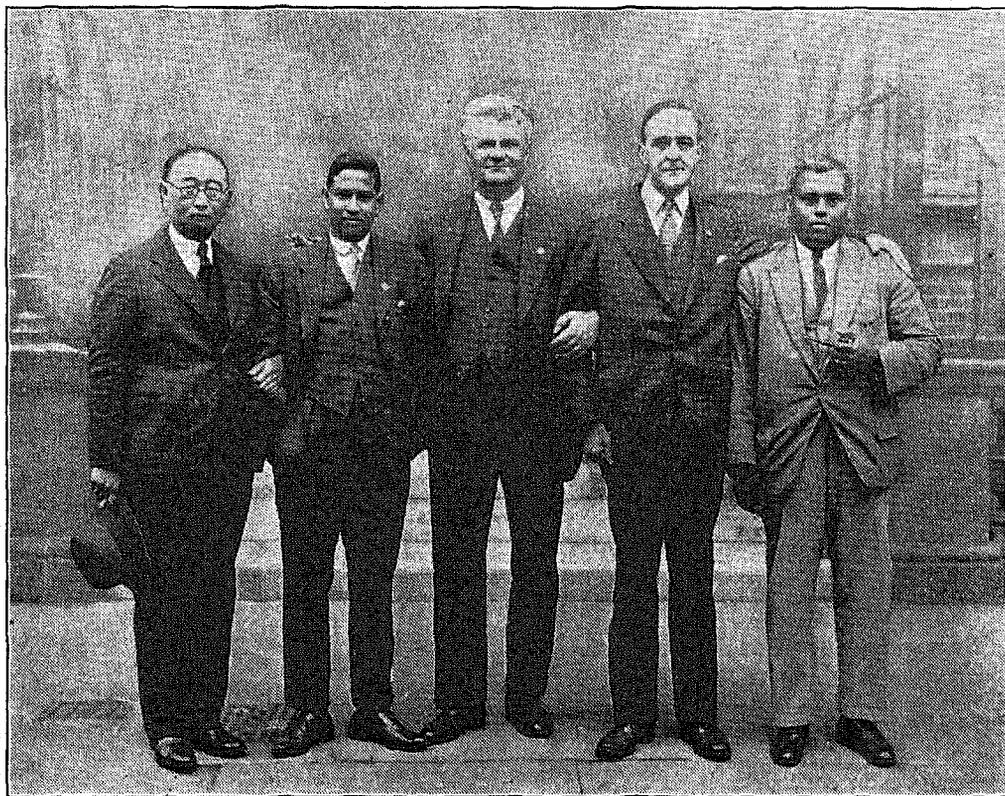
travailleurs des transports, forteresse contre la réaction économique et politique et arme puissante dans la lutte du prolétariat pour son émancipation.

On trouvera par ailleurs dans ce numéro les principales décisions auxquelles est arrivé le congrès. Il est difficile de dire laquelle sera de la plus grande importance pour le développement ultérieur de l'I.T.F. La décision de relever la cotisation de 6 cents à 8 cents par membre et par an ^{*}), la décision de réorganiser le secrétariat, la décision d'étendre le Conseil général et le Comité général, toutes ces décisions, nous en sommes certains, se trouveront déjà être, pendant la période qui s'écoulera jusqu'au prochain congrès de Prague, salutaires pour l'accroissement et l'extension de l'I.T.F. Elles étaient la condition préalable, indispensable à l'exécution du grand nombre de mandats dont le congrès a chargé, sur la proposition des sections des dockers, des marins, des cheminots, des bateliers, des conducteurs d'automobiles et des agents des tramways, le secrétariat de l'I.T.F.

La période qui a pris fin au congrès de Londres était satisfaisante pour l'I.T.F.; la période qui s'ouvre à présent promet de devenir encore meilleure. Elle le deviendra, si le désir d'unité et de collaboration dont a fait preuve le congrès, se trouve traduit par des actes.

^{*}) Montant encore dérisoirement bas. (Note de la Rédaction).

L'Extrême-Orient et l'Extrême-Occident au Congrès de l'I.T.F.



Mogi - Japon, Mukerjee - Inde, Fimmen - I.T.F., Minchin - Canada, Daud - Inde.

Congrès de la Fédération internationale des Ouvriers du Transport, Londres 1930.

Discours d'ouverture du Président.

Camarades,



Il m'est naturellement très agréable de considérer dans mon pays natal le Congrès de l'I.T.F., le premier qui se tient en Grande-Bretagne depuis la grande guerre européenne. Vous vous trouvez dans le pays qui fut le berceau du mouvement syndical, mais qui est aussi celui où le capitalisme est établi depuis bien plus longtemps que dans n'importe quel autre pays. Le capitalisme donna naissance au mouvement syndical et le fait, que nous avons en Grande-Bretagne le plus grand et, sous maints rapports, le plus puissant mouvement syndical est moins imputable à nos propres mérites qu'à la nécessité où nous nous sommes trouvés

de protéger nos conditions de vie et de travail. Il y a nombre de choses que nous pouvons apprendre de nos camarades étrangers et, il y en a peut-être quelques-unes ici qui contiennent des enseignements pour eux. Dans chaque pays, les organisations ouvrières ont dû se développer de la manière la plus appropriée aux conditions intérieures; elles ont dû prendre la forme et l'orientation voulues par les circonstances qui leur ont donné naissance et par les traditions et le caractère des travailleurs qui en font partie. Je ne préconise point une morne uniformité des méthodes à appliquer par la classe ouvrière de tous les pays, mais simplement l'entente réciproque et l'entr'aide en face des problèmes que nous avons tous à résoudre. Aujourd'hui cependant, je ne parle pas en ma qualité d'Anglais, mais en celle de membre de cet organisme, grand et grandissant, que nous connaissons sous le nom de Fédération internationale des Transports et si j'emploie les termes «grand et grandissant», ce ne sont pas des mots creux, ni des ornements oratoires. En prestige, en nombres et en activité, l'I.T.F. occupe la première place parmi les Secrétariats professionnels internationaux et le fait qu'elle est grandissante peut aisément être vérifié par un bref examen du rapport moral. Le Comité exécutif, le Conseil général et le secrétariat ont, dans la mesure de leurs ressources, agi dans le sens indiqué par la résolution adoptée par le Congrès de Stockholm relative à l'extension de notre Internationale. Naturellement, l'accomplissement d'une tâche de pareille envergure exige du temps et de l'argent et nous ne pouvons compter sur un plein développement de notre politique expansive que d'ici quelques années. Néanmoins, le début est fait et vous pouvez lire dans le rapport moral soumis à votre appréciation, que nos camarades des pays extra-européens viennent se joindre à nous en nombres croissants. Nous les recevons tous à bras ouverts et avec enthousiasme et nous ferons tout ce que notre situation actuelle nous permet de faire pour leur venir en aide. Peut-être quelques-uns d'entre eux se sentiront-ils au début un peu dépaysés parmi leurs camarades européens. La manière de voir et les méthodes de ceux qui ne sont entrés que récemment en contact avec le capitalisme moderne, différeront évidemment en une certaine mesure de celles préconisées par ceux qui ont hérité des traditions acquises par plus d'un siècle d'expérience. Ce que j'ai dit à propos des différences de méthodes, et, dans quelques cas, de structure organique existant entre les pays où le capitalisme a déjà acquis un certain âge, s'applique dans une plus forte mesure, lorsqu'on compare l'Occident à l'Orient. Cependant, le but que poursuit le capitalisme est le même dans toutes les parties du monde et la nécessité d'un groupement uni des travailleurs existe, dans une mesure égale, dans tous les continents. La connaissance du travail pratique de l'I.T.F. aidera, j'en suis certain, à accroître la puissance du mouvement

syndical de chaque pays représenté à ce congrès. L.I.T.F. n'avance pas seulement en âge, mais aussi en influence; ses méthodes se sont développées en même temps que son influence. Il est logique qu'à ses débuts, sa tâche essentielle ait été de faire naître un esprit de solidarité parmi ses membres vivant en des pays différents et parlant des langues différentes. Aujourd'hui, elle est en mesure de s'occuper de choses pratiques et de consacrer une partie de son attention aux conditions de travail et aux questions économiques touchant la vie des différentes sections qui la composent.

Les marins, les ouvriers des ports, les ouvriers des transports, les cheminots et les conducteurs d'automobiles ont eu la possibilité de s'occuper, dans le cadre de l'I.T.F., des questions intéressantes particulièrement leur profession. Dans l'examen des problèmes avec lesquels il se trouvent aux prises dans la vie quotidienne, ils ont pour une large part oublié leur nationalité et se sont sentis unis dans l'effort commun pour résoudre le même problème. Ils ont fait cela d'une manière qui ne serait pas possible à ceux qui, ne représentant que leur pays individuel, se réunissent pour discuter de questions générales. Les résultats pratiques qui ressortent peu à peu de ces conférences, se trouvent exposés dans le rapport du secrétariat et doivent réjouir tous ceux pour qui l'internationalisme est plus qu'un vain mot.

Nous ne devons pas perdre de vue que l'intérêt de l'I.T.F., en tant que Fédération, devra toujours primer celui de l'une ou l'autre section. Nous sommes tous travailleurs des transports, quelle que soit la forme particulière de transport dont nous nous occupons. Tous, nous sommes intéressés au transport de personnes ou de marchandises et il ne faut pas que nos intérêts corporatifs spéciaux priment dans notre pensée le souci pour la prospérité de l'I.T.F. dans son ensemble. C'est pour cette raison, que, tout en nous réjouissant du travail pratique accompli par les sections, nous ne devons jamais oublier que l'I.T.F. qui s'étend à tous les genres de transports, ne pourra devenir grande et puissante que si chaque section est consciente de n'être qu'une fraction d'un tout.

Les hommes d'Etat qui s'occupent de questions politiques dans un sens étroit, se sont assignés la tâche de pondérer les intérêts de leur pays à ceux de tous les autres. Se servant à tout propos de formules bourrées de nationalisme, ils ont précipité d'autres dans des guerres et ont détourné l'attention des travailleurs de leurs intérêts véritables, pour en faire des défenseurs du prestige national. Notre but et nos méthodes sont totalement différents. Nous avons appris que gagner une bataille, livrée pour un intérêt national, ne signifie pas l'affranchissement de ceux qui ont tout sacrifié à cette nation. Nous concentrons notre attention sur les problèmes économiques et appliquons, autant que possible, internationalement, nos méthodes pour améliorer et sauvegarder les conditions de travail et de vie de nos membres. De plus en plus, le monde se trouve en face de problèmes industriels et économiques. C'est une véritable bataille économique qui se livre, imposant aux travailleurs l'union internationale, et il n'y a guère de méthode plus sûre pour sauvegarder les conquêtes ouvrières réalisées dans un pays, que de relever le niveau général à travers le monde. Ceci ne veut point dire qu'à l'intérieur des frontières de leurs patries, les travailleurs doivent cesser de lutter contre ceux qui les oppressent. Un mouvement international ne peut être puissant que si les mouvements nationaux qui le composent sont également forts. S'il m'est permis de donner un conseil à nos amis étrangers, je voudrais leur dire ceci : Il est de votre devoir de renforcer le mouvement syndical dans votre pays et, pour le faire, comptez en premier lieu sur vos propres forces, car autrement, votre action internationale sera condamnée à rester inefficace. Il y a des pays, l'Italie par exemple, où le mouve-

ment a eu à soutenir d'après luttes contre l'oppression et a été pour ainsi dire anéanti. Nous sommes heureux d'avoir été en mesure de faire quelque chose en ce qui concerne l'Italie, bien que nous n'ayons pas pu faire autant que nous aurions désiré ou que nous espérons faire encore. Quoiqu'il en soit, un premier pas est fait et il est hors de doute qu'avec le temps, nous verrons renaître un mouvement syndical italien, libre et indépendant.

Depuis que ce discours fut préparé pour la traduction, le monstre de la réaction s'est fait valoir davantage que précédemment dans certains pays. Des tentatives sont faites en Pologne pour étouffer la voix de la démocratie. Les récentes élections en Allemagne ont renforcé la position des adversaires de la social-démocratie et en Finlande on use de violence pour affaiblir les rangs des travailleurs organisés. L.I. T. F. désire s'opposer résolument à toutes tentatives et à tous efforts faits pour réduire les travailleurs au servage.

Ma pensée, et certainement aussi la vôtre, va vers les camarades que la mort a arrachés à notre mouvement. Ce sont entre autres : Peter Back, Président du Syndicat des marins danois; Edouard Jokela, Président de l'Union des transports de Finlande; Franz Lill de l'Union des cheminots autrichiens; Anton Prager, Président de l'Union des transports de Tchécoslovaquie et Joseph Schiller, Secrétaire adjoint du Syndicat des cheminots allemands de Tchécoslovaquie. Tels sont les noms que nous connaissons, mais parmi les disparus, il y en a certainement d'autres, à nous

inconnus, qui ont eu leur part d'activité dans le mouvement international des travailleurs des transports. C'est la mémoire de tous que nous honorons.

Notre congrès siège à un moment où sévit une dépression économique d'envergure mondiale. Il est de notre devoir d'y chercher des remèdes et d'associer nos efforts à ceux des autres Secrétariats professionnels internationaux. Si nous pouvons contribuer à relever le pouvoir de consommation et le standard de vie de millions d'êtres, incapables aujourd'hui d'acheter et de consommer les produits industriels et agricoles, nous aurons contribué à faire avancer le monde dans la bonne direction. Les méthodes de production changent; on découvre de nouvelles sources d'énergie, la répartition de l'industrie à travers le monde se modifie. La tâche de la classe ouvrière n'est pas simplement de changer l'ordre social. Ce ne serait pas assez. Une société socialiste ou communiste connaîtra aussi ses problèmes économiques. Les conditions de notre monde aux climats variés, avec une population inégalement répartie, exigeront un dur labeur de la pensée et de l'intelligence de ceux dont les efforts tendent à établir un ordre social dans lequel la vie vaudra d'être vécue. Peut-être ne vivrons-nous pas assez longtemps pour voir la solution complète de ces grands problèmes; toutefois, ce n'est qu'en nous y appliquant avec toute notre intelligence et toute notre énergie, que nous pourrions mériter le jugement bienveillant des générations futures.

Les décisions du Congrès de Londres.

Cotisations.

La cotisation à l'I. T. F. sera relevée à partir du 1er janvier 1931 de 6 cents à 8 cents par membre et par an.

Procédure à suivre en cas de propositions tendant à relever la cotisation.

Le congrès décide que toute résolution pouvant entraîner une augmentation des cotisations devra être accompagnée d'une évaluation de cette augmentation et soumise aux organisations affiliées pour étude avant son adoption.

Modification et extension du Conseil général et du Comité exécutif.

a) Les organisations adhérentes de Lettonie, Esthonie, Pologne, Tchécoslovaquie, Yougoslavie, Roumanie, Bulgarie et Grèce qui n'ont jusqu'à présent toutes ensemble qu'un seul représentant au Conseil général y auront dorénavant trois représentants. Ces pays seront groupés à cet effet de la manière suivante :

- 1° Pologne et pays baltes.
- 2° Tchécoslovaquie et Roumanie.
- 3° Bulgarie, Grèce et Yougoslavie.

b) Le Comité exécutif reçoit mission de prendre, de concert avec les organisations d'Extrême-Orient et d'Amérique du Nord et du Sud, les mesures voulues pour assurer à ces organisations une représentation convenable au sein du Conseil général.

c) Le Comité exécutif est agrandi de 6 membres (cinq représentants d'organisations plus le secrétaire général) à sept membres (six représentants d'organisations plus le secrétaire général).

d) Le Comité exécutif reçoit mission de modifier les statuts en conformité avec ces changements.

Composition du secrétariat de l'I. T. F.

Le secrétariat de l'I. T. F. sera composé de :

- a) un secrétaire général,
 - b) un secrétaire général adjoint,
 - c) des secrétaires chargés de la direction de certaines sections.
- Le secrétaire général et le secrétaire général adjoint sont élus par le congrès. Les secrétaires sont désignés par le Conseil général sur la proposition du Comité exécutif.

La Convention de Washington.

Le congrès charge le Comité exécutif de l'I. T. F. d'envisager les mesures propres à assurer la ratification de la Convention de Washington par tous les gouvernements et la sauvegarde de la journée de 8 heures dans l'industrie des transports de tous les pays, y compris les pays d'Orient et des tropiques.

Travail de nuit.

Le congrès déclare que le travail de nuit doit être rétribué à un taux supérieur à celui du travail de jour et qu'aucune exception à ce principe n'est justifiée pour les pays d'Extrême-Orient.

Enquête concernant les conditions de vie des travailleurs orientaux.

Le congrès donne mission au Conseil général de l'I. T. F. pour qu'il ouvre, de concert avec les organisations adhérentes des pays orientaux, une enquête au sujet des conditions générales de travail des travailleurs orientaux, à l'effet d'améliorer leur situation économique et de relever leur niveau de vie.

Enquête concernant les transports en commun sur route.

Le congrès donne mission au Comité exécutif d'ouvrir une enquête concernant l'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains, c'est-à-dire à l'intérieur des villes, entre une ville et sa banlieue et entre une ville et une autre; l'enquête devra également s'étendre à la question de la propriété et de l'autorité contrôlant les moyens de transports.

Suppression des passages à niveau.

Considérant la fréquence d'accidents graves aux passages à niveau, le congrès donne mandat au Comité exécutif d'engager une campagne énergique pour l'abolition générale des passages à niveau et leur remplacement par des ponts ou des passages souterrains.

Manifestations internationales.

Le congrès émet l'opinion qu'il est souhaitable que des manifestations internationales d'organisations adhérentes à l'I. T. F. telles que des meetings de cheminots de différents pays, aient lieu après accord avec le secrétariat de l'I. T. F. et sous ses auspices.

Les heures de travail à bord des navires.

Le congrès réclame l'introduction de la journée de 8 heures effective ou de la semaine de 48 heures dans la navigation maritime et la suppression, en principe, de tout travail supplémentaire à bord.

Il formule cette revendication au profit des gens de mer de tous pays et de toutes races et s'oppose de manière expresse à toute dérogation à ce principe, en ce qui concerne les gens de mer indiens.

La procédure adoptée par l'Organisation internationale du Travail pour les questions maritimes.

La conférence spéciale de la section des marins de l'I. T. F. réunie à Londres le 25 septembre 1930;

Après avoir examiné la résolution adoptée par la 48^{ème} session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail aux termes de laquelle il a été décidé : 1^o de donner mandat au Bureau international du Travail de convoquer en 1931 une commission technique tripartite; 2^o de différer jusqu'à l'examen de la question par cette commission tripartite la décision concernant la question de savoir si une session générale ou maritime de la Conférence internationale du Travail sera appelée à décider en deuxième discussion sur les questions examinées en première discussion par la section spéciale maritime de 1929;

Regrette cette décision de la part du Conseil d'administration du Bureau international du Travail pour les raisons exposées aussi bien verbalement que par écrit au directeur du Bureau international du Travail et fait sienne l'opinion formulée par l'Association internationale des Officiers de la Marine marchande, disant que l'institution d'une conférence préliminaire est inopportune et dangereuse; inopportune parce que la dernière Conférence internationale maritime a déjà pris des décisions concernant les questions maritimes; dangereuse parce que la session plénière de la Conférence internationale du Travail serait en quelque sorte liée par des décisions prises éventuellement par la conférence préliminaire;

Déclare que les marins de toutes nationalités et de toutes races s'attendent à ce que une décision finale sur les questions maritimes, particulièrement en ce qui concerne les heures de travail à bord, soit prise par une session de la Conférence internationale du Travail qui aura lieu en 1931.

Bureaux de placement pour gens de mer.

Le congrès insiste auprès des gouvernements des pays d'Orient, particulièrement auprès de celui de l'Inde, pour obtenir que les projets de convention adoptés par la Conférence internationale du Travail concernant les facilités à accorder aux marins pour l'enrôlement soient mises en application par la constitution de bureaux de placement assistés par des commissions consultatives, à la place du système d'enrôlement actuel des marins par des agences, telles que des courtiers maritimes etc.

Enquête concernant l'offre et la demande de main-d'œuvre dans les ports.

Le congrès est invité à donner mission au secrétariat d'ouvrir une enquête concernant la situation qui existe dans les principaux ports et concernant les mesures propres à régler l'offre et la demande de main-d'œuvre dans les entreprises de manutention dans les ports.

Enquête concernant les dispositions légales relatives à l'assurance-accidents et invalidité pour les dockers.

Le congrès donne mission au Comité exécutif d'ouvrir une enquête concernant les dispositions légales existant dans divers pays :

1^o par rapport aux indemnités dont peuvent bénéficier les dockers victimes d'un accident survenu à bord d'un navire de nationalité étrangère, cela dans le but d'arriver à une simplification de la procédure à suivre pour obtenir des armateurs en cause le paiement de dommages-intérêts;

2^o par rapport à l'assurance-invalidité.

Les conditions de travail et le programme international de revendications des travailleurs de la batellerie.

Le congrès donne mission au secrétariat de l'I. T. F. d'ouvrir le plus rapidement possible des enquêtes concernant les conditions de travail, les salaires, les heures de travail et les conditions sociales existant pour les travailleurs de la batellerie. Les résultats de ces enquêtes devront être communiqués aux organisations intéressées, après quoi la Commission consultative de la section des bateliers devra être convoquée pour établir un programme de revendications et examiner les mesures propres à sa réalisation.

La formation des conducteurs d'automobiles.

Le congrès, convaincu que l'établissement d'un standard professionnel est d'une grande importance pour le relèvement et le maintien des conditions de vie et de travail des conducteurs d'automobiles, invite les organisations adhérentes intéressées à accorder une attention particulière à l'application des normes pour la formation professionnelle des chauffeurs, incorporées dans le programme international de revendications de la section des conducteurs d'automobiles.

Programme international de revendications des agents des tramways.

Le congrès général de l'I. T. F., tenu à Londres du 23 au 27 septembre 1930, donne mission au Comité exécutif de procéder à la constitution d'une commission consultative pour la section des tramways et charge le secrétariat d'ouvrir une enquête afin de réunir la documentation voulue pour l'élaboration, par la Commission consultative, d'un programme minimum de revendications de nature technique, juridique et sociale.

La sécurité dans les entreprises de tramways.

Le congrès estime qu'il est indispensable que les tramways soient équipés de tous les dispositifs de sécurité nécessaires à la protection du personnel aussi bien que des voyageurs.

Le congrès charge le secrétariat de donner aux organisations affiliées tout l'appui possible dans leurs efforts pour augmenter la sécurité.

Propositions renvoyées au Conseil général.

Une proposition concernant les conventions collectives du travail de même qu'une proposition concernant la socialisation des transports par terre, ont été renvoyées à l'examen du Conseil général.

Elections, siège de l'I. T. F. et lieu où se tiendra le prochain congrès.

Comme suite aux élections, la composition du Conseil général est actuellement la suivante :

Grande-Bretagne : Cramp et Bevin (Suppléants : Walkden et Henson);

Allemagne : Döring et Jochade (Suppléants : Schumann et Scheffel);

Scandinavie : Lindley (Suppléant : Pedersen);

France et Luxembourg : Bidégaray (Suppléant : Vignaud);

Italie : Sardelli;

Espagne : Gómez (Suppléant : Diaz);

Pays balkaniques : Stanko (Suppléant : Issaïeff);

Pologne et Pays baltes : Maxamin (Suppléant : Seibold);

Tchécoslovaquie et Roumanie : Brodecky (Suppléant : Grünzner);

Belgique et Pays-Bas : Mahlman (Suppléant : Lambert);

Autriche, Suisse et Hongrie : Bratschi (Suppléant : Smeykal);

Japon : Hamada (Suppléant : Mogi);

Indes britanniques : Daud (Suppléant : Munawar);

et celle du Comité exécutif :

Cramp (Grande-Bretagne); Döring (Allemagne); Bidégaray (France); Lindley (Suède); Bratschi (Suisse) et Mahlman (Belgique).

Les deux secrétaires Fimmen et Nathans ont été réélus à l'unanimité.

Le siège de l'I. T. F. restera établi à Amsterdam pendant la prochaine période de deux ans.

Le congrès général de 1932 aura lieu à Prague.

Le plan quinquennal de l'Union des Soviets (II).

Par GEORGE KISER.

Avant de procéder à un exposé du plan quinquennal, jetons un bref coup d'œil sur la situation de l'économie russe au seuil de la période de cinq ans. Avec l'exercice économique 1927-1928 se ter-

mina la «période de reconstruction», c'est-à-dire les branches les plus importantes de l'économie dépassèrent à ce moment leur niveau d'avant-guerre. Voici les chiffres sur la production :

Branches de production.	Chiffres absolus		Production de 1927/1928 par rapport à
	de la production.	1927/28	
1. Electricité :	1913	1927/28	1913
Courant produit (millions d'heures-kilowatt)	1945	5050	259.6
2. Combustibles :			
Houille (millions de tonnes)	28.9	35.4	122.5
Naphte (" " ")	9.3	13.2	125.8
Tourbe (" " ")	1.6	6.9	446.2
3. Construction de machines :			
Moteurs à essence (en 1000 HP)	26.5	107.9	403.4
Machines agricoles (valeur en millions de roubles).	67	125	186.6
4. Mines et métallurgie :			
Minerai de fer (millions de tonnes).	9.2	5.7	61.9
Fer brut (millions de tonnes).	4.2	3.3	79.1
5. Textiles :			
Tissus de coton (millions de mètres)	2250	2742	121.9
Tissus de laine et draps (millions de mètres)	95	97	102.1
6. Agriculture :			
Céréales (millions de tonnes).	81.6	73.1	89.5
Coton (1000 tonnes)	744	718	96.6
Lin (1000 tonnes)	454	248	45.6
Betteraves (millions de tonnes).	10.9	10.1	92.7

Ce tableau donne un aperçu très instructif sur l'évolution de l'économie russe pendant les dernières années. Nous voyons une série d'industries, telles celles de l'électricité et des ateliers de construction, dépasser considérablement leur position d'avant-guerre. On est frappé cependant par la position arriérée de l'industrie métallurgique — qui figure néanmoins en une position préminente dans le plan d'industrialisation — et de celle de l'agriculture. Comparée à 1913, la production de 1927/28 n'atteignit que 61 % pour le fer, 34 % pour le manganèse, 79 pour le fer brut, 93 % pour l'acier Martin et 91 % pour le fer laminé. Ainsi donc, le niveau de production d'avant-guerre, déjà très bas, n'a pas pu être atteint dans une des branches les plus importantes de l'économie.

La sous-production agricole est d'une influence plus décisive. La superficie emblavée en 1927/28 mesurait 94,8 % de celle de 1913; la production brute de céréales atteignit 90 % et la quantité apportée au marché seulement 50 % du chiffre d'avant-guerre. Les autres cultures importantes, telles que celles du lin et du coton, s'écartent aussi encore beaucoup de leur importance d'avant-guerre, grand obstacle à l'essor économique de l'Union soviétique avec son formidable surplus de population agricole. (En

1927/28, seulement 27,1 millions d'habitants sur 151,3 millions, soit 18,4 %, vivaient dans les villes). L'insuffisance du taux de progression dans l'industrie textile par rapport à l'augmentation de la population, est une cause de la disette de marchandises que l'on a ressentie sérieusement dès le début du plan quinquennal. Une autre caractéristique essentielle de cette période est l'accroissement du prolétariat à sa force numérique d'avant-guerre, une augmentation des salaires allant jusqu'à dépasser le niveau d'avant-guerre de 22 %, une extension du réseau ferré à raison de 30 % et une augmentation du revenu national à raison de 5 %. C'est là en grands traits le point de développement atteint par l'Union soviétique au moment de l'élaboration du plan quinquennal.

Le noyau du plan est la transformation de l'Union soviétique d'un Etat agrarien industriel en un Etat industriel agrarien. Ce but doit être atteint par de grands investissements de capital dans l'industrie et, en premier lieu, dans l'industrie lourde. Au cours des cinq exercices 1923/24 à 1927/28, la somme totale des investissements se chiffrait à 26,5 milliards de roubles; au cours de la période couverte par le plan, ils doivent monter à 64,6 milliards. La part de l'industrie qui était de 4,4 milliards dans la première

somme, est fixée à 16,4 milliards dans la seconde et même à 20 milliards, si l'on ajoute les dépenses pour l'électrification. Le capital d'apport subirait par là les modifications suivantes :

	1927/28		1932/33		Augmentation en %
	milliards	milliards	milliards	milliards	
Capital total	70,2	127,8			82,1
dont affecté :					
à l'industrie	8,6	25,8			200
aux centrales électriques	1	5,3			425,1
aux chemins de fer	10,1	16,9			67,4
à l'agriculture	28,7	38,9			35,3
aux habitations urbaines	13,1	18,5			41

Ici s'affirme clairement la tendance d'accroître l'importance du capital industriel. La part du lion du capital destiné à l'industrie, 80 % en chiffres ronds, doit aller à l'industrie lourde. Dans ces projets d'affectation du capital, il y a deux choses importantes à noter. La première : par la création d'une grande industrie lourde, l'on cherche, non seulement à conquérir l'indépendance économique du monde capitaliste environnant, mais aussi à forger une arme de défense contre l'étranger hostile. La seconde : les efforts étant concentrés sur l'industrie lourde, les industries productrices d'articles d'usage courant sont désavantagées, d'où une disette terrible des articles de première nécessité : vêtements, linge, chaussures, savon etc.

(à suivre).

Communications du Bureau.

Nouvelles adhésions.

Une demande d'adhésion nous est parvenue de : l'Union des cheminots de Rhodésia.

Cotisations reçues :

Pour 1929 :	
Union des cheminots polonais	fl. 41,76
Pour 1930 :	
Fédération allemande des transports	9,599,49
Union des cheminots allemands	3,780,—
Union britannique des transports	2,820,—
Union des transports d'Irlande	74,90
Union des cheminots yougoslaves	172,66
Union des cheminots lettons	127,95
Union des cheminots polonais	750,—
Fédération espagnole des transports urbains et interurbains	2,808,—

Abonnez-vous aux

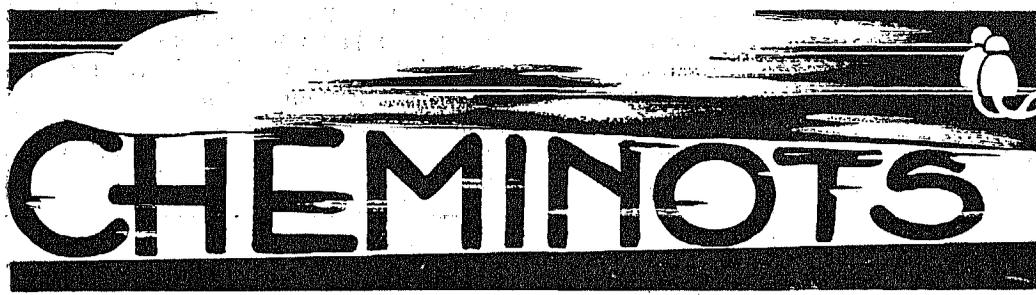
ANNALES DE L'ECONOMIE COLLECTIVE.

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 psychotechnique aux chemins de fer fédéraux suisses.

Les administrations de la confédération helvétique offrent des possibilités d'emploi fort recherchées. Après la guerre, l'offre de main-d'œuvre s'élevait souvent au décuple des besoins. Avec cela, le besoin de main-d'œuvre n'augmente pas, du moins pas aux chemins de fer, attendu que ces entreprises ont atteint pour ainsi dire leur plein développement. Le besoin de main-d'œuvre baisse même par moments, sous la double influence du recul du trafic et de la rationalisation. Ceci permet à la direction des chemins de fer fédéraux de faire une sélection dans le recrutement des éléments qui devront constituer son personnel.

Le statut démocratique de la Suisse prévoit pour tous les jeunes citoyens d'instruction moyenne, l'accès aux services de l'Etat. Il existe par conséquent une barrière qui empêche que l'on pose des exigences exagérées en ce qui concerne les connaissances théoriques. Les principes démocratiques, par contre, n'empêchent aucunement de poser des exigences élevées aux connaissances pratiques. Lorsque la direction des chemins de fer fédéraux crut devoir augmenter ses exigences à cet égard, le moyen pour ce faire était tout trouvé : la plus récente acquisition de la psychologie expérimentale, c'est-à-dire la psychotechnique.

C'est ainsi que les candidats au service des chemins de fer doivent passer depuis quelques années par un triple crible : examen théorique, examen d'aptitude et examen médical. Celui qui n'est pas reçu à l'examen théorique, ne peut pas se soumettre à l'épreuve psychotechnique qui est de nature à compléter l'examen théorique. On estime en effet de manière générale que «de bonnes connaissances scolaires ne sont nullement le gage de bonnes qualités morales, ni de l'aptitude et de l'habileté professionnelles.» Il importe de trouver une méthode qui permette de déterminer, à côté du degré des connaissances scolaires également «des dispositions innées et les qualités morales d'un candidat». ¹⁾

Les chemins de fer fédéraux ont leurs propres ateliers et recrutent tous les ans un certain nombre d'apprentis. Pour déterminer les aptitudes de ceux-ci, l'administration a créé ses propres procédés.

Le but de l'épreuve d'aptitude vise à mesurer le degré de développement des sens, de l'intelligence naturelle et de l'aptitude au métier. L'attention porte surtout dans ces examens sur les facultés visuelles, la perception dynamique,

l'impressionnabilité tactile, le discernement, la fantaisie, la mémoire, la faculté de raisonnements techniques, l'adresse de la main. Les tests concernant ces différentes facultés et aptitudes sont effectués à l'aide d'appareils étalonnés, dans des conditions identiques pour tous les candidats. Les résultats sont exprimés par des chiffres établis suivant le nombre de fautes, la précision et, en partie, selon le temps employé. La valeur des résultats est exprimée en pourcentages du maximum atteint par un groupe déterminé de personnes (dans ce cas, l'ensemble des candidats. Pour être reçu, le candidat doit arriver à au moins 35 % du résultat maximum atteint par un des candidats. ²⁾

L'importance de l'examen psychotechnique, non seulement pour l'administration mais encore pour les candidats, ressort du fait que sur un total de 155 candidats soumis à l'épreuve psychotechnique, 78 seulement la subirent avec succès.

La moitié des candidats ayant réussi à l'examen théorique, se destinaient donc à une profession qui manifestement ne leur convenait pas. Il est certain que pour ces candidats, le résultat de l'examen psychotechnique constitue forcément une désillusion. Ce qui est curieux à constater, c'est que beaucoup de candidats ayant fait un brillant examen théorique, n'obtenaient qu'un résultat très médiocre à l'examen psychotechnique. Il faut regretter, dans l'intérêt de ces jeunes gens, que les candidats ayant été refusés à l'examen théorique, ne soient pas soumis à l'épreuve psychotechnique.

Dans les milieux des chemins de fer fédéraux, on est convaincu de l'utilité du procédé psychotechnique. A plusieurs reprises, on compare le rapport sur l'examen psychotechnique qui comporte des prévisions sur le développement futur du candidat, avec des résultats effectivement obtenus par l'apprenti. Ce contrôle tend à confirmer les prévisions des experts. Il n'y a pour ainsi dire plus de «ratés». Au contraire les notes «très bon» ou «bon» deviennent presque la règle dans les jugements portés par les professeurs sur les apprentis. Le terme modéré «satisfaisant» devient une exception. Ceci amène à la conclusion que l'examen psychotechnique permet de réaliser une sélection des meilleurs éléments.

* * *

Il est plus difficile de déterminer les

aptitudes pour le service des gares. En premier lieu, pour les candidats qui désirent se consacrer à la carrière des gares, le caractère, l'intelligence et la maîtrise de soi, jouent un plus grand rôle que pour les apprentis. En deuxième lieu, les chemins de fer fédéraux ne possèdent pas d'établissements pour faire subir aux élèves du service des gares des examens psychotechniques. Ils doivent avoir recours pour ces examens à des instituts privés qui «fonctionnent plutôt dans le sens d'une orientation professionnelle générale, c'est-à-dire qu'ils doivent s'adapter aux besoins d'une clientèle plus vaste et ne peuvent pas exactement se conformer à ceux des chemins de fer fédéraux ou encore du service des gares en particulier. Les résultats de l'examen, qui sont basés surtout sur l'observation, sont exposés dans un rapport général, assez étendu. Il faut alors que la direction distille dans ces rapports jusqu'à quel point les candidats ont, oui ou non, des aptitudes pour le service.» ³⁾

Dans les années 1928 à 1930, la direction des chemins de fer a fait subir un examen psychotechnique à une partie des candidats; elle n'a cependant pas rendu public le nombre de candidats qui ont été jugés inaptes au service après examen des rapports. Pendant la même période, l'administration des postes a fait subir un examen psychotechnique à tous les candidats-fonctionnaires reçus à l'examen théorique. Les résultats de cet examen psychotechnique étaient que : en 1928 69 des 90, en 1929 98 des 128, et en 1930 156 des 209 candidats furent reçus.

Dans ce cas, il peut moins s'agir d'une détermination des aptitudes, que de celle du manque d'aptitudes. L'examen psychotechnique est encore considéré comme un essai; on attache toujours l'importance primordiale à l'examen théorique dans lequel les administrations peuvent adapter les exigences à leurs besoins.

Afin d'établir des points d'appui pour la création de procédés psychotechniques qui leur soient propres, les chemins de fer fédéraux ont institué un système de contrôle sur les résultats obtenus, contrôle qui devra s'étendre sur une période de 10 ans. En automne 1929, c'est-à-dire après un an et demi d'instruction, on a vérifié l'efficacité des 28 élèves engagés au service des gares en 1928. On est arrivé en quelque sorte à une confirmation des expériences obtenues pour les apprentis dans les ateliers; onze élèves ont obtenu la note «très bien», quatorze la note «bien» et trois la note «bien à passable». Aucun élève n'a été désigné comme simplement «passable» ou «insuffisant».

Il n'est pas encore possible de donner un jugement définitif sur les résultats obtenus par un examen psychotechnique pour les élèves au service des gares. On peut cependant affirmer dès à présent que les nouveaux procédés permettent une meilleure sélection que le recours unique au certificat scolaire, à l'examen théorique et à l'impression personnelle. Les informations prises sur un candidat

ne méritent pas non plus une entière confiance. Il est certain en tout cas que l'examen psychotechnique facilite la décision concernant l'engagement ou le non engagement, lorsqu'il s'agit de trancher entre des candidats ayant obtenu pour le reste des résultats identiques. Il peut en outre donner des indications précieuses sur la manière dont les élèves devront être traités et formés, soit qu'on les confie à l'instructeur qui leur convient le mieux, soit que cet instructeur reçoit des conseils pouvant lui faciliter sa tâche. C'est pour cette raison déjà — c'est-à-dire en vue d'une son déjà — c'est-à-dire en vue d'une collaboration entre la psychotechnique et la pratique — qu'il semble nécessaire que les chemins de fer procèdent à instituer des examens qui leurs soient propres. Ce n'est que dans ce cas qu'on aura des garanties de ce que la psychotechnique est réellement utile. Les connaissances scolaires et les certificats médicaux conservent en outre toute leur valeur. La psychotechnique n'entend pas être le seul moyen, mais un moyen, à

côté des autres, pour arriver à une sélection du personnel le plus approprié.

Dans les milieux du personnel, il n'y a pas d'opposition sérieuse contre la psychotechnique, car dans une carrière qui suit son cours normal, l'examen psychotechnique n'est plus répété après l'engagement au service. Il n'est aucunement porté atteinte aux intérêts du personnel, lorsqu'on s'emploie pour recruter avec le plus de soin possible, les éléments appelés à occuper plus tard des fonctions importantes. Bien que les syndicats du personnel des administrations publiques ne s'opposent donc pas à l'emploi de procédés psychotechniques pour le recrutement, il est cependant certain que l'on se heurterait à une vive opposition en ayant recours à ces procédés en cas de compressions des effectifs.

1) D'un article du Dr. Hugentobler dans «L'Union postale» d'août 1929.

2) Voir Bulletin technique des chemins de fer fédéraux d'octobre 1926.

3) A. Beck, Rapport août 1930.

La conférence nationale du personnel de la locomotive allemand.

L'Union des cheminots allemands et tout particulièrement sa section technique du personnel de la locomotive, peuvent se rappeler avec satisfaction la conférence tenue à Nuremberg, le 5 octobre dernier.

Plus de 200 délégués remplissaient la salle joliment ornée. Le ton des débats sur les deux rapports fort intéressants concernant «La politique du personnel de la Reichsbahn» et «Le service de la traction à la Reichsbahn et le personnel de la machine», présentés par les camarades Kramer, président de la section des fonctionnaires de l'Union des cheminots, et Jordan, dirigeant de la section technique du personnel de la locomotive, aussi bien que sur une cinquantaine de propositions, resta tout le temps à un niveau élevé.

Ce qui était frappant dans les discussions de cette conférence, c'était, à part le sérieux et la compétence dont faisaient preuve les dirigeants de l'organisation en ce qui concerne la sauvegarde des intérêts du personnel de la locomotive, l'esprit qui animait tous les délégués. On sentait en écoutant les différents orateurs, que chacun d'entre eux était convaincu de ce que la lutte quotidienne du mouvement syndical pour plus de bien-être, doit être considérée comme une partie de la lutte menée par la classe ouvrière dans son ensemble. Il n'était pas besoin de signaler aux délégués présents à cette conférence quelles ont été les démarches tentées dans le domaine international dans la question de la conduite des locomotives par un seul homme pour la défense des intérêts du personnel de la locomotive, aussi bien que de ceux du public, pour leur faire comprendre la nécessité d'un contact aussi suivi et aussi étroit que possible avec les camarades de l'étranger.

La section du personnel de la locomotive

de l'Union des cheminots allemands compte à présent environ 6.000 membres. Comparé au chiffre total du personnel en question, ce chiffre ne représente qu'un petit pourcentage; il a cependant son importance — et qu'il ne faut pas sous-estimer — comme étant un groupe de militants convaincus pouvant devenir le noyau d'une section plus puissante

L'Union des cheminots allemands qui possède dans sa sixième section technique (celle du personnel de la locomotive) des militants d'une aussi grande valeur, peut regarder l'avenir avec confiance, malgré les grandes difficultés qu'elle trouvera encore sur sa route.

L'intérêt que suscite l'activité de la section technique, aussi bien à l'étranger que dans le pays même, se manifesta non seulement à la conférence, mais encore et surtout à la manifestation internationale du 4 octobre, où se trouvaient représentées, les autorités locales du mouvement syndical et de la Centrale des fonctionnaires, celles du parti socialiste, des fractions socialistes au Conseil municipal et au Conseil provincial, de même que le président de l'organisation, le camarade Scheffel. Le secrétaire de la section des cheminots de l'I. T. F. y prit également la parole pour y présenter un rapport sur la manière dont les intérêts du personnel de la locomotive sont défendus dans l'I. T. F. Il y eut ensuite des discours des représentants des organisations-sœurs de France, de Belgique, d'Autriche et de Suisse. Les organisations de mécaniciens de Suède, du Danemark et de Pologne, empêchées par des difficultés spéciales dans leur pays de se faire représenter à la conférence, avaient envoyé des lettres ou des télégrammes de sympathie.

Nous comptons revenir dans le prochain numéro sur les décisions prises par la

conférence et nous procéderons également sous peu à la publication de la documentation intéressante présentée à la conférence par les dirigeants de la section technique, relative à la situation où se trouve le personnel de la locomotive allemand.

La responsabilité des cheminots dans les accidents.

S u è d e.

Les accidents de chemins de fer qui occasionnent des dommages matériels considérables ou des blessures sérieuses à des personnes font toujours l'objet d'une enquête de caractère juridique de la part de l'administration des chemins de fer et parfois également de la part des autorités de police. Lorsqu'il s'agit d'accidents de moindre importance pour lesquels l'enquête établit qu'il n'y a pas eu d'actes criminels, il incombe à la direction des chemins de fer d'infliger les punitions voulues pour les méfaits qui auraient été commis, c'est-à-dire qu'elle peut, en appliquant les règlements, infliger des sanctions disciplinaires à ceux qui ont été cause de l'accident.

Lorsqu'il s'agit d'accidents graves dont la police a à s'occuper, le procureur général peut porter plainte; dans ce cas le tribunal détermine quelles dispositions légales et administratives de sécurité ont été violées et il prononce éventuellement une condamnation sur la base du code pénal. Lorsqu'il s'agit d'une procédure civile, le tribunal a la faculté de condamner la personne coupable de l'accident à payer des dommages-intérêts. Il est évidemment possible de faire appel du verdict du tribunal.

La question de la détention préventive est réglée suivant le droit commun. Les lois stipulent qu'on ne peut pas arrêter une personne prévenue d'un méfait sans qu'il y ait des preuves établissant la probabilité de sa culpabilité. Le prévenu est toujours arrêté lorsque le méfait est passible de la peine de mort ou d'une peine d'au moins deux ans de travaux forcés. Dans tous les cas où le méfait est passible d'une peine d'emprisonnement ou de travaux forcés de moins de deux ans, il n'y a pas de détention préventive, à moins que le prévenu n'ait pas de domicile fixe ou qu'il y ait des raisons de craindre qu'il cherchera, par la fuite ou par la destruction de preuves ou de biens, à entraver l'enquête. Celui qui est la cause d'un accident de chemin de fer est passible d'une peine d'au moins deux ans de travaux forcés, lorsqu'il est établi que l'accident est dû à une grave négligence.

Il est en Suède une exception fort rare qu'un cheminot soit mis en détention préventive. L'Union des cheminots suédois nous écrit que cela ne s'est plus produit pendant les derniers 20 à 25 ans.

La nouvelle loi suédoise sur la circulation automobile.

Dans la deuxième quinzaine de mai dernier, le Parlement suédois a adopté une loi portant une nouvelle réglementation de la circulation automobile. La nouvelle loi entre en vigueur le 1er janvier 1931.

La question était de nature à susciter beaucoup d'intérêt et elle donna lieu à des débats assez vifs dans les deux Chambres du Parlement. On peut dire, généralement parlant, que les conducteurs d'automobiles sont très satisfaits de la nouvelle loi.

Nous ne pouvons pas entrer ici dans les détails et nous nous limiterons par conséquent à exposer brièvement les principales dispositions que la loi contient.

La limite de vitesse a été supprimée pour les automobiles et les motocyclettes circulant en rase campagne et a été portée à 35 km. par heure pour les voitures circulant dans des agglomérations. Lorsque les conditions sont favorables pour le trafic, les autorités locales ont le droit de reléver cette limite à 45 km. à l'heure, sauf pour les véhicules pouvant transporter plus de 7 personnes. Pour les autobus la limite de vitesse admise est de 40 km. à l'heure en rase campagne et de 35 km. dans des agglomérations. La même règle s'applique aux camions dont le poids en charge ne dépasse pas 3.600 kgs. Pour les camions, dont le poids dépasse 3.600 kgs, mais reste au-dessous de 6.000 kgs, la limite de vitesse admise est de respec-

tivement 35 et 30 km. à l'heure et pour les camions dont le poids excède 6.000 kgs, elle est de respectivement 30 et de 25 km. à l'heure. La disposition prescrivant que tous les véhicules doivent être munis d'un indicateur de vitesse a été supprimée.

La loi prévoit une vérification des véhicules automobiles et des motocyclettes lors de la mise en circulation. On a introduit également une inspection dite volante, c'est-à-dire que les inspecteurs ont le droit d'arrêter un véhicule pendant la course, de le contrôler et, lorsqu'une réparation est nécessaire, d'ordonner au conducteur de la faire exécuter immédiatement.

Un conducteur qui n'est pas en mesure de présenter son permis de conduire n'est pas passible de peine, s'il peut le présenter dans les 24 heures aux autorités policières. Les motocyclettes sans side-car ne peuvent pas transporter plus de deux personnes à la fois et un side-car ne peut pas transporter un plus grand nombre de personnes qu'il n'a été prévu lors de la construction du véhicule.

Le siège du conducteur doit être équipé de telle sorte que le conducteur a une vue libre sur la route et est assis de manière commode.

Sur des routes de propriété particulière, des automobiles n'ont, sauf dans des cas d'urgence, le droit de circuler qu'avec l'autorisation du propriétaire de la route.

Sur les véhicules automobiles, de même que sur les motocyclettes, un miroir rétroviseur est obligatoire.

Un certificat déclarant que le candidat qui demande un permis de conduire n'abuse pas de boissons alcooliques, est

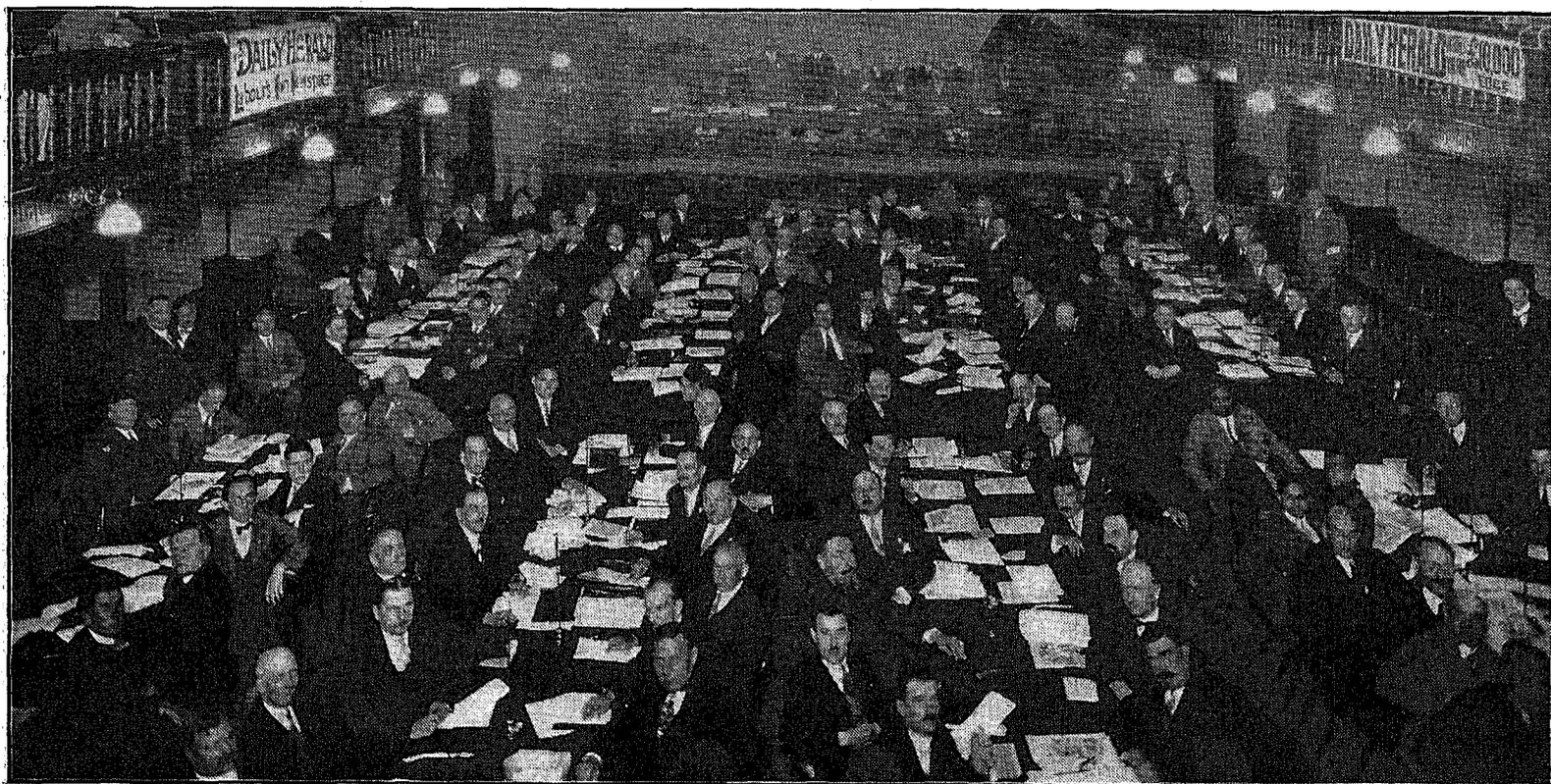
délivré par les autorités policières après entente de l'office qui s'occupe de ces questions. Le permis de conduire peut être retiré pour 6 mois au moins et pour deux ans au maximum. Le retrait est toujours décidé lorsqu'un conducteur a agi en infraction à l'article concernant l'abstention de boissons alcooliques. Dans d'autres cas, on peut se borner à un avertissement. Lorsqu'un chauffeur a enfreint la disposition relative à l'abstention de boissons alcooliques, la punition la moins sévère est une amende de 100 couronnes. Au sein d'agglomérations, les conducteurs d'automobiles n'ont pas le droit de fumer.

On examinera en Suède la possibilité de changer le sens de la circulation de la gauche à la droite.

Le Parlement a repoussé une proposition tendant à prescrire que les véhicules à traction hippomobile circulant après la tombée du jour doivent porter une lumière ou une surface réfléchissante. Les traîneaux légers doivent être équipés d'une sonnette ou d'un autre appareil pour donner des signaux.

Telles sont les dispositions principales de la nouvelle loi sur la circulation automobile. En relation avec la loi, un nouveau Code de la route a été promulgué, de même qu'un nouveau décret sur la taxe sur les automobiles et un arrêté royal sur l'encaissement de cette taxe, les règles du trafic, les signaux à employer par la police, les signaux d'avertissement et les plaques indicatrices d'avertissement.

En ce qui concerne ces derniers points, les nouveaux règlements suédois s'adaptent dans les grandes lignes aux méthodes internationalement adoptées.



La séance d'ouverture du Congrès de Londres.

MARINS

Rapport sur l'emploi de la main-d'œuvre de couleur à bord de navires européens.

Ce rapport a été adopté à l'unanimité des voix par la conférence de gens de mer siégeant à l'occasion du Congrès de Londres, de même que par le Bureau de l'Internationale des officiers de la marine marchande.

La conférence commune tenue à Genève, le 23 mars 1928, de représentants de l'Association internationale des Officiers de la Marine marchande et de la section des gens de mer de l'I.T.F., adopta une résolution aux termes de laquelle était instituée une commission mixte ayant pour mission d'enquêter sur la nature du travail de marins non-européens à bord de navires européens, particulièrement de marins asiatiques, et de rapporter aux deux organisations sus-nommées sur le résultat de ses travaux.

Furent désignés pour siéger dans cette commission : par l'Association internationale des officiers de la marine marchande MM. le Dr. Seret, Veenstra et Brandt et par la section des gens de mer de l'I.T.F. MM. Brautigam, Köhler et Fimmen.

La Commission sus-nommée a cru ne pas devoir se borner à l'examen des désavantages découlant pour les marins européens de l'emploi à bord de main-d'œuvre non européenne, mais devoir également étudier les difficultés et les désavantages que le système d'enrôlement actuel sur des navires européens comporte pour les marins non européens, particulièrement pour les marins asiatiques.

La Commission désire en premier lieu souligner de façon expresse qu'il n'est point son intention d'exclure les marins non européens de l'emploi à bord de navires européens. La navigation maritime est de caractère international et pour ce motif déjà, il n'est pas possible d'exclure certains hommes, en raison de leur race ou de leur nationalité. L'idée de la collaboration internationale de tous les travailleurs serait en outre difficilement conciliable avec l'intention préméditée d'écarter des marins d'une nationalité quelconque et serait en contradiction avec l'intérêt des deux organisations, aussi bien de l'Association internationale des Officiers de la Marine marchande que de l'I.T.F. qui tendent à syndiquer les travailleurs de la mer de tous pays et de toutes races à l'effet d'améliorer les conditions de travail, et d'en relever le niveau.

Il n'est cependant pas possible de nier le fait que le système actuel d'enrôlement de marins asiatiques sur les navires européens, et appareillant de ports euro-

péens, prend de plus en plus le caractère d'une exclusion des marins européens dont les conditions de travail sont plus favorables et est utilisé d'ailleurs de plus en plus par les armateurs dans ce but.

Ceci dit, la Commission estime que le problème de l'emploi à bord de navires européens de main-d'œuvre non européenne, particulièrement asiatique, doit être examiné sous quatre aspects différents :

- 1° en ce qui concerne les conditions de travail des marins asiatiques;
- 2° en ce qui concerne la comparaison que l'on peut établir entre les équipages européens et les équipages asiatiques, plus particulièrement pour ce qui est de la capacité professionnelle;
- 3° en ce qui concerne les conditions sociales découlant de l'emploi d'équipages non européens, particulièrement asiatiques;
- 4° en ce qui concerne les rapports entre armateurs et organisations de marins.

Au sujet du *point 1*, il convient de remarquer ce qui suit :

Tandis que dans la plupart des pays maritimes, on constate la tendance de moderniser les conditions de travail et le statut des gens de mer, ces efforts sont entravés, pour ne pas dire anéantis, par la substitution dans une mesure toujours croissante, de marins européens par des travailleurs asiatiques.

Pour cette main-d'œuvre non européenne, inférieurement salariée, il n'est question ni de travail libre, ni de contrat du travail individuel, de quelque nature qu'il soit. Les marins chinois, notamment, et les lascars sont enrôlés en groupe et les hommes sont privés de tous droits individuels. La manière dont ces équipages sont traités, particulièrement par ceux qui servent d'intermédiaire pour leur enrôlement, fait beaucoup penser au commerce d'esclaves. Avec cela, la compensation que les marins asiatiques touchent pour leur travail, soit sous forme de solde, soit comme nourriture, est de beaucoup inférieure à ce qu'on paye et accorde aux marins européens pour un travail analogue. Ceci est d'autant plus répréhensible que des tiers accaparent une grande partie des sommes minimes touchées par ces marins.

Dans la plupart des cas, le serang, lorsqu'il s'agit d'équipages hindous et le «number-one», lorsqu'il s'agit d'équipages chinois, exploitent honteusement

leurs compatriotes enrôlés par eux et disposent d'eux comme de serfs. Il faut formuler par conséquent comme une première revendication, aussi bien dans l'intérêt des marins européens que dans celui des marins non européens, notamment des chinois et des hindous, que — de même que c'est le cas pour les travailleurs maritimes européens — des contrats du travail individuels soient conclus, identiques, non seulement dans la forme mais encore de fait, à ceux en vigueur dans le pays dont le navire bat pavillon. On ne saurait soulever aucune objection contre des travailleurs qui se présentent de pareille manière sur le marché du travail, quelle que soit leur nationalité. Le fait que l'équipage d'un navire se compose fréquemment d'hommes de diverses nationalités trouve sa cause, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, dans le caractère international de la navigation maritime et ne pourrait être empêché par des mesures qui tendraient à limiter l'équipage d'un navire exclusivement ou presque exclusivement, aux marins de la nationalité du bâtiment.

Il faut cependant poser la revendication que tous les hommes embarqués sur un navire soient enrôlés à des conditions pouvant être considérées comme en vigueur dans le pays dont il s'agit et spécifier que les exceptions collectives, telles qu'elles se produisent actuellement pour les marins chinois et hindous, doivent être qualifiées d'inadmissibles.

Au sujet du *point 2*, il convient de remarquer ce qui suit :

L'affirmation que l'on fait souvent, disant que le rendement et la force de résistance du personnel de la machine européen seraient inférieurs dans les eaux tropicales et subtropicales à ceux des marins asiatiques, s'est toujours trouvée être inexacte, lorsqu'on comparait des marins asiatiques *capables* à des marins européens *capables*. Mentionnons, à ce propos, le fait que régulièrement un grand nombre de navires qui appareil-

Un salut des camarades italiens au congrès de Londres.

Italie, le 10 septembre 1930.

AU CONGRÈS DE L'I.T.F.
à Londres.

Nous avons appris que du 22-27 de ce mois, le Congrès de la Fédération Internationale des Transports se réunira à Londres et nous aurions désiré pouvoir y participer d'une manière bien différente que nous ne pouvons le faire à présent.

Le travailleur italien ne possède plus à l'heure qu'il est aucune garantie; il n'a aucun moyen de désigner ses représentants, ni aucun moyen pour combattre les mensonges officiels. Nous désirons cependant vous faire parvenir directement l'expression de notre plus vive reconnaissance pour la solidarité dont vous nous avez donné sans cesse des preuves concrètes et pour l'attitude digne et résolue que vous avez toujours adoptée à l'égard du gouvernement qui nous opprime. Nous vous assurons que les travailleurs italiens poursuivront jusqu'à la victoire finale la dure lutte entreprise pour l'affirmation des principes de justice et de liberté qui se trouvent à la base de toute société civilisée.

Vivent les organisations libres des travailleurs!
Vivent la Fédération Internationale des Transports!

Un groupe de gens de mer,
ouvriers des ports,
cheminots,
agents des travaux.

lent de ports européens ou des tropiques, sont montés par des équipages européens, sans qu'il y ait lieu de se plaindre du rendement des hommes, bien que ces navires suivent des itinéraires identiques ou semblables à ceux des navires assurant les communications avec les pays asiatiques. Il faut noter avec cela que les officiers du service de la machine sont toujours exclusivement des européens, ce qui indique bien que ce n'est pas le fait d'être européen ou non, qui détermine les capacités de rendement et la force de résistance. Les armateurs allèguent souvent pour justifier l'emploi de chinois et de lascars, que ces marins sont beaucoup plus « traitables » que les marins européens. Cet argument n'a jamais été motivé d'une manière objective. On a sans nul doute réussi à réunir une série de résultats obtenus avec des équipages européens moins appropriés, mais on a négligé, dans ces cas, de tenir compte des circonstances et de plus on a établi des parallèles entre des expériences moins favorables acquises avec des équipages européens, apparemment peu qualifiés, et des expériences favorables acquises avec des équipages qualifiés de chinois ou de lascars.

Cette méthode de comparaison est inappropriée. Il faut comparer un équipage blanc normal à un équipage chinois ou hindou normal. Il n'a point été prouvé que, dans ce cas, les chinois ou lascars méritent la préférence. Au contraire, il c'est trouvé dans bien des cas de détresse que les marins non européens n'étaient certainement pas supérieurs aux européens.

Lorsque, dans certains cas, il y a lieu de se plaindre de la conduite des équipages européens, il convient d'enquêter en premier lieu sur la cause des résultats moins favorables et de viser en outre pour autant que cela se trouve nécessaire, à relever la qualité des marins blancs.

Il est d'ailleurs étonnant de constater — vu les conditions défavorables dans lesquelles vivent les marins et vu le fait que bien des progrès sociaux réalisés par la classe ouvrière n'ont pas encore trouvé leur application dans la navigation maritime — à quel niveau se trouvent encore les équipages et de voir que ce retard dans le domaine social n'a pas eu d'influences préjudiciables sur le recrutement des officiers et sur la qualité de ce corps.

Pour terminer, un relèvement de la qualité des gens de mer européens peut être obtenu non en dernier lieu par une amélioration des conditions sociales des marins, conditions parmi lesquelles la nourriture, le logement et les échelles des effectifs sont des facteurs importants.

Toutefois dans des cas spéciaux, du travail utile peut être accompli par une collaboration entre les organisations des officiers et des marins subalternes. Une collaboration à bord, basée sur une compréhension et appréciation réciproques, contribuera certainement à diminuer les motifs de plaintes.

Il serait en outre possible d'établir pour diverses spécialités, aussi bien du personnel du pont que du personnel de la machine, certaines normes de capacité au moyen de certificats, ce qui permettrait certainement d'améliorer pour autant que nécessaire le rendement dans l'intérêt réciproque d'employeurs et de salariés.

Par rapport au *point 3*, il convient de remarquer :

L'emploi d'équipages composés exclusivement de marins non européens entrave fortement les progrès sociaux des marins de toutes catégories et non en dernier lieu ceux de ces marins mêmes.

En effet, il est de la tâche des organisations syndicales de marins aussi bien que d'officiers de bord, d'œuvrer pour relever autant que possible les soldes et les autres conditions de travail de même que le statut des gens de mer. Il est incontestable que les deux catégories de travailleurs maritimes ont ici des intérêts communs, attendu qu'il existe dans les différents pays une corrélation entre la rétribution des marins subalternes et des états-majors. Les armateurs s'employaient et s'emploient encore, la plupart du temps, pour enrayer ces efforts de la part des syndicats.

Il va sans dire qu'il est d'une importance essentielle pour maintenir le niveau social conquis dans un pays quelconque que des conditions sociales identiques existent sur tous les navires battant pavillon de ce pays. L'emploi de main-d'œuvre non européenne à des conditions qui ne sont pas seulement moins favorables que celles des marins européens, mais encore en opposition absolue avec les revendications et desiderata des organisations syndicales de marins de toutes catégories et également en opposition avec les revendications et desiderata des organisations de marins non européens, a par conséquent une influence funeste

sur les possibilités de succès de l'activité syndicale dont il est question plus haut. C'est précisément pour cette raison que beaucoup d'armateurs sont enclins à enrôler des marins non européens et qu'ils passent sur nombre d'inconvénients que leur emploi comporte.

Les armateurs comprennent que le maintien de conditions déterminées à bord de tous les navires d'une certaine nationalité, renforce la position des gens de mer et ils désirent par conséquent, se servir des travailleurs non européens pour porter atteinte au caractère d'uniformité en faveur duquel les organisations syndicales de gens de mer ont souvent lutté au prix de grands sacrifices.

Les travailleurs des pays avancés socialement parlant, s'efforcent en outre d'obtenir que les conditions en vigueur dans leur pays soient introduites également dans les pays socialement moins avancés.

Tels sont les efforts des organisations d'états-majors aussi bien que de marins subalternes, et l'enrôlement de marins non européens, aux conditions actuellement en vigueur pour eux, signifie de la part des armateurs une réaction très nette contre ces efforts et il faut par conséquent que l'on y oppose une résistance des plus énergiques sur la base de considérations d'ordre national, mais surtout d'ordre international.

Au sujet du *point 4*, il convient de remarquer ce qui suit :

L'enrôlement de main-d'œuvre non européenne, porte atteinte et menace même directement la position des organisations de marins subalternes et indirectement celle des organisations d'officiers.

La manière dont sont enrôlés les marins non européens, notamment les chinois et les lascars, la nature de leur contrat d'engagement, le fait que, dans la plupart des cas, ils ne comprennent ou ne parlent pas ou fort peu d'autres lan-



Le nouveau Conseil général.

gues que la leur, rendent pour ainsi dire impossible tout contact entre eux et les marins européens, aussi bien à bord des navires qu'à terre. Ceci fait que, même lorsque ces équipages non européens sont syndiqués, dans leur totalité ou en partie, dans un syndicat de leur pays, il n'y a pratiquement aucune collaboration entre eux et les marins syndiqués des pays européens, mais encore les marins non européens, fussent-ils syndiqués, sont employés par les armateurs comme une arme dans leur lutte contre les organisations syndicales des gens de mer européens.

Il va sans dire que les possibilités de recrutement des organisations syndicales s'en ressentent sérieusement.

Par l'emploi des marins non européens dont il est question plus haut, les armateurs ont le moyen de briser une résistance éventuelle de la part des marins blancs. Cela s'est souvent produit par le passé.

La menace d'enrôler des marins non européens, à savoir des chinois ou d'autres travailleurs asiatiques, empêche dans bien des cas les marins de s'élever énergiquement pour la défense de leurs droits, de crainte d'être réduits au chômage et ceci contribue à entraver sérieusement l'action des organisations syndicales.

Attendu que, avec les contrastes actuels entre armateurs et marins, l'emploi d'équipages de couleur ne doit être compris que comme une arme dont les armateurs se servent nationalement aussi bien qu'internationalement contre le mouvement syndical des marins, avec le but préconçu d'enrayer et de briser si possible le développement des organisations syndicales des gens de mer — soit par l'intimidation soit en utilisant les marins non européens comme briseurs de grève, — l'enrôlement de travailleurs non européens, aussi longtemps qu'il se fera selon le système actuel, devra être considéré comme une attaque réfléchie et consciente contre le mouvement syndical et contre la puissance des groupements des gens de mer et il devra être repoussé comme telle.

En résumé :

Il faut désapprouver et combattre les conditions actuelles, l'enrôlement de marins non européens, parce que :

- 1° les marins non européens ont le droit d'être traités comme tous les autres travailleurs maritimes;
- 2° l'emploi d'équipages non européens ne s'est pas trouvé être meilleur que l'emploi de marins blancs, tant en ce qui concerne le rendement que la sécurité de conduite;
- 3° le système actuel entrave l'action des organisations syndicales d'officiers et de marins et leur lutte pour l'émancipation sociale des travail-

leurs maritimes de toutes races et de tous grades;

- 4° les marins non européens sont employés par les armateurs, contre leur propre intérêt, pour déprimer le niveau des salaires et pour servir au besoin comme briseurs de grève dans la lutte que les armateurs ont à mener contre les organisations syndicales des marins et contre les revendications formulées par celles-ci.

Sur la base de ces considérations, la commission estime qu'il est souhaitable que les deux Internationales recommandent aux organisations adhérentes — particulièrement à celles des pays où l'emploi de marins non européens est fréquent — de se mettre d'accord entre elles et :

I. d'œuvrer pour que :

- a) les conditions nationales applicables dans le pays auquel appartient le navire, soient en vigueur également pour les marins non européens, quelle que soit leur nationalité, et que particulièrement les conditions de travail et le système d'enrôlement et de libération soient pour eux identiques à ceux en vigueur pour les marins européens;
- b) des mesures spéciales, si possible légales, de surveillance soient prises pour empêcher et prévenir les abus et les concussions pratiqués actuellement pour l'enrôlement et la libération de marins non européens, particulièrement de marins asiatiques;
- c) le niveau des équipages soit relevé, par une amélioration des capacités professionnelles, à côté d'un augmentation de la culture générale et de l'éducation sociale des gens de mer.

II. de s'opposer d'un commun accord contre les tentatives des armateurs visant à se servir des travailleurs non européens inférieurement salariés, contrairement aux demandes des organisations de gens de mer, pour porter atteinte à la puissance et à l'activité de ces organisations.

III. de prendre position, nationalement aussi bien qu'internationalement contre tous les efforts tentés par les armateurs pour appliquer, en profitant des différences de races, le principe «divise et règne» parmi les travailleurs maritimes de différentes races et nations.

A. BRANDT.
J. BRAUTIGAM.
EDO FIMMEN.
F. KOELLER.
G. SERET.
L. VEENSTRA.



L'espéranto dans l'I. T. F.

Dimanche le 19 octobre, 21 cheminots suisses se rendront à Amsterdam et en profiteront pour visiter le secrétariat de l'I. T. F. L'initiative de ce voyage a été prise par l'Association suisse des cheminots espérantistes avec laquelle une correspondance active a été échangée sur cette question. Des cheminots non espérantistes participeront également au voyage.

Il serait souhaitable que l'exemple donné par les camarades suisses fût suivi par beaucoup d'autres.

Voyages au moyen de l'espéranto.

Il n'est plus rare de voir les ouvriers des transports entreprendre des voyages au cours desquels ils se servent pour ainsi dire uniquement de l'espéranto. Un agent des tramways d'Autriche vient de nous rapporter sur son voyage en Suède, où il eut la possibilité au moyen de l'espéranto de se mettre au courant des conditions de vie et de travail de ses collègues suédois. Des voyages de ce genre contribuent beaucoup à renforcer la solidarité internationale parmi les travailleurs.

L'espéranto dans l'Internationale des instituteurs.

Lors de la session du Comité de l'Internationale des instituteurs tenue à Paris du 7 au 13 août dernier, il a été décidé d'inviter les organisations adhérentes à s'employer en faveur de la diffusion de l'espéranto au moyen de l'organisation de cours, afin que l'espéranto puisse servir comme langue d'entente au prochain congrès de même que dans l'école de vacances (organisée à Hambourg en août 1931.)

L'espéranto dans la radiophonie.

Le congrès de l'Internationale ouvrière de radiophonie, tenu à Prague les 17 et 18 septembre dernier a décidé d'accorder une attention spéciale à la langue auxiliaire l'espéranto et de l'utiliser pour la réalisation des buts de la radiophonie ouvrière.

En 1929, 1748 émissions par T. S. F. ont eu lieu en Europe en espéranto dont 602 cours en cette langue. L'Allemagne se trouve en tête de ligne avec 595 émissions dont 126 cours.

Dans la première quinzaine d'août, une conférence de dirigeants des postes d'émission soviétiques a eu lieu à Moscou. Après avoir entendu un rapport sur le rôle que l'espéranto peut jouer dans la radiophonie, la conférence a décidé d'accorder dorénavant plus d'attention à cette langue dans les émissions par T. S. F. et dans la réalisation de films sonores.

Un livre écrit par l'ingénieur Alsberg en espéranto intitulé «Babiladoj pri Radio» (Propos sur la T.S.F.) a enregistré un succès considérable. Ce livre a été traduit jusqu'à présent en 10 langues, ce qui prouve bien qu'il est possible d'écrire en espéranto des œuvres originales susceptibles de remporter une approbation générale.

Recenzo.

E. Lanti. La langue internationale, deuxième édition, eldonita de la Sennacieca Asocio Tutmonda, 78-paĝa prezo fr. 3.50.

Kio mankas al Esperantistoj, precipe laboristaj, estas taŭgaj informaj verkoj pri Esperanto en nacia lingvo. Kutime ili estas ne sufiĉe seriozaj aŭ por laboristoj netaŭgaj pro la «neŭtraleco». Tiujn mankojn ne havas la nomita verko de Lanti en franca lingvo (interdume aperinta ankaŭ en angla lingvo). Per rapidaj „plumstrekoj“ li skizas la problemon pri la internacia lingvo ĝenerale, konkludante, ke la nuna socia evoluo sekvigas la unuecon de la homa lingvo. Poste li venas al Esperanto mem, skizante ĝian historion kaj ĝian servon precipe al la tutmonda proletariaro. La verko, ornamita per kelkaj portretoj de favoruloj al Esperanto, finiĝas per adresaro de esperantistaj organizaĵoj de laboristoj. La fakto, ke ĝi aperis jam en dua eldono, pravas ĝian bonan kvaliton.