

TRAVAIL

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

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

SOMMAIRE:

Harry Gosling est mort	114
Harry Gosling par Ben Tillett.	114
A la mémoire de Harry Gosling par J. Döring	115
Le plan quinquennal de l'Union des Soviets (III)	115
Les amis de Mussolini	116
Communications du Bureau	119
Chemins de fer:	
L'I T. F. en Afrique du Sud.	117
Les soucis du personnel de la locomotive allemand	118
Le régime des pensions aux chemins de fer polonais.	120
Ouvriers du Transport:	
Les ports maritimes d'Europe occidentale (II)	121
Marins:	
La semaine de quarante-huit heures et l'œuvre de Genève	123
Les heures de travail à bord (IV)	123
Espéranto.	124



**Marinai ed Addetti
ai Trasporti!**
**Aiutate e seguite
la I.T.F.
nella sua azione
contro il FASCISMO!**

Harry Gosling est mort.

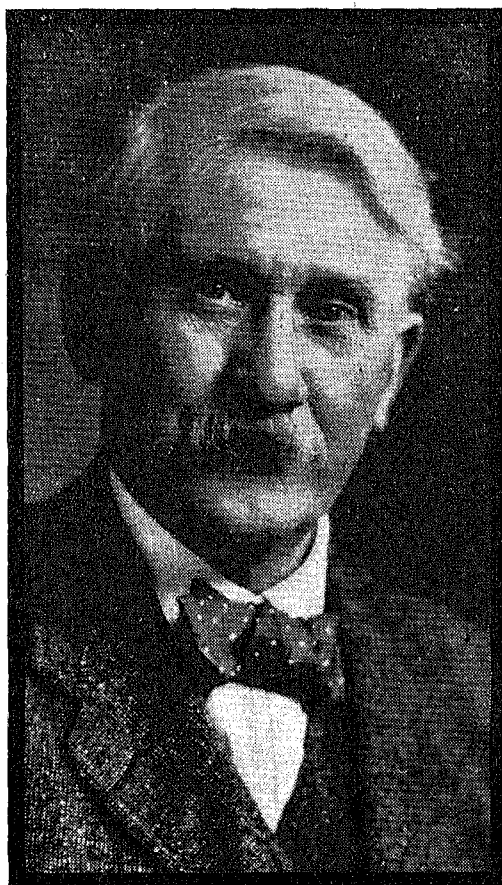
Vendredi le 24 octobre, Harry Gosling, Président de l'Union britannique des ouvriers des transports et des ouvriers non spécialisés et membre de la Maison des Communes, est décédé à l'âge de 69 ans. Une maladie de cœur l'avait obligé ces dernières années, à resserrer toujours davantage son activité, jusqu'à ce qu'il se vît contraint de garder de lit. C'est ainsi que lui, qui témoignait toujours du plus vif intérêt pour le mouvement international, fut dans l'impossibilité d'assister au congrès de l'I.T.F. de cette année, tenu à Londres.

Harry Gosling était un des militants les plus en vue du mouvement syndical des ouvriers des transports anglais, de même que du mouvement ouvrier anglais en son ensemble. Pendant près d'un demi-siècle, il a mis ses forces au service du mouvement ouvrier. Issu d'une famille de bateliers qui trouvait un maigre gagne-pain en naviguant sur la Tamise, il procéda, jeune homme encore, suivant l'exemple donné dans d'autres professions, à grouper en une organisation syndicale les travailleurs de la batellerie. Il créa une organisation nationale de bateliers dont il fut pendant 28 ans (1893 à 1921) le secrétaire. A cause de son caractère spécial, cette organisation ne pouvait être que modeste, mais les grandes capacités de son dirigeant ne devaient pas rester inaperçues. Il fut élu au Conseil général du Congrès des trade-unions, fonction qu'il occupa pendant 15 ans. En 1915 il fut élu président du Congrès des trade-unions, fonction la plus élevée au sein du mouvement syndical britannique.

Harry Gosling a eu une part active dans la fusion réalisée en Grande-Bretagne entre les diverses organisations d'ouvriers des transports. Lorsque en 1910, fut fondée la Fédération nationale des transports, tout le monde était d'accord que Harry Gosling, bien que ne représentant qu'une petite organisation, devait en assumer la présidence. Il en resta le président incontesté jusqu'en 1924 et lorsqu'il se retira de cette fonction, ce ne fut que pour prendre sur lui la présidence de la nouvelle organisation puissante des ouvriers des transports qui venait d'être fondée, issue d'une fusion de diverses organisations adhérentes à la Fédération des transports. Dans le domaine politique Harry Gosling a aussi mis ses capacités exceptionnelles au service de la classe ouvrière. Pendant 30 ans, il fut membre du Conseil du Comité de Londres et depuis 1918, membre de la Maison des Communes. Dans le premier cabinet travailliste, il occupa les fonctions de ministre des Transports. Sa dernière activité parlementaire fut le dépôt d'un projet de loi tendant à améliorer les conditions d'existence pour les enfants des travailleurs de la batellerie, projet de loi qui réclame des mesures pour une meilleure éducation de ces enfants.

Malgré tous les postes élevés qui lui furent confiés, Harry Gosling, resta

un homme modeste et bon qui avait toujours un mot aimable pour tout le monde. Ses collègues seraient allés au feu pour lui; amis aussi bien qu'adversaires reconnaissaient la noblesse de son caractère. Il n'avait pas d'ennemis. Toute sa vie fut une longue lutte contre l'injustice et dans cette lutte, il était un de ceux qui montrent l'exemple à la classe ouvrière.



Bien que Harry Gosling n'ait pas joué un rôle prépondérant dans le mouvement international, il lui était dévoué de toute son âme, et si l'I.T.F. a pu être reconstituée si rapidement après la guerre, ce fut également grâce au fait que Harry Gosling participa à la conférence historique tenue à Amsterdam en 1919, ainsi qu'au Congrès de Christiania en 1920, où son intervention fut souvent décisive pour réaliser l'unité au sein de l'I.T.F.

En Harry Gosling le mouvement ouvrier perd un militant des plus capables et un homme d'une haute valeur morale.

Harry Gosling.

Notre cher camarade Harry Gosling était un homme d'un caractère très complexe. De même que ses camarades de travail, les Gondoliers de la Tamise, il était animé d'une espèce d'orgueil local) et corporatif, orgueil bien au-dessus du niveau de son salaire. Mais que voulez-vous, la Tamise c'est l'or liquide dans les transports par eau londoniens.

La corporation dont il faisait partie doit exercer son métier par tous les temps. Dans l'eau libre déjà, la navigation

offre des dangers, mais les ponts avec leurs piliers en forme de remparts, rendent le travail dangereux et plein de risques, même par le temps le plus beau. Il ne tallait pas seulement maîtriser la grande vague du flux, mais enciser manœuvrer de manière à éviter les gros piliers des ponts. Et lorsqu'il s'agissait de halage, le tournoiement et le tirage d'une demi-douzaine de chalands trainés par les vigoureux petits remorqueurs ronflants, augmentaient le danger du flux et des brouillards et c'est ainsi que notre brave camarade s'est endurci le corps et trempé le caractère.

Le grand mouvement de 1889 entraîna de nouvelles conceptions sur la vie et le labeur, les salaires et les conditions de travail. Le mécontentement apathique fit place à une appréciation plus intelligente de la valeur des services rendus et de la disproportion de ceux-ci avec les salaires. Quatorze heures de travail ou davantage constituaient une journée de travail moyenne et pour ce qui est de la rémunération, le travail de nuit était assimilé à celui de jour. Harry Gosling est parmi les hommes capables qui se sont rendu compte des possibilités de l'heure; son esprit actif voit le moment psychologique et il s'emploie pour profiter du flux montant des nouvelles aspirations et desiderata. Il fut un des premiers à découvrir que les intérêts de tous les travailleurs sont identiques, mais dans son œuvre syndicale, il eut à se heurter à l'orgueil corporatif des travailleurs de la batellerie qui, bien que leurs conditions économiques restassent bien au-dessous de celles des dockers, avaient tous un individualisme conservateur atténuant leur esprit de camaraderie et même le sens de la défense de leurs propres intérêts.

Harry Gosling a beaucoup fait pour substituer un esprit de fraternité à cet individualisme excessif. Il a joint ses efforts aux nôtres, pour arriver à la constitution d'une Fédération des transports. La première réunion de dockers, marins, bateliers, arrimeurs et camionneurs, à laquelle je m'étais également vivement intéressé, élut Harry Gosling président et Anderson secrétaire.

Certains avaient fait circuler des bruits disant que ce mouvement de concentration visait à camoufler des ambitions personnelles, mais la personnalité de Harry Gosling était de nature à faire taire ces bruits et à donner non seulement de la stabilité, mais encore de la puissance, au nouveau mouvement auquel nous sommes fiers d'avoir pu collaborer.

On connaît suffisamment dans les milieux internationaux l'œuvre accomplie par Harry Gosling dans l'I.T.F. dès sa constitution.

Depuis de longues années déjà, il souffrait d'une mauvaise santé. Il lutta énergiquement contre le mal et continua à se donner à son travail sans compter, usant ainsi les forces qui lui restaient. La fin de sa vie fut une longue agonie.

BEN TILLET.

A la mémoire de Harry Gosling.

Encore un de la vieille garde qui, dès sa prime jeunesse, a lutté et combattu dans les premiers rangs de notre mouvement international, s'est en allé !

Durant la dernière décennie du siècle écoulé, Harry Gosling était le président du Syndicat des conducteurs d'allèges dans le port de Londres, à l'époque où eurent lieu les premières négociations au sujet de la constitution de liens internationaux entre les dockers et les marins.

Il a appuyé dans la mesure de ses forces les tentatives visant à une concentration des forces syndicales dans le domaine international aussi bien que dans le domaine national (il y avait à ce moment dans les ports anglais, de même que dans ceux du continent, d'innombrables petits syndicats locaux). Harry Gosling avait une âme d'une grande bonté et sa sympathie pour les misères et les souffrances des travailleurs fut l'unique mobile qui le poussa à une vie difficile et pleine de privations et qui lui dicta tous ses actes. Les ouvriers des transports allemands particulièrement lui doivent beaucoup.

Lors de la reconstitution de l'I.T.F., anéantie par la guerre mondiale, Harry Gosling joua également un rôle important. Au cours de la première conférence d'après-guerre, qui eut lieu à Amsterdam au printemps 1919, les représentants de certaines nations désiraient qu'on adopte une résolution dans laquelle les représentants des organisations allemandes se déclareraient coupables de la mort des marins ayant péri sur des navires marchands, torpillés par des sous-marins allemands. Mais Harry Gosling s'emportant, repoussa cette idée avec indignation en prononçant cette phrase qui le caractérise : « Nous sommes réunis ici comme des frères pour reconstituer notre organisation internationale et non pas pour examiner la question de savoir à qui incombe la faute de la guerre et des cruautés qui en découlent; toutes les nations ont souffert de cette guerre barbare, mais la nation allemande a souffert le plus à cause du blocus. »

A présent, Harry Gosling nous a quittés après une longue maladie. Nous avons perdu en lui un homme d'une grande bonté, un camarade fidèle et dévoué comme il n'en existe plus guère !

« J'avais un camarade, le meilleur d'ici bas ! »

J. DÖERING.

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

Par GEORGE KISER.

Pour les plus importantes branches de l'industrie, le plan trace le programme suivant.

La production d'énergie électrique doit passer de 5 milliards de kwh. à 23 milliards; le nombre des grandes centrales électriques doit augmenter à 24. Le plan affecte 200 millions de roubles à la construction d'une usine électrique gigantesque, la Dnjeprostroï, d'une puissance de un million de chevaux-vapeur.

La production de la houille, qui se chiffre à 35 millions de tonnes pour l'exercice 1927/28, doit passer à 75 millions dans l'exercice 1932/33; celle du naphte doit passer de 11 millions de tonnes à 21 millions, celle de la tourbe de 7 à 16 millions.

Les fonderies et ateliers de construction occupent une place privilégiée dans le plan; cela se comprend. On compte leur affecter pas moins de quatre milliards de roubles. La production de fonte doit passer de 3,3 millions de tonnes à 17 millions; l'extension des fonderies existantes et la construction de grandes fonderies nouvelles sont inscrites au programme. La fonderie Magnitorgsk, actuellement en construction ne sera dépassée en dimensions que par une seule fonderie au monde et sa capacité de production est évaluée à un million de tonnes par an.

Non moins important est l'essor que doit prendre l'industrie de construction mécanique dans laquelle sera investi un milliard de roubles. Alors qu'en 1913, la production de machines se chiffrait à une valeur de 370 millions de roubles, la production de la dernière année couverte par le plan devra s'élever à une valeur de 2058 millions de roubles. La fabrication de machines agricoles est l'objet de beaucoup d'attention. La Russie produisait avant la guerre des machines agricoles d'une valeur de 67 millions de roubles; la valeur de la production des mêmes machines pendant la cinquième année d'opération du plan devra atteindre 1,1 milliards de roubles. Les ateliers de machines agricoles progressent avec une telle rapidité qu'il faut s'attendre à ce que, dans quelques années, l'Union soviétique ait devancé en cette branche les Etats-Unis. Il y a un mois à peine qu'à Stalingrad fut ouverte une des plus grandes fabriques de tracteurs, d'une capacité de production annuelle de 50.000 tracteurs. L'industrie tout entière entre dans le programme d'accroissement de la production.

D'où doivent venir les énormes ressources nécessaires à cette extension de l'industrie? L'industrie russe a toujours été une industrie subventionnée. Les ressources mises à sa disposition jouèrent toujours un grand rôle dans son financement. Ce ne fut cependant qu'avec l'avènement de l'Etat soviétique que la lourde imposition de toute la population pour le

financement de l'industrie devint un élément de première importance dans la politique budgétaire et financière. L'exercice 1927/28 accordait 396 millions à l'industrie; dans le budget suivant, ce furent déjà 625 millions. Les subventions de l'Etat jouent également un rôle prépondérant dans le plan quinquennal: plus de la moitié des investissements devra être assurée par l'impôt. Le reste devra venir des accumulations réalisées sur le capital propre à l'industrie. Le monopole dont jouit l'industrie soviétique, permet évidemment une politique de prix appropriée. Le célèbre problème de la « disproportion des prix » n'est d'ailleurs rien d'autre que la favorisation de l'industrie au détriment de l'agriculture. La politique des prix pratiquée par le gouvernement vise à réduire les prix des produits industriels, trop élevés et non en proportion avec les prix des produits industriels. Cette réduction des prix de vente doit être rendue possible par une compression des prix de revient. Le plan fixe à 35 % la réduction du prix de revient à réaliser par l'accroissement du rendement du travail qui devra presque doubler. Attendu que les prix de vente des produits industriels ne devront cependant baisser que de 20 %, alors que les prix des produits agricoles devront rester au même niveau, l'industrie russe doit faire d'énormes bénéfices destinés à assurer les grandes extensions du capital investi. Ainsi donc, la diminution des prix de revient devient la clef de voûte du financement de l'industrie. Le plan fait naître les plus grands espoirs, en ce qui concerne la solution du problème des frais de production. Toutefois, c'est précisément sur ce point que l'on s'écarte du plan. Les frais de production n'ont baissé dans la première année que de 3,5 % au lieu des 7 % prévus et les résultats provisoires pour le premier semestre de l'exercice courant révèlent des écarts considérables. A cela s'ajoute un avilissement sérieux de la qualité de presque toutes les marchandises, dont on se plaint journellement dans la presse soviétique. Citons *Economitcheskaja Jizn* du 22 mai 1930 : « La diminution de la qualité ne se constate pas exclusivement dans l'industrie légère, mais également dans l'industrie lourde. Dans les houillères, les déchets ont passé de 2 à 14 %. La qualité des produits métallurgiques, notamment de ceux fournis aux chemins de fer, a baissé considérablement. Dans la grande usine métallurgique de Nadeschdin, le rebut s'élève à 32 % et dans celle de Lugansk — qui fournit des rails — à 18 % de la production totale. . . . Les chiffres sur l'accroissement de la production perdent toute leur signification, quand on fait entrer en ligne de compte la baisse de la qualité. Une augmentation de la production, accompagnée d'un avilissement de la qualité, n'atténue point mais

accentue la disette. Le rebut atteint des proportions inconnues dans le passé.»

A ces problèmes complexes se lie celui de la formation de cadres techniques. Les grands projets de construction créent une forte demande de personnel technique. Les cadres d'ingénieurs et de techniciens sont déjà insuffisants et, avec l'extension de l'industrie, la pénurie ne peut que devenir plus aiguë. Le plan veut parer à cela et prévoit le recrutement et la formation de 40.000 ingénieurs et de 75.000 techniciens au cours de cinq ans, de façon à disposer au bout de ces cinq années de 60.000 ingénieurs et de 90.000 techniciens. Dans ce domaine, le plan pose un problème d'envergure à un pays où il faut encore faire la guerre à l'analphabétisme. Presque quintupler les cadres n'est pas une mince besogne.

Voilà les problèmes principaux que pose le plan d'organisation économique quinquennal. Le plus ardu et le plus intéressant d'entre eux est certes celui du développement de l'agriculture dans cette période de cinq ans. Son relèvement, l'accroissement de la production, et plus particulièrement de la partie commerciable, constituent les soucis primordiaux de l'Etat soviétique. Le développement de l'agriculture est trop lent en regard du taux de progression de la population et n'emboîte pas le pas au développement de l'industrie, entrave par conséquent la construction du socialisme. C'est le problème agraire russe posé en des termes simples.

Par quels moyens accroître la production agricole? Il n'y en a que deux : ou bien stimuler activement le rendement individuel des entreprises agricoles privées, ou bien les remplacer par des exploitations collectives; il n'y a pas de troisième manière. Point n'est nécessaire de souligner que l'ultime conséquence de l'existence d'un régime soviétique doit être la socialisation du village. C'est ce que l'expérience est venue confirmer au cours des dernières années par l'attitude récalcitrante des paysans. La contre-pression des paysans riches a été si forte en 1928 que le gouvernement s'est vu placé devant cette alternative : ou bien donner aux paysans la liberté des prix et abandonner du coup la disproportion des prix, la source la plus importante d'accumulation de capital pour l'industrie — ce qui eût été synonyme d'un ralentissement du rythme d'industrialisation — ou bien mettre en œuvre toutes les forces de l'appareil gouvernemental pour appliquer le collectivisme rural. Le gouvernement s'est décidé pour la seconde solution. On a alors vu l'incorporation forcée de nombreuses entreprises paysannes, petites et moyennes, dans les exploitations collectives (kolkhozy) et le développement accéléré des grandes exploitations agricoles de l'Etat (sovkhozy).

Toutes choses évoluant normalement, la surfaceensemencée des exploitations collectives devait mesurer 20 millions d'hectares au cours du dernier exercice du plan; ce chiffre respectable a déjà été

dépassé de 16 millions d'hectares, par la nouvelle politique agraire radicale du gouvernement. Le plan assigne aux exploitations collectives pour l'année 1932/33 une production brute de 190,5 millions de quintaux de céréales. Cette année déjà, elles ont produit 256 millions de quintaux. Staline déclara au Congrès du parti que le gouvernement espère obtenir, cette année déjà, des exploitations collectives, la moitié des céréales nécessaires aux besoins du marché.

C'est ce qui a fait croire aux bolchévistes qu'ils réaliseraient le chapitre agraire du plan quinquennal en deux ou trois ans. Et la politique agraire doit résoudre une crise de ravitaillement sévissant dans l'ancien grenier de grain de l'Europe. On attend des heures devant les magasins de distribution de pain, viande, graisse, œufs et légumes. On reçoit des quantités insuffisantes et l'on paye par conséquent tous les prix. Ainsi, la vie de tous les jours en Russie est en contraste flagrant avec les intentions des bolchévistes. Le présent doit supporter les plus durs sacrifices en vue de l'avenir. Ces sacrifices, dont les essentiels se trouvent dans la restriction des besoins du peuple, sont exigés impitoyablement au nom de l'édification du socialisme. On est réduit à vivre dans des projets d'avenir dont le plan quinquennal est l'exemple le plus expressif. Nous assistons non seulement à une tentative grandiose de construire un ordre social nouveau, mais encore à une épreuve gigantesque que la Réalité fait subir à la Volonté.

Les amis de Mussolini.

La lutte menée par l'I. T. F. contre le régime fasciste ne serait pas aussi âpre et acharnée, si le fascisme était un phénomène purement italien. Dans ce cas également, il y aurait d'ailleurs toute raison d'entamer une action énergique pour aider la classe ouvrière italienne à reconquérir sa liberté. Toutefois, ainsi qu'il a été affirmé à maintes reprises, dans notre organe et ailleurs, le fascisme est un phénomène international et le fascisme italien sert d'exemple et accorde un appui matériel à des mouvements analogues dans d'autres pays. Quelle que soit la forme dans laquelle il se présente, le fascisme constitue, dans la phase actuelle de la société capitaliste, un moyen pour nouvellement diviser et affaiblir la classe ouvrière, pour la distraire de son but, la maintenir asservie et détruire ses forces combattives.

Plus d'une fois déjà, nous avons souligné le fait que les partisans et acolytes les plus enthousiastes du régime fasciste ne sont autres qu'une bande de malfaiteurs et d'éléments corrompus. Un article paru dans le *Wiener Arbeiter-Zeitung* nous met à présent en mesure de donner quelques détails sur l'aloï des amis de Mussolini en Autriche. Le numéro du 21 octobre dernier de ce journal contient en effet une liste qui donne des détails édifiants sur le caractère et le passé de certains sieurs

qui jouent un rôle de premier plan dans le fascisme autrichien.

Nous nous permettons de faire suivre ici un extrait de cette liste :

August Putschögl, membre actif de la Heimwehr de Ternitz, en détention préventive, inculpé de *meurtre* par luxure.

Johann Florian, membre de la Heimwehr de Donawitz, condamné pour *double meurtre* avec rapine à *vingt ans* de réclusion.

Herbert Fink, commandant des troupes d'attaque de la Heimwehr de Knittelfeld, condamné pour *vol* en 1926 à *deux ans et demi* de prison et se trouvant à présent en détention préventive, accusé de *viol* de sa fille de 8 ans.

Kamillo Kummer, du Heimatschutz de Vienne, condamné pour délits d'immoralité, le 6 avril 1929, à *deux ans* de réclusion.

Ludwig Osslinger, commandant du Heimatschutz à Leitendorf près Leoben poursuivi pénalement pour *vol* commis au détriment d'une servante sans travail, après une nuit amoureuse.

Joseph Musil, chef de la Heimwehr de Bruck sur Leitha et permanent de la section ouvrière du Heimatverband à Vienne, ayant déjà subi *douze condamnations*, condamné nouvellement, le 21 juin 1930, pour escroqueries et vols au détriment de cuisinières, servantes et commerçants, à *six mois* de réclusion.

Joseph Rohr, adjudant du commandant du Heimatschutz à Leoben, ayant déjà subi *trois condamnations* pour vol, condamné le 9 avril 1930, pour *soutenage, cambriolage, vol réitéré et voies de fait*, à *deux ans* de réclusion sévère.

Karl Simmel chef de groupe du Heimatschutz à Vienne, déjà condamné pour immoralité, condamné le 28 mars 1930 à *quatre mois* de prison pour *détournements*.

Joseph Resch, membre du Heimatschutz à Donawitz déjà condamné à une longue peine de réclusion pour désertion en temps de guerre, condamné le 30 août 1930, à *six semaines* de prison correctionnelle pour *bigamie*.

Karl Schmeighofer membre du Heimatschutz à Mitterndorf i. Mürztal, a déjà subi trois condamnations pour vol, condamné le 16 juillet 1930, pour *rapine, incendie volontaire et vol réitéré* à *trois années* de réclusion.

Hans Wörgetter, adjudant de la Heimwehr à Innsbrück a déjà subi des condamnations, condamné le 10 avril 1930, pour *cambriolage réitéré et vol* au détriment d'une servante, à *trois mois* de réclusion.

Johann Waditschatka, commandant du Heimatschutz de la Basse, Autriche, condamné le 8 septembre 1930, pour meurtre sur son père à *dix-huit mois* de réclusion.

Karl Kobau, chef de brigade du Heimatschutz à Seegraben, pour viol d'une fillette de 12 ans, à un an de réclusion.

Friedrich Wang, membre du Heimatschutz de Donawitz, condamné le 11 juillet 1930 pour viol de mineurs à six mois de réclusion.

Johann Schlager, membre de la Heimwehr et du Syndicat autonome, condamné à cinq ans de réclusion pour actes immoraux.

Gabriel Krayer, membre de la Heimwehr et du Syndicat jaune de la Heimwehr à Bruck, a déjà subi cinq condamnations pour viol, condamné le 9 août 1930 pour viol de mineurs, commis contre trois fillettes âgées de 8 à 11 ans, à dix-huit mois de réclusion.

Franz Dreistädter, membre du Heimatschutz Favoriten, condamné le 22 mai 1930, pour viol de mineurs, commis contre des fillettes âgées de quatre à huit ans, à neuf mois de réclusion.

Ludwig Hermenter, membre du Heimatschutz de Styrie, condamné le 22 mai 1930, pour violation de sépulture à quatre mois de prison.

Ignaz Bayer, chef de groupe du Heimatschutz de Stettenhof, poursuivi pénalement pour parricide.

Oskar Reiterer, chef de groupe du Heimatschutz Wimpassing, déjà condamné pour viol de mineurs à sept mois de réclusion, est l'objet d'un mandat d'arrêt pour fraude en mariage et viol.

Friedrich Stock, chef du Heimwehr de Kematen et candidat chrétien-social au Conseil municipal, arrêté pour viol de sa fille de douze ans.

Paul Mörth, membre de la Heimwehr de Carinthie, condamné le 4 juin pour meurtre et inceste par la Cour d'assises de Klagenfurt à quinze années de réclusion.

La liste ci dessus ne contient que les cas les plus graves. On cite encore en outre toute une série de cas moins sérieux. C'est ainsi que six *Hahnenschwänzler* (le nom que l'on donne aux fascistes autrichiens) ont été condamnés pour homicide à un total de 16 ans de réclusion, cinq ont été condamnés pour vol à 7 ans, cinq pour abus de confiance à 5 ans, quatre pour fraude à 2 ans, quatorze pour vol, fraude en mariage, incendie volontaire, blessures d'autrui, violation de domicile, actes immoraux, voies de faits et autres crimes à 14 ans de réclusion. Un nombre considérable de ces «gens d'honneur» est l'objet de mandats d'arrêts ou se trouve déjà en détention préventive pour des crimes analogues.

Nous nous rappelons la satisfaction avec laquelle la presse italienne a accueilli le gouvernement autrichien actuel, dans lequel siègent deux représentants de la Heimwehr.



L'I. T. F. en Afrique du Sud.

A l'occasion de l'adhésion de l'Union des cheminots de Rhodésie.

«Si l'on désire maintenir le niveau de vie élevé dans certains pays malgré les conditions de travail et de vie moins favorables existant ailleurs, et si l'on désire étendre le bénéfice des assurances sociales, réalisées dans certains pays industriels, à d'autres pays où elles sont indispensables, une action internationale syndicale n'est-elle pas d'une impérieuse nécessité? Comment cette action internationale pourrait-elle être entreprise sans liens internationaux entre les syndicats?»

Rhodesia Railway Review.
(Décembre 1929).

Le congrès de Londres a pris connaissance avec de vives acclamations, d'un télégramme envoyé par le congrès de l'Union des cheminots de Rhodésie et a ratifié en telle sorte la demande d'adhésion à l'I.T.F. de la première organisation de travailleurs de race blanche d'Afrique du Sud.

La patrie de nos nouveaux adhérents est un pays étendu qui commence à à peu près 1000 kilomètres au sud de l'Equateur. La Rhodésie du Sud mesure 384.000 km² et a une population d'un peu plus d'un million d'habitants dont 47.600 blancs; la Rhodésie du Nord mesure 743.000 km² et compte parmi ses 1.261.000 habitants environ 7.500 blancs. A côté de l'agriculture et de l'élevage, l'industrie minière constitue une des principales sources de bien-être du pays. Le produit des mines d'or a une valeur à peu près égale à celle des produits de toutes les autres mines du pays.

Plus de la moitié du réseau ferré se trouve en Rhodésie du Sud. Les chiffres suivants donnent une image étonnante des conditions de ce pays. Sur 4.000 km. de réseau ferré, il n'y a que 170 locomotives, 200 voitures pour voyageurs et pour colis, dont 25 «pour indigènes» et environ 3.500 wagons de marchandises. Le personnel des chemins de fer comprend environ 20.000 unités dont un peu plus de 3000 appartiennent à la race blanche.

Les cheminots de Rhodésie ont passé par des temps difficiles. Les chemins de fer de ce pays ont été construits et mis en exploitation au prix de difficultés inouïes. Les conditions de vie et de travail étaient à ce point meurtrières que non seulement, ainsi que cela arrive toujours lors de la construction de chemins de fer en Afrique, les nègres mouraient par quantités, mais encore qu'on peut dire que sur la ligne Umtali—Beira, la

pose de chaque traverse a coûté la vie à un cheminot blanc. Cependant une fois que ces premiers temps étaient passés et que l'exploitation se déroulait de manière normale, les conditions de travail n'étaient pas encore brillantes. Les journées de travail étaient longues, les salaires étaient bas. A cela s'ajoutait le despotisme des petits et des grands bureaucrates.

En 1912 un permanent de l'organisation des cheminots d'Afrique du Sud se rendit en Rhodésie et engagea la lutte contre la tyrannie de la British South African Company (prédécesseur jusqu'en 1923 du gouvernement britannique dans l'administration du pays). On réussit à constituer dans les deux principaux centres ferroviaires, Umtali et Bulawayo, un syndicat local. Mais les cheminots dont on apprenait l'adhésion au nouveau syndicat étaient licenciés du service et leurs noms inscrits sur la liste noire. Après deux ans il ne restait rien de l'organisation.

Les journées de travail continuaient donc à être interminables. En 1926, la direction des chemins de fer poussa les choses si loin que, pour certains agents des trains, elle faisait chercher leur repas chez eux, afin qu'ils puissent, en arrivant à leur gare d'attache, tout de suite repartir en voyage. Un jour, sept hommes qui étaient en route depuis 24 et 36 heures avaient, se trouvant loin de chez eux, demandé en vain des victuailles à un chef de dépôt; devant ce refus ils s'adressèrent au maire de la localité. Cette attitude inhumaine de la part d'un supérieur, suffit pour faire déborder le verre. L'incident créa l'atmosphère de révolte dans laquelle l'Union des cheminots actuelle pouvait prendre naissance.

L'organisation qui n'est plus toute jeune à présent, a passé par des temps mouvementés. Après les succès remportés dans la période de début, il y eut une période de guérilla de la part de la direction et en 1918, à la veille d'une grande lutte, il y eut même une trahison. Cette lutte aboutit à la constitution d'un tribunal d'arbitrage, devant lequel l'organisation perdit la partie. Vers la fin de l'année, elle se trouvait à la limite d'un effacement complet. Une campagne de propagande bien organisée et financée au moyen des économies personnelles du président Harrison, sauva le syndicat. Lorsque, le 15 mars 1920, il

proclama une grève, après 5 semaines de vaines négociations avec la direction, les cheminots répondirent au mot d'ordre comme un seul homme. Le 28 mars, la compagnie proposa de faire la paix; la grève avait abouti à une éclatante victoire.

Depuis lors, les dirigeants de l'organisation ne sont toutefois pas quittes de leurs soucis. Une pression considérable du patronat des mines aboutit en 1922 à une réduction des salaires, réduction qui en 1927 put de nouveau être contrebalancée pour plus de la moitié. En 1929, il y eut une grève qui porta une sérieuse atteinte aux finances de l'organisation et qui prit fin par la constitution d'un tribunal d'arbitrage et par quelques promesses sur des questions de principe. L'issue de cette lutte qui ne satisfaisait personne, détermina un recul sensible, bien que non inquiétant, du nombre des membres. L'Union des cheminots de Rhodésia est une organisation qui groupe toutes les catégories d'agents des chemins de fer et qui compte à présent environ 2.000 adhérents. Une partie des ouvriers des ateliers sont syndiqués dans l'Union des métallurgistes.

Dans le mouvement syndical de Rhodésia, l'Union des cheminots occupe une place de premier ordre. Ce fut elle qui donna le branle à la concentration de toutes les forces ouvrières au sein d'un parti travailliste. Parmi les trois représentants travaillistes au Parlement, il y a deux représentants des cheminots, à savoir Keller, secrétaire général de l'Union des cheminots et Malcolm, militant de l'organisation à Umtali. Le caractère des patrons auxquels ont affaire nos amis de Rhodésia, ressort bien du fait que le chaudronnier Malcolm, après avoir été élu au Parlement, fut licencié du service des chemins de fer sans indication de motifs.

L'Union des cheminots de Rhodésia constitue à présent le poste d'avant-garde de l'I.T.F. sur le continent d'Afrique. Elle a grandi en luttant contre la réaction et l'avenir aussi, la paix industrielle ne régnera pas toujours aux chemins de fer du pays. Les 100 organisations de cheminots et d'ouvriers des transports de toutes les parties du monde, groupées dans l'I.T.F., souhaitent une cordiale bienvenue à leurs camarades d'Afrique.

bahn nourrit des projets analogues. Quant à la combativité des fonctionnaires de la Reichsbahn, soi-disant non politiques mais en réalité trop disséminés dans le domaine politique, il en est à peu près de même que de celle des fonctionnaires publics.

La Reichsbahn, à force de calculs, est arrivée à la constatation que les fonctionnaires sont des collaborateurs qui coûtent cher. C'est pourquoi elle désire, dans la composition du personnel, réduire le nombre des fonctionnaires et augmenter celui des ouvriers. Cette tendance est de nature à atteindre ou, pour mieux dire, a déjà atteint le personnel de la locomotive. Dans les années 1926 à 1929, les effectifs des agents du service des locomotives et automotrices augmentèrent de 11,8 %. Le nombre des fonctionnaires employés dans ce service baissa pendant la même période de 57.087 à 56.173, c'est-à-dire de 1,6 % et le nombre des agents auxiliaires (non fonctionnaires) augmenta de 8.692 à 17.348. Avec cela, la Reichsbahn a le projet de modifier les principes sur lesquels est basé l'engagement. Suivant les déclarations faites à ce sujet, la majorité, et précisément les plus anciens, des agents auxiliaires, non fonctionnaires, du service de la locomotive, ne devront plus compter désormais être promus fonctionnaires.

Le développement de la concurrence automobile et l'électrification progressive ne facilitent pas non plus au personnel de la locomotive la défense de ses intérêts.

Le problème de la durée du travail donne lieu à de nombreuses plaintes. On est toujours bien loin d'avoir la journée de 8 heures. Au 1er juillet 1925, au 23 juin 1927 et au 1er juillet 1929 furent

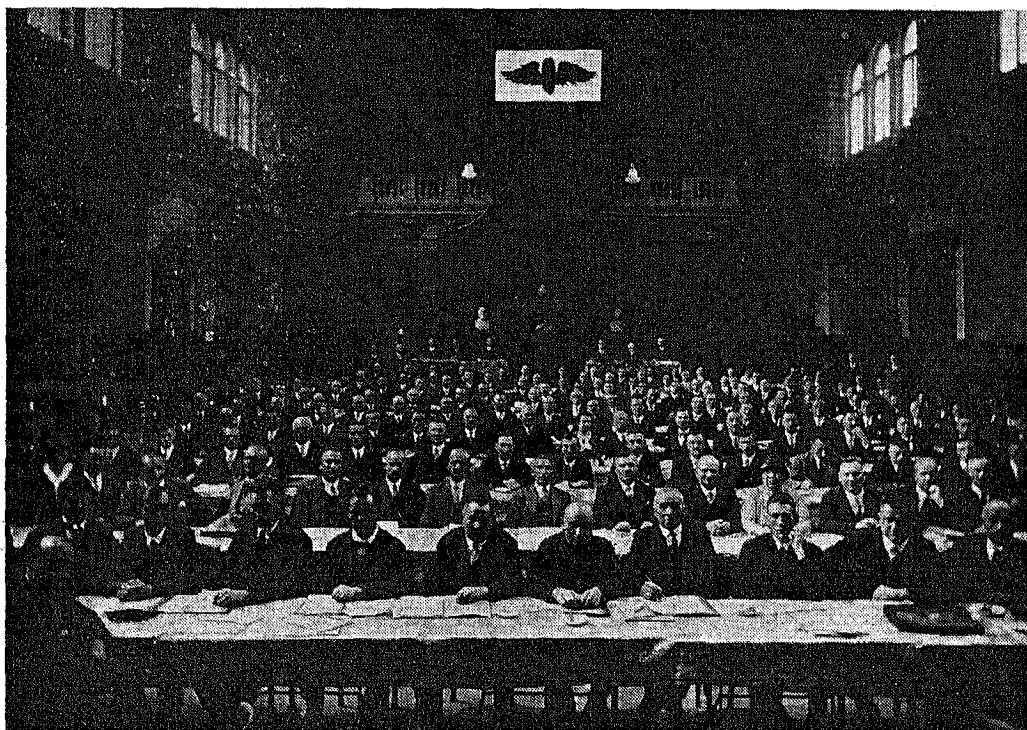
Les soucis du personnel de la locomotive allemand.

Le 5 octobre dernier, une conférence du personnel de la locomotive, syndiqué dans l'Union des cheminots allemands, s'est réunie à Nuremberg, afin d'étudier des questions d'ordre professionnel et d'examiner quels progrès avaient été réalisés — ou non réalisés — par le passé et sur quoi devait porter avant tout l'action syndicale dans le proche avenir. La conférence était présidée par le camarade Mathias Hermann, vice-président de l'Union des cheminots et membre du Conseil d'administration de la Reichsbahn.

La conférence consacra en première ligne son attention à la politique suivie par la République allemande en général et par la Reichsbahn en particulier, dans les questions intéressant le personnel. On arriva à ce sujet à des constatations peu réjouissantes. La République a besoin d'argent. Pour un ministre des Finances qui prend les choses à son aise, une réduction des sommes inscrites au budget au chapitre des traitements et salaires, ne fournit que trop souvent la solution de ses difficultés. On arrivera bien toujours à faire entendre raison aux salariés de l'Etat à qui l'on n'accorde pas, pour des raisons d'état parfois bonnes, parfois assez hypothétiques, le droit de grève. Les bourgeois aisés et les capitalistes attendent de leurs partisans qui occupent le fauteuil ministériel, qu'ils imposent à toutes espèces de gens, pourvu que ce ne soit pas à eux-mêmes, mais aux fonctionnaires en première ligne, des sacrifices «pour le bien de la patrie». Les fonctionnaires publics allemands ne sont cependant guère en mesure d'opposer une résistance morale de quelque importance aux tentatives qui menacent

leur sort matériel; leur division dans le domaine syndical et leur apathie politique sont bien trop grandes.

La compagnie des chemins de fer allemands, ne s'intéresse à la politique du personnel de la République que lorsque celle-ci marche à reculons. Vu que le gouvernement envisage certainement l'application d'une réduction des traitements et salaires des agents des services de l'Etat, il est sûr que la Reichs-



La conférence du personnel de la locomotive dans l'Union des cheminots allemands.

établies des statistiques concernant les heures de travail et les heures de présence. Il en ressort, en ce qui concerne le service de la traction, que la *durée du travail hebdomadaire régulière* était la suivante :

	1925	1927	1929
	<i>Nombre d'agents.</i>		
48 heures ou moins	3.025	1.339	1.628
de 49 à 50 heures	4.752	5.944	10.539
de 51 à 53 "	23.474	34.250	40.790
54 "	13.833	10.463	6.370
de 55 à 57 "	16.990	4.364	1.882

L'impression qui se dégage de ces chiffres n'est guère modifiée lorsque l'on examine la durée de présence (durée de la disponibilité, calculée seulement en partie, et des courses haut-le-pied plus les repos). La *durée de présence hebdomadaire régulière* était en effet la suivante :

	1925	1927	1929
	<i>Nombre d'agents.</i>		
54 heures ou moins	15.080	15.891	23.215
de 55 à 60 heures	31.293	31.048	31.113
de 60 à 61 "	12.924	8.099	6.159
de 67 à 72 "	2.288	1.143	570
de 73 à 93 "	489	179	152

On constate des améliorations. Néanmoins, cela donne à réfléchir lorsqu'on voit que dans le pays qui proclame l'intention de ratifier la Convention de Washington, près de 5/6èmes du personnel au service de la traction doivent régulièrement travailler plus de 50 heures par semaine et que l'on constate même une tendance de s'écarter encore de la semaine de 48 heures.

Il y a aussi des améliorations en ce qui concerne le repos dominical. Le nombre des agents de la locomotive, ayant obtenu 16 dimanches de repos ou moins, baissa de 13.008 en 1925 à 9.054 en 1927 et à 7.941 en 1929.

Le tableau ci-dessous relatif à l'année 1929, donne des renseignements sur l'état de santé du personnel de la locomotive.

La conférence émit l'opinion que bien des améliorations pouvaient être apportées à cette situation, notamment par une réduction des heures de travail. Une exploitation rationalisée des agents va de pair avec un emploi plus rationnel du matériel. Dans les années 1926 à 1929, le nombre des locomotives baissa de 25.917 à 24.086, dont il faut déduire 1.400 locomotives en excédent. Tandis que dans la période allant de 1926 à 1929, le rende-

ment total du parc du matériel du traction augmenta de 20 %, les effectifs du personnel de la locomotive n'augmentèrent que de 11,8 %. Le parcours effectué par chaque agent a augmenté d'environ 800 km. par an et dépasse à présent 30.000 km. Cet effort augmenté que l'on réclame des forces physiques et psychiques n'a été compensé par rien, à moins de parler de la réduction absolument insuffisante des heures de travail. On voit au contraire que l'Allemagne constitue, parmi les grands pays ferroviaires, une exception pas fort honorable : la fréquence des accidents du travail au lieu de décroître, y augmente !

Les tentatives de conduite plus nombreuses faites avec le matériel de locomotives par un seul homme, suscitent de l'inquiétude. Toujours davantage, on réclame des mesures légales dans le genre des lois américaines du «full crew» (équipage complet). Faisant appel à la conscience des experts ferroviaires et au bon sens de l'opinion publique, la conférence fit sienne la phrase du rapport de l'I.T.F. : «Deux hommes sur une locomotive ou une automotrice sont deux conducteurs».

Outre les questions soulevées par le comité, la conférence avait à discuter plus de cinquante propositions émanant des diverses sections et intéressant entre autres : les économies de combustible, les indemnités de parcours, le coût de l'uniforme, l'interprétation de nombreuses dispositions, l'activité des conseils d'entreprise et conseils de fonctionnaires, les tarifs à prix réduits dans les buffets des gares, la situation des agents de la locomotive ayant perdu de bonne heure leurs capacités visuelles ou auditives et des manœuvres au service de la locomotive, en un mot toute la gamme des difficultés que l'on rencontre dans l'œuvre quotidienne. Le comité fut renseigné sur les abus qui existent et sur ce qu'il est nécessaire de faire pour rendre le sort des agents plus supportable.

Il y a particulièrement lieu de se réjouir du fait qu'un grand nombre des propositions se rapportaient à des questions intéressant l'organisation : recrutement de nouveaux membres et représentation des intérêts des agents par des permanents locaux. Les délégués firent des propositions concrètes indiquant les améliorations qu'il y aurait à apporter dans ce domaine. La section

Communications du Bureau.

Nouvelles adhésions.

A présenté une demande d'adhésion :
la Fédération nationale des transports maritimes d'Espagne (3180 adhérents).

Le Comité directeur.

La Centrale néerlandaise des transports et l'Union du personnel des chemins de fer et tramways de Hollande ont respectivement désignés comme membres et membres suppléants du Comité directeur, dont il est question à l'article 23 de nos statuts, les camarades :

J. Brautigam, membre titulaire.
A. Kievit, membre suppléant.
P. Moltmaker, membre titulaire.
F. Landskroon, membre suppléant.

Notre appel au profit des camarades italiens.

Les organes des organisations suivantes ont été omis par erreur dans la liste des journaux corporatifs jointe à notre circulaire No. 8 I.A. du 20 octobre dernier :

Union norvégienne du personnel de la locomotive.
Union des cheminots allemands de Tchécoslovaquie.
Union allemande des mécaniciens et chauffeurs.

Ces organisations ont reproduit notre appel aussitôt qu'il avait été lancé.

Cotisations reçues.

Pour 1930 :

Association des employés des chemins de fer anglais	fl.	813,44
« Union britannique des transports »	«	5.640,—
« Union des cheminots autrichiens »	«	1.256,28
« Union des cheminots des Indes néerlandaises »	«	71,90

de Nuremberg proposa que le comité de l'organisation veuille bien s'employer auprès de l'I.T.F. pour que les organisations-sœurs d'autres pays soient renseignées sur les relations existant avec le Syndicat des mécaniciens allemands, afin que celles-ci refusent de se faire représenter aux congrès dudit Syndicat». Dans les milieux des agents de la locomotive allemands et même dans les milieux du Syndicat des mécaniciens, le refus de cette organisation de conclure une communauté de travail avec l'Union des cheminots, la propagande contre une adhésion à l'I.T.F., faite, tout en cherchant à entretenir des relations avec des organisations de l'étranger, le soin constant des dirigeants d'isoler l'organisation dans le propre pays, ne rencontrent pas une approbation unanime. Si le Syndicat des mécaniciens allemands se soustrait à son devoir moral en ce qui concerne la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine international, il faut bien qu'il comprenne que, hors d'Allemagne, son attitude ne suscite guère de l'admiration. Telle était la portée de la proposition de l'arrondissement de Nuremberg, adoptée par la conférence.

Pour le personnel de la locomotive d'Allemagne, il en est comme pour l'ensemble du personnel des chemins de fer allemands, c'est-à-dire que cela ne va pas brillamment. Il y a cependant lieu de se rappeler avec confiance le fait que l'organisation verticale solide et bien organisée, dispose de jeunes troupes d'attaqes et met à leur disposition toutes les ressources voulues pour les aider à mener comme il convient la lutte pour un relèvement du niveau professionnel.

	Service de la traction à vapeur		Service de la traction électrique : 587 conducteurs	Au service des chemins de fer en général : 308797 fonctionnaires
	28927 mécaniciens	25237 mécaniciens de réserve et chauffeurs		
Cas de maladie par 100 agents	71,03	71,92	64,74	68,09
Nombre de jours de maladie par :				
a) fonctionnaire	19,20	14,75	15,12	18,53
b) cas de maladie	27,04	20,50	23,36	27,22
Nombre de décès par :				
a) 1000 fonctionnaires	6,81	3,45	6,81	6,08
b) 100 cas de maladie	0,96	0,48	1,05	0,89

Le régime des pensions aux chemins de fer polonais.

Pendant la première période de l'existence de la République polonaise, les conditions sociales des cheminots se trouvaient dans une situation chaotique. On appliquait, les unes à côté des autres, des dispositions russes, autrichiennes et allemandes, qui réglaient chacune bien des choses de manière différente. Lorsque l'Etat eut organisé ses services, on procéda également à la fixation du statut des fonctionnaires. Pour terminer, le cadre permanent des chemins de fer fut réparti en fonctionnaires et en ouvriers. Les aspirants-fonctionnaires font partie du deuxième groupe. Le personnel non permanent comprend des agents stagiaires, de même que des agents employés à titre temporaire ou engagés par contrat de droit privé. Le personnel permanent des chemins de fer polonais est composé pour 40 % de fonctionnaires et pour 60 % d'aspirants-fonctionnaires et d'ouvriers.

Les lois des années 1921 et 1923 ont réglé le régime des pensions pour tous les fonctionnaires publics, y compris les fonctionnaires des chemins de fer. L'Union des cheminots et le Syndicat des mécaniciens eurent à faire beaucoup de démarches pour obtenir des garanties en ce qui concerne le sort des ouvriers dans les régions autrefois russe et autrichienne; pour les ouvriers de la région autrefois allemande, l'ordonnance allemande sur les assurances de 1911 resta en vigueur sans interruption. Un projet de loi préparé par les deux organisations susvisées relativement aux pensions de tous les cheminots, y compris les fonctionnaires, ne fut pris en considération qu'en ce qui concerne les ouvriers et aboutit au décret du 3 septembre 1926 sur les pensions des salariés de l'Etat. En 1929 il fut finalement possible d'obtenir une révision du régime des retraites au profit des fonctionnaires des chemins de fer. Le texte du décret du 4 juillet 1929 est basé sur les mêmes principes que le décret relatif aux ouvriers dont il a été question plus haut; plusieurs dispositions sont de teneur identique. Il n'y a que quelques différences et ces différences sont à l'avantage des fonctionnaires.

Nous donnerons ci-après un aperçu des conditions créées par les deux décrets en question.

Les chemins de fer d'Etat de Pologne portent eux-mêmes le risque des assurances de leurs fonctionnaires et ouvriers. Les fonctionnaires versent 6% de leur traitement, majoré des allocations secondaires assujetties à l'assurance, pour la pension de retraite, la pension d'invalidité et celle des veuves et orphelins; les ouvriers versent 6 % du salaire journalier et des allocations pour chaque journée de travail. (Sont assujetties à l'assurance les allocations accordées à tous les agents, mais ne sont pas soumises à retenue, les allocations familiales qui, en Pologne, sont relativement élevées en comparaison des traitements et salaires). Les fonctionnaires et ouvriers, employés

de manière permanente dans le service de la traction et des trains, versent une prime de 9 %.

Les années de service accomplies, avant la promulgation des décrets, au service des chemins de fer d'Etat ou des chemins de fer privés de Pologne ou des Etats dont des territoires ont composé la Pologne, entrent en ligne de compte pour le calcul de la pension, si le fonctionnaire ou ouvrier a payé pendant cette période des primes et si celles-ci ne lui ont pas été remboursées. S'il n'a pas versé de primes, le fonctionnaire ou ouvrier (le cas échéant les ayants-droit) ont la possibilité d'acquérir le droit à la pension, également pour cette période, en versant après-coup les primes vou-

	A l'âge de 60 ans révolus	Sans tenir compte de l'âge	Compression des effectifs	Incapacité au service comme suite à des défauts physiques	accidents
	Minimum d'années de service				
Fonctionnaires	10	35	10	5	sans tenir compte des années de service
Ouvriers	15	35	15	5	

Pour les fonctionnaires, ayant fait au moins 10 années de service entrant en ligne de compte pour la pension et ayant été licenciés par mesure disciplinaire, le verdict disciplinaire tranche jusqu'à quel point les droits à la retraite seront reconnus. Pour le reste, on applique en ce qui concerne les fonctionnaires et ouvriers licenciés ou ayant quitté le ser-

vice, la règle que les droits acquis leur sont conservés s'ils trouvent dans les trois ans un autre emploi qui leur garantit également une assurance. Dans ce cas, les chemins de fer de l'Etat remettent à l'institution d'assurance entrant en ligne de compte les sommes réunies au profit de leur ancien assuré.

Importance de la pension exprimée en pourcentages du revenu touché en dernier lieu.

	Fonctionnaires	Ouvriers
Pour les 10 premières années de service	40	—
Pour la 11ème année et pour chaque année suivante	2,4	—
Pour les 15 premières années de service	—	50
Pour la 16ème année et chaque année suivante	—	2,5
Après 35 années de service (pension maximum)	100	100.—
En cas d'incapacité au service à cause de défauts physiques (plus de 5 et moins de 15 années de service)	50	50
En cas d'incapacité au service à la suite d'un accident (moins de 15 années de service)	50	50
A quoi il faut ajouter la rente d'invalidité établie suivant le décret sur l'invalidité, avec un maximum de	60	50

La direction des chemins de fer de l'Etat a le droit de soumettre à tout moment un ouvrier ou fonctionnaire, pensionné pour incapacité au service et qui n'a pas encore atteint l'âge de 55 ans, à une visite médicale. Si la visite médicale aboutit à la constatation que le pensionné est de nouveau apte au service, la direction a le droit de le rappeler au service à un poste qui n'est pas plus bas que celui qu'il occupait avant la mise à la retraite. Un pensionné qui ne répond pas à l'appel au service dans les 30 jours, perd ses droits à la pension. Les fonctionnaires et ouvriers, licenciés pour cause de compressions des effectifs, peuvent être repris au service dans les premiers six mois après leur mise à la retraite, cependant seulement à un poste qui n'est pas inférieur à celui qu'ils occupaient précédemment.

Ont droit à une pension de veuve, la veuve d'un agent pensionné, la veuve d'un fonctionnaire ou ouvrier ayant ac-

compli, le jour de leur décès, cinq années de service entrant en ligne de compte pour la pension, et la veuve d'un fonctionnaire ou ouvrier décédés par suite d'un accident du travail, quelle que soit leur ancienneté. Le droit à la pension de veuve n'existe pas si la veuve, le jour du décès du mari, ne vivait pas en communauté conjugale avec lui ou lorsqu'un divorce avait été prononcé sans obligation pour le mari d'entretenir la femme. Le droit à la retraite n'existe pas non plus lorsque le mariage a été contracté avec un agent déjà pensionné. Cette dernière disposition ne s'applique pas à la veuve d'un pensionné qui, après le mariage, a de nouveau été rappelé au service. La veuve d'un fonctionnaire n'a aucun droit à une pension, si le mariage a été contracté pendant les six derniers mois avant le décès du fonctionnaire, si, pendant cette période, le fonctionnaire n'exerçait plus son service, à cause de la maladie ayant entraîné sa mort. Pour la

veuve d'un ouvrier, cette disposition est modifiée en ce sens que le mariage doit avoir eu une durée ininterrompue de deux ans.

Avec l'approbation de la veuve intéressée, les chemins de fer peuvent verser, au lieu d'une rente, une somme globale s'élevant au montant d'une année de pension. Le droit à la pension est annulé pour une veuve lorsqu'elle entre au couvent, lorsqu'elle perd le droit d'occuper une fonction publique et en cas de remariage. Dans ce dernier cas, la veuve a droit à un montant global s'élevant à une année de pension. La pension de la veuve s'élève à 50 % de la pension, touchée par le fonctionnaire ou par l'ouvrier au moment de sa mort, ou à laquelle il aurait eu droit s'il avait été pensionné ce jour.

Le tableau ci-contre indique le montant des pensions dont bénéficient la veuve et les orphelins.

La pension d'orphelin est versée à chaque orphelin de moins de 18 ans et à ceux de plus de 18 ans, s'ils sont incapables de pourvoir à leur entretien. Les orphelins de fonctionnaires ont droit à la pension jusqu'à l'âge de 24 ans révolus s'ils font des études et les orphelins d'ouvriers ont dans ce cas droit à la pension jusqu'à l'âge de 21 ans révolus. Les orphelins de fonctionnaires féminins ou d'ouvrières dont le père n'occupait pas un emploi dans un service des chemins de fer ou de l'Etat comportant des droits à la pension, sont assimilés aux orphelins d'un fonctionnaire ou d'un ouvrier laissant après leur mort des orphelins sans mère.

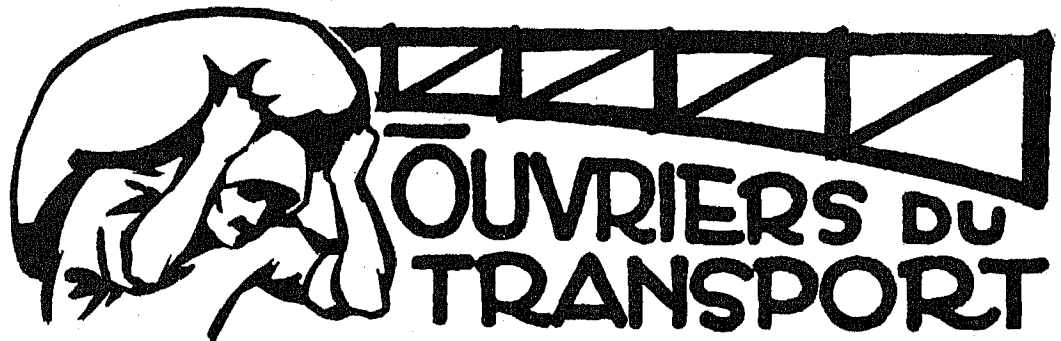
Les modifications générales des revenus soumis à retenue des fonctionnaires et ouvriers en service actif sont *automatiquement* appliquées au calcul de la pension de retraite, la pension d'invalidité, la pension des veuves et des orphelins et les pensions supplémentaires servies en cas d'accidents. D'autre part, les modifications des traitements du personnel en service actif, soumis à l'assurance, provenant uniquement d'un regroupement des diverses fonctions ou d'une modification des conditions économiques locales ou des conditions de service ou n'intéressant que certaines catégories du personnel, n'ont aucune influence sur le montant des pensions.

En mars dernier, les syndicats du personnel des chemins de fer ont présenté un projet de loi qui vise à obtenir quelques améliorations aux dispositions exposées ci-dessus. On tend avant tout à une réglementation uniforme pour tous les agents des chemins de fer et tous les pensionnés, sans tenir compte de la catégorie ou de la région du pays où ils sont domiciliés, à un abaissement de l'ancienneté nécessaire pour obtenir la pension maximum, à l'extension du bénéfice des allocations secondaires (particulièrement les allocations familiales) aux pensionnés, à un relèvement de la pension maximum

en cas d'accident à 100 % du traitement. Il y a, à côté de cela, quelques cas spéciaux qui demandent d'être réglés, tels que l'application des dispositions aux pensionnés vivant dans la région autrefois allemande dont les pensions ont été dévalorisées par les complications du change allemand et polonais.

Sans être aveugles pour les défauts qui y adhèrent encore, les organisations polonaises estiment que la réglementation des pensions des agents des chemins de fer, et de leurs veuves et orphelins, existant en Pologne, répond dans les grandes lignes aux exigences que l'on peut poser de nos jours.

	Pourcentage de la pension de l'agent décédé	Rente supplémentaire exprimée en pourcentages du revenu assuré d'un agent décédé à la suite d'un accident
Veuve de fonctionnaire	50	18
Orphelin de fonctionnaire.	12 ¹ / ₂	6
Orphelin de fonctionnaire n'ayant plus sa mère	33 ¹ / ₃	6
Veuve d'un ouvrier.	50	10
Orphelin d'un ouvrier	12 ¹ / ₂	5
Orphelin d'un ouvrier n'ayant plus sa mère	25	5
Parents, petits-enfants, frères et sœurs, restés sans moyens d'existence par la mort de l'agent par personne	—	10
Total de la rente touchée par tous les ayants-droit	(maximum) 100	Fonctionnaires 60 Ouvriers 50



Les ports maritimes d'Europe occidentale (II).

Il nous semble indiqué de définir ici la notion de *hinterland*. Ainsi qu'il ressort de ce qui précède, ce mot peut être interprété de différentes manières. Souvent, on entend par le *hinterland* théorique d'un port, l'ensemble du territoire qui se trouve plus près de ce port que de tout autre port. Cette définition est basée sur la supposition que, dans des circonstances normales, le trajet le plus court est également le meilleur marché. Nous nous demandons cependant, de quel trajet il s'agit, celui par terre, celui par eau, ou par hasard celui par air ?

Le professeur berlinois Rühl qualifie cette notion de *hinterland* de «*hinterland kilométrique*»; il remarque à juste titre : «la notion comprise ainsi ne peut avoir aucune valeur, ni théorique ni pratique» et il donne la définition suivante, satisfaisante à notre avis : «Le *hinterland* théorique d'un port est la région vers laquelle ou en provenance de laquelle, une espèce déterminée de marchandises peut être transportée, soit par eau, soit par rail, soit par une combinaison des deux moyens, à meilleur compte que vers ou de n'importe quel autre port». Il

serait par conséquent possible de déterminer le *hinterland* d'un port pour chaque article, sans tenir compte évidemment des tarifs d'exception et de toutes les mesures d'ordre protectionniste. Dans la pratique, il ne sera cependant possible que de déterminer de quel port une région donnée est le *hinterland* pour certains articles, en constatant simplement par quel port ces différents articles sont importés ou exportés vers ou de une des régions en cause.

c) Installation du port.

Un port doit en première ligne être accessible aux grands bâtiments maritimes du trafic moderne et offrir en outre à ces bâtiments, de même qu'aux navires plus petits, suffisamment de place appropriée pour effectuer les chargements et les déchargements. Ce que le trafic de nos jours réclame en premier lieu, c'est la *célérité*. Pour un vapeur ou bâtiment à moteur moderne, les jours d'escale sont plus coûteux que les jours de navigation. Il sera par conséquent important que le nombre des jours de planche soit limité dans la mesure du

possible. Même dans les ports bon marché, les droits de port constituent toujours une partie importante de l'ensemble des frais de transport. Ce ne sont cependant pas seulement les droits de port mais également les frais généraux — parmi lesquels il faut mentionner les salaires et les vivres — qui réclament un important nombre de jours de navigation et un nombre aussi petit que possible de jours de planche, vu que chaque jour d'escale de plus que nécessaire, signifie un jour de perte d'intérêts. Il va sans dire que la nature de la cargaison aura beaucoup d'influence sur le nombre des jours nécessaires pour le chargement ou le déchargement. On sait que des cargaisons en vrac sont très rapidement chargées ou déchargées dans des ports modernes, bien outillés à cet effet. Au moyen de ponts transbordeurs électriques on arrive à présent à décharger en 15 heures un navire chargé de 10.000 tonnes de minerai. Un élévateur décharge en 8 heures et demie, 1.000 tonnes de céréales, c'est-à-dire environ 10 fois autant qu'avec les anciennes méthodes. Un transbordement rapide de marchandises en cueillette demande un tout autre outillage. Attendu que ces marchandises, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, sont souvent transportées plus avant par chemin de fer, il faut que le navire puisse être déchargé le plus rapidement possible sur le quai ou dans des wagons de chemins de fer ou des hangars de marchandises. Pour ce genre d'articles, il sera donc nécessaire en premier lieu que les quais offrent un espace suffisant et il faudra en outre une voie ferrée permettant aux wagons de marchandises de circuler jusqu'à côté du navire. A part cela, il faudra des grues rapides qui, avec l'aide des appareils de levage du navire même, transportent la cargaison sur le quai, dans le hangar, dans le wagon ou dans la cale. Il faut en outre des hangars spacieux et bien clos. Ainsi que nous l'avons déjà indiqué, les marchandises en vrac sont généralement transportées par bateau vers ou du *hinterland*. Le transbordement devra donc de préférence ne pas se faire le long des quais. En partant de cette constatation, on pourra facilement, en possédant des données sur l'espace utile du port et sur la longueur des quais, tirer quelques conclusions au sujet de la mesure dans laquelle un port se prête plus au moins au transbordement de marchandises en vrac ou en cueillette. Il faut avec cela encore tenir compte du nombre et de l'espèce des grues disponibles par unité de longueur des quais et du nombre d'élévateurs, ponts transbordeurs etc., disponibles par unité de surface utile du port.

Dans l'outillage d'un port, il faut également compter la possibilité d'effectuer des réparations; bien que le facteur réparations soit un facteur d'ordre industriel, il a son influence pour le mouvement rapide des marchandises.

Pour terminer, il faudra encore comprendre dans l'outillage satisfaisant la

disponibilité de main-d'œuvre suffisante, permettant de commencer les travaux, aussitôt qu'un navire est amarré au quai ou a mouillé dans les eaux du port.

Il faut également que les frais du port — dans lesquels sont à comprendre les droits de pilotage, droits de port, droits à payer pour le chargement et le déchargement, pour autant que ces derniers sont à la charge de l'armateur — soient peu élevés. L'administration du port doit aussi être organisée en telle sorte que les navires ne soient pas exposés à des tracasseries inutiles pour quarantaine ou formalités de douane.

2. La fonction commerciale.

La fonction commerciale d'un port est la fonction de ce port comme marché. Le port est l'endroit où sont centralisés les différents produits, distribués de là par la voie du marché sur les différentes régions de consommation.

Afin de pouvoir examiner, dans le présent et pour l'avenir, pareille fonction d'un port; nous devons nous demander :

- 1° quelles marchandises se prêtent à la nature du marché;
- 2° si le lieu du port et du marché sont identiques.

En ce qui concerne le point 1, nous pouvons remarquer que presque tous les produits agricoles et les autres produits «naturels» (mines etc.) sont de nature à constituer un marché; les produits industriels par contre ne le sont pas.

L'intensification toujours croissante du trafic mondial, allant de pair avec une connaissance accrue des besoins des régions de consommation et des ressources des régions de production, tendra de plus en plus à rendre le marché superflu. Les trusts et cartels internationaux y contribueront.

Quant au point 2, il convient de noter qu'avec le trafic de nos jours, le marché tend à s'approcher autant que possible des grands centres financiers qui sont généralement établis dans les capitales. Lorsque, par conséquent, le port est en même temps la capitale nationale (Londres, Amsterdam) et lorsque, par des circonstances spéciales, le port a su conserver une place importante comme centre financier, par opposition à la capitale, (Hambourg), le port réussira à se maintenir comme centre de commerce.

Nous sommes donc en droit de considérer la fonction commerciale, comme une fonction du port moderne dont l'importance va en décroissant. Un facteur important qui sera en mesure de stabiliser cette fonction pendant longtemps encore, est la présence d'industries de transformation d'articles manufacturés. Cependant, ces industries auront la tendance, surtout lorsqu'elles visent à l'achèvement de produits provenant de

régions agricoles, économiquement arriérées et dépendantes de la région dont fait partie le port (territoires coloniaux), de se transférer aux régions de production, comme suite au développement économique rapide de beaucoup de ces régions.

3. La fonction industrielle.

C'est uniquement parmi les ports de moindre importance que l'on trouve des ports dont la fonction industrielle ressort comme étant la fonction principale. Ces ports peuvent trouver leur origine dans la communication directe d'un centre industriel avec la mer. C'est ainsi que, par exemple, Manchester est devenu un port maritime, à savoir un port maritime industriel, par la construction du canal de Manchester et qu'à Gand, s'est constitué le port de l'industrie textile gantoise.

Il faut dire, d'autre part, que chaque grand port accomplit des fonctions industrielles importantes. Le port offre particulièrement une occasion excellente pour la transformation de produits manufacturés et pour la préparation à la consommation d'articles importés. Les industries qui, pour une raison ou l'autre, doivent avoir à leur disposition des chantiers situés au bord d'eaux profondes, s'établiront logiquement dans le territoire du port. Nous pensons en premier lieu à l'industrie de construction de navires.

L'armement.

Dans notre examen des causes et des conditions qui déterminent le développement d'un port maritime, nous n'avons pas fait mention de l'élément que constituent les armateurs. Cela à juste titre. Les entrepreneurs d'armement d'un port peuvent être un facteur dans ce port, mais dans le trafic général des marchandises, un armateur ne pourra jamais faire l'importance d'un port. Par contre, un port avec un *hinterland* important pourra contribuer au développement de maisons d'armement déjà importantes.

Citons, comme un exemple, le port d'Anvers, un des principaux ports du monde avec un nombre remarquablement petit de bâtiments anversois. A Anvers, il n'y eut d'ailleurs des sociétés d'armement que lorsque le port avait déjà une importance mondiale. En 1912, Anvers ne figurait pas encore dans la liste des villes où est établi le siège de sociétés d'armement possédant plus de 100 navires. En 1928, il y avait un total de 148 bâtiments ayant un tonnage brut de 400.000 tonneaux, tandis qu'Amsterdam — port bien moins important — possédait à la même époque 350 bâtiments, mesurant 1.200.000 et Rotterdam près de 300 bâtiments mesurant plus de 1.000.000 tx. de jauge.

A. T.

MARINS

La semaine de quarante-huit heures et l'œuvre de Genève.

La XIIIe session de la Conférence internationale du Travail — c'était une session spéciale maritime — ne fut pas mauvaise pour les gens de mer. Les délégués patronaux y ont fait assez triste figure; les délégués ouvriers ont réussi à souligner de manière énergique leurs desiderata par rapport à l'introduction de la semaine de quarante-huit heures à bord et à obtenir l'adoption de directives, satisfaisantes dans les grandes lignes, pour l'établissement d'un questionnaire à envoyer aux gouvernements. Il y avait toute raison de nourrir des espérances et d'être d'un optimisme modéré.

Ce n'est pas que les représentants des marins croyaient ou espéraient que la prochaine Conférence leur apporterait, à eux et à leurs camarades, la semaine de 48 heures. Ils ne sont pas aussi naïfs. Ils savent qu'à cet égard, ils ne doivent s'attendre à rien de Genève. La question de savoir si les marins auront la journée de huit heures, n'est pas tranchée dans des débats à Genève et n'est pas davantage d'ici par des conventions internationales. S'ils auront oui ou non une réglementation convenable des heures de travail, c'est pour eux, comme pour les autres travailleurs, uniquement une question de puissance, question qui est tranchée ailleurs que dans une assemblée à Genève. Elle est tranchée à bord même des navires, par la volonté commune des marins, dans toutes leurs nuances de nationalité, de race et de situation. Toutefois, ils savent apprécier comme il convient la valeur de propagande qui émane, à plus d'un égard, des délibérations de Genève. A cet égard, la XIIIe Conférence internationale du Travail n'avait pas seulement été pour eux d'une grande valeur, mais elle contenait aussi la promesse de nouvelles décisions, dans le sens désiré, par la prochaine Conférence dans laquelle aurait lieu l'examen en deuxième lecture.

Il semble à présent que même notre optimisme modéré a été prématuré. Poussé par des motifs qui échappent à notre compréhension, le Bureau international du Travail a cru devoir s'écarter de la procédure suivie jusqu'à présent. Au lieu qu'un projet de convention soit soumis à une prochaine Conférence, il sera d'abord examiné avec soin par une conférence préparatoire technique. La session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail, tenue à Bruxelles du 7 au 12 octobre dernier, a décidé, sur la proposition du Directeur, ce qui suit :

«La convocation de cette conférence sera fixée à octobre 1931. Y seront

invités tous les Etats dont les navires de mer, à l'exception des bateaux de moins de cent tonnes, ont au total une jauge brute supérieure à 250.000 tonnes. Ces Etats sont, par ordre d'importance de tonnage: Grande Bretagne, Japon, Allemagne, Norvège, France, Italie, Pays-Bas, Suède, Grèce, Espagne, Danemark, Canada, Brésil, Belgique, Australie, Argentine, Chine, Finlande, Yougoslavie, Portugal, Inde. Chacun de ces Etats déléguera un représentant gouvernemental, un représentant patronal et un représentant ouvrier. Ces représentants pourront être accompagnés de conseillers techniques. Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail sera représenté à cette Conférence par trois de ses membres (un par groupe). Y seront également invités, avec voix consultative, les membres armateurs et marins de la Commission paritaire maritime qui n'en feraient pas partie à un autre titre.»

Le Congrès de l'I.T.F. a protesté d'avance contre cette manière de procéder. L'Internationale des Officiers de la marine marchande, alliée de l'I.T.F. en cette matière, a fait de même. Le Conseil d'administration du B.I.T. ne s'en est pas soucié, mais a adopté la proposition dont il était saisi. Cela à la joie des armateurs qui ont, cette fois, motif d'être optimistes; non pas d'un optimisme modéré, mais d'un optimisme robuste et bien-fondé.

La section des gens de mer de l'I.T.F. aura à présent à envisager, de concert avec l'Internationale des Officiers, s'il faut se résigner à la tournure qu'ont prise les choses, tournure qui revient dans la pratique à un sabotage de leurs intérêts.

Les heures de travail à bord.

Par J. HENSON,
Président de la section des marins de l'I.T.F.

IV.

De 1926 à 1929, les membres d'organisations adhérentes à l'I.T.F. siégeant à la Commission paritaire maritime, instituée par le Bureau international du Travail, se sont efforcés de manière incessante et unie pour convaincre les représentants des armateurs qu'il fallait qu'ils acceptent une fois pour toutes le principe d'une réglementation internationale des heures de travail à bord. Les armateurs, et particulièrement le groupe britannique représenté par M. Cutberth Laws, étaient toutefois inflexibles.

Les armateurs britanniques se plaignent sans cesse d'avoir les plus grandes peines d'obtenir un certain rendement de leurs

bateaux, à cause du fait que les armateurs du continent chargent davantage leurs bâtiments, payent de moindres salaires et font travailler leurs hommes plus longtemps. On penserait donc qu'ils s'empresseraient de profiter de l'occasion qui leur était offerte, pour obtenir une unification des conditions. Toutefois, les membres ouvriers dans la Commission paritaire maritime savent qu'en ce qui concerne la question des heures de travail, la politique des armateurs vise à uniformiser les conditions de travail des marins au niveau le plus bas.

En Grande-Bretagne les armateurs sont prêts à faire des concessions aux officiers par rapport à l'introduction du système des trois quarts; ils pensent qu'en telle sorte, les officiers les aideront contre les marins dans l'éventualité d'une grève de ceux-ci. Il est curieux pour ceux qui rencontrent les armateurs ailleurs qu'à Genève, de constater comment là-bas ils s'opposent à la réglementation internationale des heures de travail, tandis qu'ils collaborent sincèrement à la création de réglementations internationales relatives à la radiotélégraphie, à la sécurité de conduite etc., toutes questions intéressant la sécurité en mer. L'explication de cette attitude est peut-être celle-ci que dans le premier cas, il ne s'agit que des marins qui ne comptent pas puisque, la plupart du temps, ils n'ont rien à dire, tandis que, dans le deuxième cas, il s'agit de protéger des biens et des passagers qui ont les uns et les autres de la valeur.

Les délégués ouvriers qui prirent part à la session maritime de la Conférence internationale du Travail tenue à Genève en 1929, se rappelleront de cette Conférence comme d'une assemblée où les armateurs ont tenté par tous les moyens de «torpiller» la Conférence et d'empêcher toutes décisions pouvant entraîner une réglementation internationale des heures de travail à bord. Les armateurs britanniques ne participèrent pas à la Conférence, alléguant que le délégué ouvrier et ses conseillers techniques ne représentaient par les marins britanniques, cela malgré le fait que trois d'entre eux avaient pendant de longues années, fait des négociations avec les armateurs et avaient été présents à la Conférence de 1920 à Gênes.

Les armateurs des autres pays européens cherchèrent à appuyer leurs collègues anglais et, ayant subi un échec dans leur tentative pour empêcher le délégué ouvrier anglais d'assister à la Conférence, ils se mirent «en grève». Cette grève des armateurs fut cependant de bien courte durée et, après trois jours d'absence, ils retournèrent à la Conférence, ayant probablement remarqué que les délégués ouvriers étaient en train de convaincre les représentants gouvernementaux de la légitimité de leurs desiderata. Les propositions du Bureau international du Travail au sujet du questionnaire à expédier aux gouvernements furent discutées mot par mot et phrase par phrase et l'on peut dire que le groupe ouvrier eut gain de cause sur presque tous les points.

Nous espérons que les gouvernements auraient répondu au questionnaire et que toute la question aurait pu être liquidée en 1931, mais d'après des récentes informations, il semblerait que dans certains pays les armateurs aient eu recours à des influences politiques afin de nouvellement traîner la chose en longueur.

Le point de vue des armateurs se trouve bien résumé dans les paroles prononcées en 1927 par M. Cuthbert Laws qui dit à peu près ceci :

«L'attitude des armateurs à l'égard de l'inscription de la question de la réglementation des heures de travail à bord, à l'ordre du jour de la Conférence, n'a pas subi de modifications. . . . Ayant été personnellement à la mer et ayant été pendant des années en contact avec les marins, je tiens à déclarer en toute bonne foi qu'il n'y a aucune nécessité d'introduire pour les gens de mer la journée de 8 heures. On suppose généralement que la vie du marin est particulièrement dure. Ce n'est pas le cas. En outre, il ne faut pas oublier que le marin n'est pas toujours à la mer; à la fin d'un long voyage, il a l'habitude de rester à terre de son plein gré, pendant une certaine période, afin de prendre le repos qu'il n'a pas été en mesure de prendre étant en mer. Les salaires touchés par lui sont destinés à couvrir également ces périodes de chômage volontaire. C'est ainsi que, pour calculer les heures de travail véritables du marin, il faut prendre une moyenne sur toute la durée des années qu'il travaille. En outre, le marin ne passe pas la totalité de ses heures de service à un travail effectif. Il faut reconnaître évidemment que le travail d'un chauffeur est d'un caractère plus pénible et c'est pour cette raison que les chauffeurs ont en, aussi longtemps que je m'en rappelle, le régime des trois quarts sur tous les navires naviguant au long cours restant à la mer pendant des périodes assez longues. C'est ainsi que si l'on calculait les heures de travail fournies par un chauffeur sur une période assez longue — y compris le temps passé dans le port — on arriverait certainement à la constatation qu'en moyenne un chauffeur travaille moins de 8 heures par jour. En calculant les heures de travail effectuées, il faut en outre tenir compte de ce que, étant dans le port, les chauffeurs ne fournissent que 45 heures par semaine».

Laissez-moi pour terminer exprimer l'espoir que l'Union nationale des marins de Grande Bretagne se joindra de nouveau à ses camarades du continent, par l'intermédiaire de l'I. T. F., et que le message qu'elle adressera aux gens de mer, en ce qui concerne les heures de travail, correspondra aux mots prononcés en 1919 par feu Havelock Wilson :

«Que dire de la question des quarante-huit heures? On peut répondre point par point à tous arguments avancés contre l'introduction de la semaine de 48 heures à bord. Cependant, nous n'avons pas besoin ici d'entrer dans les détails, vu que ces

questions sont discutées ailleurs. Il peut nous suffire de déclarer que nous considérons que toute résistance contre l'idée d'étendre aux marins le bénéfice de la journée de 8 heures dérive d'une politique arriérée et mesquine de la part des armateurs. Ils doivent avoir, au fond de leur esprit, peur de quelque monstre né de leur propre imagination, crainte entièrement injustifiée. Ils condamneront les marins à accomplir de longues heures de travail, ainsi que, par le passé, ils les ont condamnés à toutes les fatigues imaginables. Les dirigeants des marins ont combattu ces choses une à une, de même qu'à présent ils combattent les heures de travail excessives. Ils ont raison d'agir ainsi. Les armateurs sont induits en erreur, soit par des craintes non motivées, soit par de méchantes arrières-pensées. Des heures de travail plus courtes pour les marins ne feront aucun tort à l'industrie maritime, mais lui profiteront au contraire et, en fin de compte, nous en arriverons au point que les armateurs devront être sauvés contre leur propre vouloir!»



La visite des cheminots suisses.

Le 19 octobre dernier, vingt-deux cheminots suisses ont rendu visite au secrétariat de l'I. T. F. C'était le premier essai de la part de l'I. T. F., fait à la demande de la Fédération suisse des cheminots espérantistes, d'exposer aux ouvriers des transports, sur les lieux, les méthodes de travail du secrétariat et de leur faire connaître les aspirations et la tâche de l'I. T. F. Nous pouvons affirmer sans crainte d'erreur que cet essai a réussi. Nos hôtes suisses qui n'ont pas reculé devant les fatigues du voyage pour pouvoir passer, ne fût-ce qu'un seul jour à Amsterdam, ont réussi à se faire une idée du travail de l'I. T. F. et nous sommes convaincus qu'ils ne garderont pas pour eux leurs expériences, mais qu'ils s'emploieront pour renseigner d'autres sur notre Internationale.

La visite ne s'est pas limitée toutefois au cadre d'une simple excursion, mais elle se transforma en une fraternisation entre les travailleurs suisses et les Amsterdamois, contribuant en telle sorte à resserrer les liens de solidarité internationale. Non contents de leur accorder l'hospitalité chez eux, les Amster-

damois passèrent la journée entière avec les camarades suisses et eurent avec eux des échanges de pensée sur toutes espèces de questions, ce qui a permis aux Suisses d'apprendre à connaître la vie des travailleurs d'Amsterdam, mieux que par de longues conférences et dissertations.

Ce n'est pas un hasard que l'initiative de cette excursion fut prise par des espérantistes. L'espéranto, en tant que langue auxiliaire internationale, donne motif à ceux qui s'en servent, de s'intéresser à des problèmes qui s'étendent au-delà des frontières nationales. Les ouvriers des transports espérantistes s'intéressent par conséquent, davantage que d'autres, à leur Internationale professionnelle qui, de son côté, consacre une vive attention au problème de la langue internationale. C'est ainsi que la visite a pris un caractère essentiellement espérantiste, bien que les participants ne fussent pas tous espérantistes. L'Association hollandaise des espérantistes ouvriers eut une part prépondérante dans l'arrangement du programme de la journée. Attendu que les espérantistes suisses pouvaient tout de suite communiquer avec les Amsterdamois connaissant la même langue, alors que les non espérantistes se heurtaient aux difficultés linguistiques — bien que les hôtes hollandais se donnassent toutes les peines pour se faire comprendre d'eux — l'excursion a eu une réelle valeur de propagande pour la langue auxiliaire internationale.

Lundi matin, au moment où les invités allaient se remettre en route pour rentrer chez eux, tous furent unanimes à regretter que ce court dimanche d'amicale camaraderie, fût si rapidement passé.

Le dimanche matin, les invités et leurs hôtes ont été reçus au secrétariat de l'I. T. F. Après un court discours du secrétaire général adjoint Nathans, prononcé en espéranto, dans lequel il mit brièvement en lumière la signification de cette visite, on visita les bureaux où les camarades étrangers furent renseignés en espéranto et en allemand sur le fonctionnement du secrétariat.

Après la visite du secrétariat de l'I. T. F., on entreprit une excursion en autocar à Ymuiden petite ville sur la Mer du Nord. On y visita le port, les nouvelles écluses et les mûles. Le camarade Krijt, président de l'Association des espérantistes, donna aux camarades suisses toutes les explications voulues. De retour à Amsterdam, la compagnie déjeuna, après quoi on se rendit au Musée National pour y voir les principaux chefs-d'œuvre de la peinture hollandaise. Ensuite on visita la ville d'Amsterdam, en cherchant à montrer le plus possible aux invités: le port, les vieux quartiers, le quartier juif, les quartiers modernes etc. Après le dîner, tout le monde se réunit dans le Odd Fellowship pour une soirée où régna une atmosphère de franche cordialité. Il y eut des discours des invités, aussi bien que des hôtes et de représentants de l'I. T. F.; on y fit de la musique, on chanta et on récita des vers. C'est ainsi que prit fin la visite des camarades suisses, obligés de rentrer dans leur pays le lendemain.

Comme un témoignage de leur solidarité, les visiteurs suisses ont remis à l'I. T. F. un montant de 40 florins pour l'action au profit des camarades italiens.



Les visiteurs suisses devant le secrétariat de l'I. T. F.