



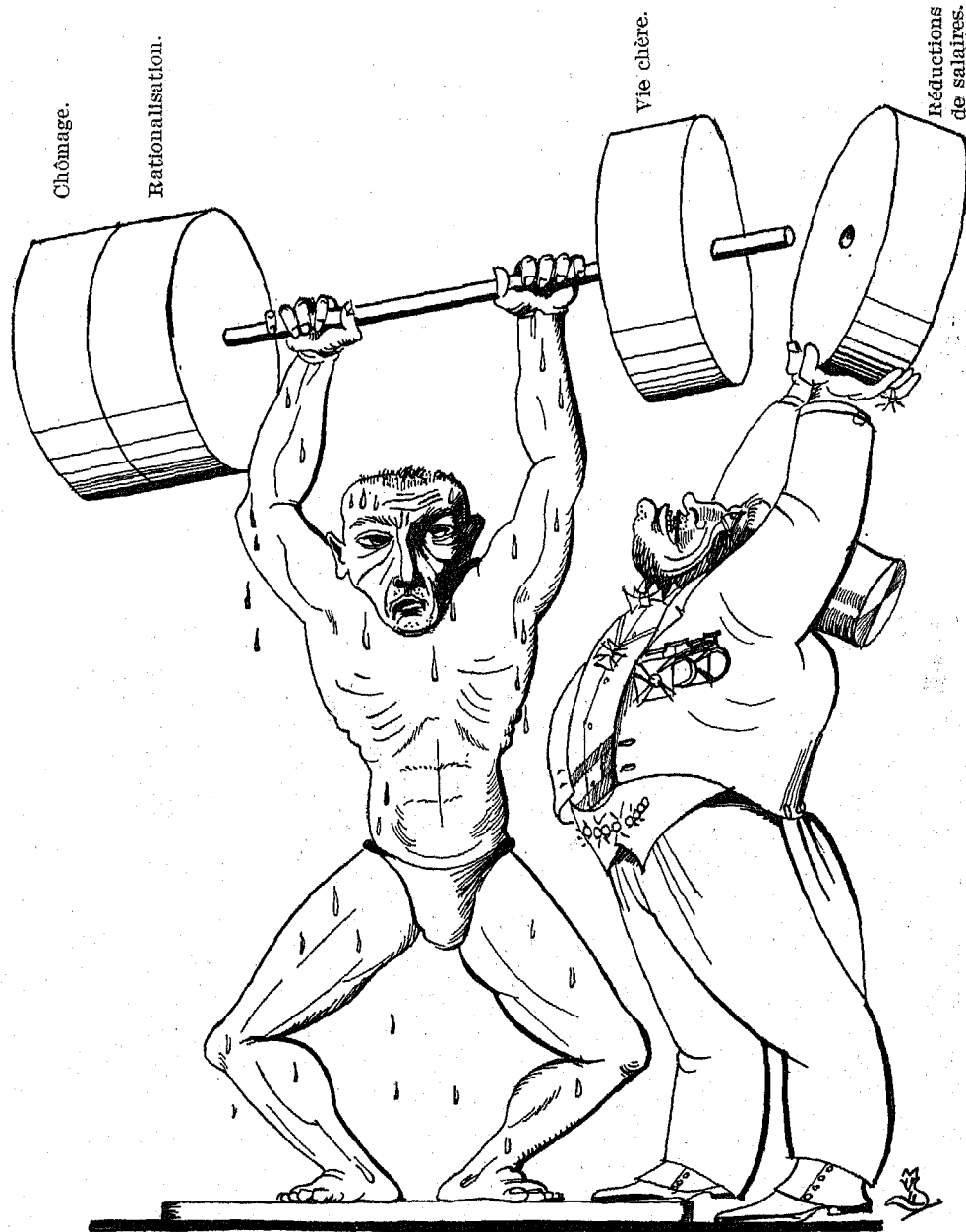
ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

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

SOMMAIRE:

Encore une condamnation du fascisme	126
Communications du Bureau	129
De la vie syndicale	128
Cheminots:	
Examens médicaux et examens périodiques aux chemins de fer	127
Dans l'administration des C. F. F.	129
La psychotechnique aux chemins de fer allemands	129
Les trois stations de vacances des cheminots suisses	130
Un nouveau calendrier	136
Ouvriers du transport:	
La revision de la loi hollandaise sur l'arrimage	132
La coordination des moyens de transport londoniens	133
La Convention internationale relative à la circulation automobile	133
La formation professionnelle des agents des chemins de fer souterrains de Londres	134
Le décret allemand sur la navigation aérienne	134
Marins:	
La semaine de quarante-huit heures pour les marins espagnols	135
Espéranto	136



**1930
JUSQUES A QUAND?**

Encore une condamnation du fascisme.

Le procès Bassanesi.

Une secousse traversa le monde lorsqu'il apprit l'acte courageux de Bassanesi et du camarade qui l'accompagnait dans son expédition du 11 juillet dernier et dont le nom est resté inconnu. Le vol de l'aéroplane au-dessus de Milan, capitale industrielle de l'Italie, au moment précisément où la grande majorité des ouvriers se trouvait dans la rue, le lancement des feuilles volantes qui invitaient la population à se dresser contre le fascisme, tout cela était un geste d'une signification symbolique. Quelque dure que fût l'oppression brutale, quelque cruelle que fût la persécution exercée par le sanglant régime fasciste, il y a un domaine où elles ne peuvent se faire valoir, où la tyrannie perd son emprise. L'avion plana dans les airs au-dessus du pays martyrisé, comme un messager annonçant la libération future, comme un symbole de l'esprit de révolte qui ne recule devant aucune difficulté et de l'état d'âme de ceux qui sont prêts à consentir — sans peur et sans pusillanimité — les sacrifices les plus grands, pour la réalisation du but: la liberté.

Toutefois, cette démonstration était plus qu'un symbole; elle était une manifestation de solidarité, une indication concrète du fait que l'on est las de subir docilement les humiliations et qu'une organisation a été constituée pour engager la lutte et la poursuivre jusqu'à la victoire, ayant pris comme mot d'ordre «Giustizia e Libertà», Justice et Liberté!

Il ne pouvait pas en être autrement que le vol de l'avion fit une énorme impression en Italie et soit le signal d'une

agitation comme il ne s'en était plus produite depuis l'assassinat de Matteotti. L'avion apportait aux Italiens une nouvelle confiance, une nouvelle combativité et un nouvel enthousiasme; il annonçait une nouvelle phase dans l'action contre le fascisme. Tout ce qui perça à l'étranger, malgré les tentatives du gouvernement italien pour garder le secret, et tout le développement qu'ont pris les choses depuis, nous le prouvent bien.

Il n'est pas étonnant que, lorsque l'avion eut au retour, un accident sur le Saint-Gothard et que Bassanesi, blessé, eut été arrêté par les autorisés suisses, Mussolini et sa bande d'assassins et de faussaires ne reculèrent devant aucun moyen pour intimider l'opinion publique suisse, pour influencer la justice suisse et pour la faire agir suivant l'exemple italien.

Il sembla un moment, aussi bien dans l'instruction qui précéda le procès, qui vient de se dérouler à Lugano du 17 au 19 novembre, que dans le procès même, que ces efforts ne resteraient pas sans résultat. Toutefois, devant l'attitude ferme et nette des «inculpés», devant leur exposé des motifs ayant dicté leur acte, devant la manière dont ils étaient prêts à en prendre toute la responsabilité, les machinations fascistes ne pouvaient pas tenir bon. Il y avait sept inculpés: Bassanesi, le pilote ayant transgressé de nombreuses clauses du droit aéronautique — combien cette accusation paraît minime à côté de la grandeur du geste! — Rosselli et Tarchiani, accusés d'avoir préparé l'expédition et d'avoir

aidé au transport et au chargement des feuilles volantes, Martignoli, juge de paix à Ladrino et son serviteur Cardis, Suisses de même que Varesi et Fiscalini, accusés tous quatre d'avoir aidé lors de l'arrivée et du départ de l'avion, en lui procurant de l'essence, de l'huile etc.

Le procès Bassanesi devait forcément, contre les intentions vindicatives de Mussolini, devenir une cause dont le fascisme sortirait condamné. Le fait déjà que les inculpés Rosselli et Tarchiani quittèrent la France hospitalière et sûre pour se rendre à Lugano et paraître devant le juge, le faisait prévoir. Il y avait avec cela comme témoins des hommes tels que Filippo Turati, ancien leader socialiste, et Carlo Sforza, ancien ministre, un des rares libéraux ayant continué à résister au régime fasciste et expulsé par conséquent par lui.

Le premier jour du procès déjà, on pouvait prévoir dans quel sens se développeraient les travaux; l'issue n'a pas été une déception. Bassanesi fut condamné à quatre mois de prison, sous déduction de la détention préventive — subie par lui à partir du 2 août — de même qu'à une amende de 200 francs, à la confiscation des restes de la machine et au paiement d'un tiers des frais du procès.

A la veille même du verdict, des agents provocateurs fascistes avaient été à l'œuvre en distribuant d'anonymes appels à la violence, appels soi-disant antifascistes, que la presse fascistophile suisse s'empressa de reproduire. Ces agissements n'ont toutefois pu que faire augmenter l'enthousiasme de la population qui manifestait un énorme intérêt pour le procès et une vive sympathie pour les principales figures de celui-ci. Après que le tribunal eût rendu sa sentence, le public amassé dans la salle, fit une ovation aux prévenus, les barrières furent brisées et l'on embrassa les héros du procès. Un autre fait caractéristique c'est que, ainsi que cela se produisit lors du vol au-dessus de Milan quand les journaux fascistes ne purent donner aucune information sur ce qui avait été vu par des centaines de mille, on interdit à la presse italienne de donner des renseignements sur la suite du procès. Quelques feuilles fascistes du nord de l'Italie qui l'avaient fait quand-même, furent confisquées.

Le monde entier avait l'attention tournée vers Lugano; c'est la que se faisait l'Histoire. La sentence qui satisfait les sentiments de justice de tout le monde, honore le pays où elle a été prononcée.

Nos camarades cheminots du canton du Tessin ont commencé spontanément un mouvement pour rassembler des fonds en faveur de Bassanesi, afin de l'aider à porter les frais auxquels il avait été condamné. On écrivit également à ce sujet au secrétariat de l'I.T.F. Le Comité

Le procès Bassanesi.



Debout (de gauche à droite): les avocats Celio, Rusca, Borella, Moro Giafferi, Respini-Orelli, Guglielmetti, Tarchini.

Assis: les inculpés Martignoli, Varesi, Rosselli, Bassanesi, Tarchiani, Fiscalini, Cardis.

CHEMINOTS

Examens médicaux et examens périodiques aux chemins de fer.

Les demandes assez fréquentes adressées ces derniers temps au secrétariat de l'I. T. F. concernant les examens médicaux périodiques, prouvent que la question est d'actualité. Un échange de vues au Conseil général a permis la constatation que dans les milieux des gens de mer on s'intéresse aussi aux prescriptions existant à ce sujet aux chemins de fer.

Nous commençons ci-dessous la publication des dispositions en vigueur dans les principaux pays ferroviaires.

Allemagne.

Ne sont engagés ou réengagés au service de la Reichsbahn que les personnes dont l'état physique répond aux prescriptions. Les agents qui exercent depuis assez longtemps leurs fonctions de manière satisfaisante, sont conservés au service, même s'ils ne satisfont plus complètement aux prescriptions. La décision dépend évidemment du résultat d'un nouvel examen des facultés visuelles et auditives.

Un candidat dispose des aptitudes physiques voulues pour le service lorsqu'il est établi par un examen médical que sa constitution et l'état de ses organes font qu'il n'est pas probable qu'il sera fréquemment sujet à des maladies ou qu'il sera victime d'une invalidité prématurée. Sont de nature à exclure du service les infirmités suivantes : structure débile, perte de membres ou impossibilité de s'en servir, protection insuffisante contre la petite vérole, maladies organiques contagieuses ou malignes, défauts d'élocution gênants, maladies des organes de respiration, de digestion ou de circulation, affections des reins et de la vessie, maladies vénériennes, hernies prononcées auxquelles il n'est pas possible de remédier complètement au moyen d'un bandage herniaire, symptômes ou suspicions motivées d'abus alcooliques, affections psychiques ou épileptiques présentes ou passées, affections des yeux ou des oreilles, facultés visuelles ou auditives insuffisantes. En cas de maladies ou de défauts moins graves, des exceptions sont admises.

Le directeur de l'I.T.F. crut alors, en attendant une décision éventuelle du Comité exécutif allant plus loin, devoir prendre dès à présent à la charge de l'I.T.F. l'amende qui a été infligée à Bassanesi. Nous avons voulu, par ce geste, manifester notre admiration et notre gratitude

à Bassanesi et à tous ceux qui ont aidé à l'accomplissement de son acte. Que leur geste, leur courage et leur esprit de sacrifice nous soient des exemples dans la lutte que nous avons, nous aussi, à mener pour la réalisation du but commun !

La première visite se fait d'une manière très rigoureuse. Une fois que l'agent est commissionné, il ne doit généralement plus se soumettre à des examens sur l'état général physique. Un nouvel examen doit avoir lieu lorsque des doutes surgissent sur les aptitudes physiques d'un agent ou lorsqu'un agent déclare, si une nouvelle fonction lui est attribuée, qu'il ne se sent pas physiquement à la hauteur de sa tâche.

L'examen des facultés visuelles et auditives et du sens chromatique est répété tous les 5 ans et en outre :

1°) avant d'être admis à la fonction d'agent de la locomotive, de conducteur d'une automotrice ou de capitaine ou pilote;

2°) avant de passer dans une fonction qui pose des exigences supérieures à celles de la fonction occupée précédemment;

3°) après des blessures sérieuses, ou après des maladies des yeux, de l'oreille interne ou moyenne et après des maladies ou des blessures qui, d'après les expériences acquises, peuvent affecter les facultés visuelles ou auditives, par exemple les intoxications d'alcool ou de nicotine, les affections du cœur ou des reins, l'érysipèle, la syphilis, le typhus, les blessures à la tête, la commotion cérébrale, les maladies du cerveau etc.;

4°) lorsqu'on constate des déficiences dans l'exécution du service, par exemple des hésitations dans la reconnaissance de la position des signaux.

Suivant les exigences qu'on pose aux facultés visuelles, les agents sont classés en trois groupes : A, B et C.

Acuité visuelle.

Voici les exigences posées aux agents du

Groupe A : gardes-barrières, chefs d'équipe de la voie, gardes-voie, chauffeurs et mécaniciens de locomotive, conducteurs et convoyeurs d'automotrices,

à Bassanesi et à tous ceux qui ont aidé à l'accomplissement de son acte.

Que leur geste, leur courage et leur esprit de sacrifice nous soient des exemples dans la lutte que nous avons, nous aussi, à mener pour la réalisation du but commun !

ingénieurs de la traction, personnel des gares, gardes-blocs, aiguilleurs, pontonniers, personnel des trains, ouvriers des grues, nettoyeurs de wagons et de locomotives, ouvriers de la voie, capitaines et officiers du pont des ferry-boats :

1°) lors de l'admission à l'emploi et lors de passage du groupe B ou C, dans le groupe A :

2/3 pour chaque œil ou bien 1/1 pour un œil et 1/3 pour l'autre, sans verre;

2°) lors d'examens périodiques :

au moins 1/2 pour chaque œil sans verre, en cas d'emploi au service de route sur la locomotive, au service des ferry-boats (service du pont) et au service des manœuvres :

au moins 1/2 pour chaque œil avec verre, en cas d'emploi au service de manœuvres sur la locomotive et dans les autres emplois du groupe A.

Quand l'examen médical révèle que l'acuité visuelle est tombée au-dessous des limites indiquées sous 2, l'agent doit être soumis à un examen pratique, à exécuter sans médecin.

L'examen pratique doit avoir lieu en plein jour, mais on doit en tout cas éviter le soleil éblouissant, la pluie, la neige, le brouillard ou une atmosphère extraordinairement trouble; l'examen se fait sur l'emplacement d'une gare au moyen des signaux indicateurs de position des aiguillages, ou par une nuit claire au moyen des feux de position d'un navire. L'agent à examiner doit être posté à une distance de 250 mètres des signaux à observer — pour le personnel navigant à 1000 mètres — le dos tourné vers ces signaux. Les signaux sont manœuvrés pêle-mêle. Sur l'invitation du fonctionnaire examinateur, l'agent doit se retourner du côté des signaux. S'il reconnaît consécutivement, rapidement et sans faute, dix signaux à l'aide des deux yeux, il doit être laissé à son emploi. Si cependant, il fait une faute, ne fût-ce qu'une seule, il appartient à l'inspection de décider, le cas échéant en faisant répéter l'examen pratique, si l'agent peut continuer son service ou s'il doit être transféré dans un emploi exigeant une acuité visuelle moins élevée.

A l'examen pratique, l'usage des verres est admis, excepté pour les chauffeurs et mécaniciens de route, conducteurs et convoyeurs d'automotrices, manœuvres des gares et pour le personnel des ferry-boats.

Pour les agents du :

Groupe B : les chefs de district de la voie, visiteurs de wagons, agents de la traction, pouvant être appelés à circuler sur la ligne, ingénieurs de la voie, contrôleurs du service de l'exploitation, agents de l'entretien des télégraphes et installations électriques, agents de l'entretien des conduites de courant électrique, conducteurs d'automobiles,

l'acuité visuelle exigée, est la suivante:

1°) lors de l'admission à l'emploi et lors de passage du groupe C dans le groupe B:

au moins 2/3 pour un œil et 1/2 pour l'autre, avec ou sans verre;

lors d'examens périodiques :

au moins 1/2 pour un œil et 1/3 pour l'autre avec ou sans verre.

Lorsque l'examen périodique révèle une acuité visuelle insuffisante, de même que c'est le cas pour les agents du groupe A, l'intéressé doit être soumis à un examen pratique pour lequel on exige une reconnaissance des signaux à 200 mètres de distance.

Les agents du groupe C, c'est-à-dire tous les autres, notamment les agents du service intérieur et les ouvriers de la voie, doivent avoir une acuité visuelle au moins de 1/2 pour un œil et de 1/3 pour l'autre, avec ou sans verre. Ils ne sont pas assujettis à des révisions périodiques.

Sens chromatique.

Les agents des groupes A et B doivent avoir le sens chromatique normal. La faculté de distinguer les couleurs est examinée en même temps que l'acuité visuelle.

S'il se révèle aux examens périodiques que le sens chromatique est vicié, les agents doivent être transférés à des fonctions dont l'exercice n'exige pas la distinction de signaux colorés.

On peut cependant laisser dans leur emploi les conducteurs de grues, les visiteurs des wagons, les ouvriers des gares, les ouvriers de la voie et les nettoyeurs de locomotives. Ces agents devront s'abstenir de participer à des travaux où il est nécessaire de distinguer des signaux colorés.

Par autorisation spéciale, des exceptions peuvent être admises :

a) pour les chefs de district occupés dans les bureaux, magasins, à la construction de bâtiments et de lignes nouvelles;

b) les agents de surveillance des ateliers, cependant avec interdiction de conduire des locomotives;

c) les ouvriers occupés à l'entretien des installations de télégraphes et des cabines;

d) les conducteurs sur trains de voyageurs, à la condition que le train soit convoyé par au moins un conducteur ayant le sens chromatique normal;

e) les agents de la locomotive, à condition d'être occupés dans un service où ils n'ont pas à distinguer des signaux colorés.

Facultés auditives.

1° lors de l'admission à l'emploi;

les agents des groupes A et B, placés dans un local fermé, la face détournée de l'examineur, doivent pouvoir comprendre, de chaque oreille séparément, à une distance de cinq mètres, des questions articulées à voix basse.

Les agents du groupe C doivent comprendre l'examineur parlant à voix basse à une distance de deux mètres.

Les ouvriers des ateliers doivent comprendre à une distance d'un mètre, des questions posées sur le ton de la conversation.

2°) aux examens périodiques :

Les agents des groupes A et B doivent comprendre, la face détournée, l'examineur, parlant à voix basse, à une distance d'un mètre. Si cet examen fait surgir des doutes, les facultés auditives peuvent être considérées comme suffisantes si l'agent comprend des questions posées sur le ton de conversation à une distance de cinq mètres.

Si des doutes subsistent encore, il y a lieu de procéder dans une gare à l'examen pratique au moyen des signaux acoustiques ordinaires (sifflets des locomotives, sifflets à bouche, cornets).

Les agents du groupe C ne sont pas assujettis à des examens de révision de l'ouïe.

De la vie syndicale.

Suisse.

Les organes de la Fédération suisse des cheminots paraîtront au mois de décembre deux fois par semaine au lieu d'une seule fois. Cette décision a été prise afin de pouvoir faire face à une plus grande affluence d'annonces. Par cette mesure les journaux des cheminots suisses atteignent une fréquence de parution supérieure à celle de tous les autres journaux du même genre que nous connaissons.

Suède.

Les organisations de cheminots ont engagé depuis quelque temps des négociations avec la direction des chemins de fer de l'Etat au sujet des salaires et autres conditions de travail. A cette occasion la direction a introduit une innovation : parmi les documents distribués pour servir de base aux pourparlers se trouve un rapport sur les salaires, le régime des pensions et les autres conditions de travail en vigueur aux chemins de fer de l'étranger. Ce rapport a été rédigé par la direction suédoise et remis à tous ceux qui prennent part aux négociations.

Pologne.

Sur ordre de la censure, le numéro du 1er décembre de l'organe de l'Union des cheminots polonais *Kolejarz Związkowicz* qui contenait un article sur le résultat des élections, a été confisqué.

Le camarade Mastek, permanent de l'Union des cheminots polonais, a été mis en liberté provisoire fin novembre, contre versement d'un cautionnement important.

Il y a trente ans.

Par l'intermédiaire du camarade Jochade, nous avons reçu une photographie, prise il y a environ 30 ans et représentant notre regretté camarade Harry Gosling comme secrétaire de la *Amalgamated Society of Watermen, Lightermen and Bargemen*, au milieu de ses collaborateurs. Il nous tient à cœur de publier une reproduction de cette photographie, en complément de celle représentant Gosling dans les dernières années de sa vie qui a paru dans le dernier numéro de «I. T. F.», accompagnant les articles commémoratifs. La photo ci-dessous nous le donne dans le milieu d'où il est sorti, qu'il a aimé et auquel il est resté fidèle jusqu'à la mort.



Dans l'administration des C. F. F.

Sous le titre ci-dessus, le camarade Bratschi, secrétaire général de la Fédération suisse des cheminots et membre du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux suisses, rapporte régulièrement dans l'organe syndical de la Fédération sur les réunions, les délibérations et les décisions de l'organisme supérieur de direction de l'entreprise, organisme dans lequel il représente le personnel.

Il n'existe guère de meilleur moyen pour garder en éveil l'intérêt du personnel pour le bien-être de l'entreprise dans laquelle il trouve son gagne-pain. Cela lui permet, en ce qui concerne ses revendications sociales, de mesurer la distance entre ses desiderata et la réalité. De pareilles informations offrent au démocrate l'avantage que le mandataire peut être constamment contrôlé par ses mandants; au syndicaliste pratique elles offrent l'avantage inestimable que les simples adhérents sont mis au courant de la tâche qu'a à accomplir leur porte-parole. En dernier lieu, l'Etat, la communauté et surtout l'administration, ne peuvent qu'en bénéficier si le personnel exécute son travail avec une entière compréhension des problèmes qui se posent à l'entreprise et des instructions de la direction.

Le rapport publié sur la réunion du Conseil d'administration du 26 novembre, nous en fournit un exemple. Les chemins de fer fédéraux voudraient placer un emprunt important et sont à la recherche d'un marché propice. Dans une trentaine de lignes, l'auteur du rapport résume exactement l'opinion et les projets du Conseil d'administration. L'examen des résultats d'exploitation, de leurs oscillations et des perspectives pour le proche avenir, amène à des conclusions qui non seulement, influencent les décisions du Conseil d'administration, mais qui ont encore pour effet d'aider le personnel à comprendre les motifs qui ont dicté les décisions et les mesures prises par l'administration. Le personnel peut prendre connaissance de l'aspect sous lequel le Conseil a vu le problème.

Le rapport annonce ensuite que le Conseil d'administration a approuvé une modification du règlement relatif aux indemnités pour frais d'entretien accordées aux ouvriers de la voie et que ces indemnités vont être majorées d'un montant total de 260.000 francs. Le Conseil décida en outre l'introduction des *billets de famille* qu'il faut voir comme «un anneau de plus à la longue chaîne des réductions de taxes de tous genres». Une communication particulièrement intéressante est celle qui a trait aux mesures prises par les chemins de fer pour faire effectuer des travaux de chômage. Les travaux de construction pour les années 1930 et 1931 seront le double de ceux des années précédentes. L'administration a en outre passé d'importantes commandes de matériel roulant. Par l'avancement

des travaux d'entretien de la voie, les C. F. F. pensent occuper 3000 à 3500 hommes cet hiver. Pour terminer, le Conseil d'administration a émis l'opinion qu'il faut tendre à présent à une solution réelle et efficace du problème de la concurrence entre le chemin de fer et l'automobile.

Les fréquents articles : «Dans l'administration des C. F. F.», apprennent au personnel à voir du point de vue de la direction, les problèmes d'exploitation, y compris ceux qui intéressent le personnel.

La psychotechnique aux chemins de fer allemands.

Depuis quelques années la compagnie des chemins de fer allemands a introduit à titre d'essai pour un certain nombre de carrières l'examen psychotechnique. Ce procédé a pour but de déterminer si le postulant à une certaine fonction a les aptitudes voulues pour la remplir; l'examen a donc également un caractère d'orientation professionnelle. Il existe aux chemins de fer allemands une Commission psychotechnique dans laquelle est représenté le personnel et qui a pour tâche de désigner à quelles fonctions se prête l'examen psychotechnique et de surveiller l'application correcte de la méthode. Jusqu'à présent les examens psychotechniques n'ont été appliqués, suivant la proposition de la Commission, qu'aux fonctions ayant un lien immédiat avec le service de l'exploitation, telles que par exemple les services de la surveillance de la voie, des aiguilles et des cabines de manœuvres, le service des marchandises, le service des trains et de la locomotive, le service des marchandises, le service du matériel, les fonctions de contrôleur de gare, huissier, chef de gare et chef du mouvement. L'examen psychotechnique ne pourra pas être appliqué aux fonctionnaires des services en cause ayant prouvé, par leur travail pratique, qu'ils possèdent les aptitudes voulues.

La méthode d'application des examens psychotechniques est établie suivant un système uniforme, de concert avec la Commission psychotechnique. Le postulant qui doit se soumettre à l'examen, est mis au courant au préalable des procédés et de la méthode d'application de ceux-ci.

A l'effet d'une application uniforme des examens psychotechniques, les chemins de fer allemands ont fait construire un certain nombre de voitures munies des appareils nécessaires pour l'examen, voitures qui sont périodiquement mises à la disposition des différentes directions régionales.

Il n'est pas encore possible jusqu'à présent de se former un jugement définitif sur les résultats pratiques de ces examens, attendu que les rapports des représentants du personnel compétents et ceux des autorités ne concordent pas. Les représentants du personnel, de même que les organisations syndicales des che-

minots, adoptent un point de vue sceptique à l'égard de l'examen psychotechnique, vu qu'une application pratique et satisfaisante dépend presque uniquement de la méthode d'application et des aptitudes du fonctionnaire chargé de faire passer l'examen.

A plusieurs reprises, les délégués du personnel et les organisations se sont vus obligés d'intervenir au sujet d'abus qui avaient été commis dans l'application des procédés psychotechniques. La méfiance du personnel trouve souvent sa cause dans le fait que les délégués du personnel n'ont pas assez ou pas du tout de possibilités de faire valoir leur avis dans les examens psychotechniques. C'est pour cette raison que les organisations syndicales réclament instamment la participation des représentants du personnel à tous ces examens. La direction des chemins de fer, de son côté, cherche à étendre autant que possible ces examens. Cette tendance a pu être combattue jusqu'à présent avec succès, aussi bien par la Commission psychotechnique que par les délégués du personnel et les organisations syndicales. Les organisations de cheminots craignent notamment qu'une application du procédé psychotechnique à l'ensemble du personnel, donne lieu à des actes arbitraires dans le recrutement de nouveaux agents.

Communications du Bureau.

Session de la Commission consultative des gens de mer.

Un résumé des décisions prises par la session de la Commission consultative des gens de mer, tenue à Amsterdam, les 22 et 23 novembre dernier, a été envoyé à toutes les organisations adhérentes.

Section des travailleurs de la batellerie.

Le 24 novembre dernier eut lieu une conférence de représentants d'organisations groupant des travailleurs de la batellerie afin d'examiner les mesures à prendre en exécution des décisions prises à Londres.

Section des ouvriers des ports et docks.

Une session de la Commission consultative de la section des ports et docks, va être prochainement convoquée.

Section des conducteurs d'automobiles.

Un projet de convention internationale sur la circulation routière, de même qu'un aperçu des réponses reçues au sujet d'une convention de réciprocité relative aux secours à accorder aux membres se trouvant de passage à l'étranger, ont été envoyés à toutes les organisations intéressées. Une session de la Commission consultative des chauffeurs sera convoquée à Berlin vers la fin de janvier prochain.

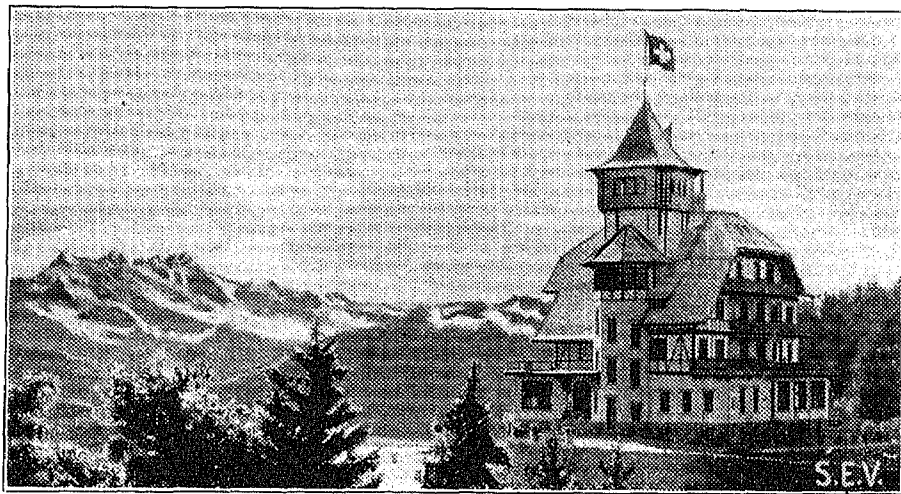
Section des agents des tramways.

Nous prions les organisations qui ne nous ont pas encore fait connaître le nom de leur représentant dans la Commission consultative des tramways, dont une session sera convoquée fin janvier ou au début de février prochain, de vouloir le faire encore.

Cotisations reçues.

Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux	fl.	79.68
Syndicat national du personnel des Ch. P. T. M. de Belgique	„	1.564.—
Fédération française des syndicats maritimes	„	90.—
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	„	1.843.45
Syndicat des charbonniers de Cardiff etc.	„	94.78
Union irlandaise des transports	„	150.31

Les trois stations de vaca



SONLOUP.

Le mouvement syndical a engagé la lutte pour la réduction des heures de travail et le congé annuel payé.

Les travailleurs manuels et intellectuels qui disposent de loisirs n'ont en général pas de difficultés à les utiliser. Le besoin de repos et l'activité syndicale et politique accaparent généralement déjà une partie importante des heures exemptes de travail. Si l'on calcule le temps qu'il faut consacrer à la vie familiale et aux besoins élémentaires d'instruction, on arrive à la conclusion qu'il ne reste que bien peu d'heures par semaine pour les travaux d'amateur, la culture physique, la vie sociale et pour les «amusements» que l'on reproche si souvent aux travailleurs. Les besoins qui sont à satisfaire dans les heures de liberté sont si multiples et si étendus que le mouvement ouvrier — même dans les pays où la semaine de 48 heures est strictement appliquée — se plaint de ce que les travailleurs leur consacrent une partie trop minime de leurs heures de loisir. Bien des militants syndicalistes s'occupent par conséquent des choses qui remplissent les loisirs de la grande masse des adhérents et cherchent à exercer leur influence pour que ces heures libres soient profitables, aussi bien aux hommes qu'au mouvement ouvrier.

Depuis que le congé annuel est accordé à un nombre assez important de travailleurs, le même problème se pose, quoique dans une forme un peu différente. Le mouvement syndical n'attend pas comme règle de ses adhérents qu'ils consacrent leur congé annuel aux travaux de l'organisation. Toutefois, notre société capitaliste a organisé les choses de telle manière qu'il est nécessaire de dépenser beaucoup d'argent et de payer bien des choses au-dessus de leur prix, lorsqu'on veut s'offrir un séjour à la campagne. Pour les tra-

vailleurs, les *vacances* sont cependant tout autre chose que les séjours d'été ou d'hiver que se permettent les gens aisés. L'industrie hôtelière qui ne songe qu'à s'enrichir rapidement, ne tient aucun compte des possibilités limitées des travailleurs. Dans les milieux ouvriers et par la jeunesse ouvrière, ceux qui peuvent se permettre de quitter le logis familial pendant leurs vacances, sont relativement rares. La plupart du temps, les quelques sous qu'on peut consacrer aux vacances, disparaissent trop rapidement.

Dans bien des syndicats on ressent vivement le manque d'institutions prolétariennes qui permettraient aux travailleurs de passer agréablement leurs vacances. Toute une série de circonstances font, que dans ce domaine, se sont les organisations syndicales des cheminots qui doivent et peuvent donner l'exemple.

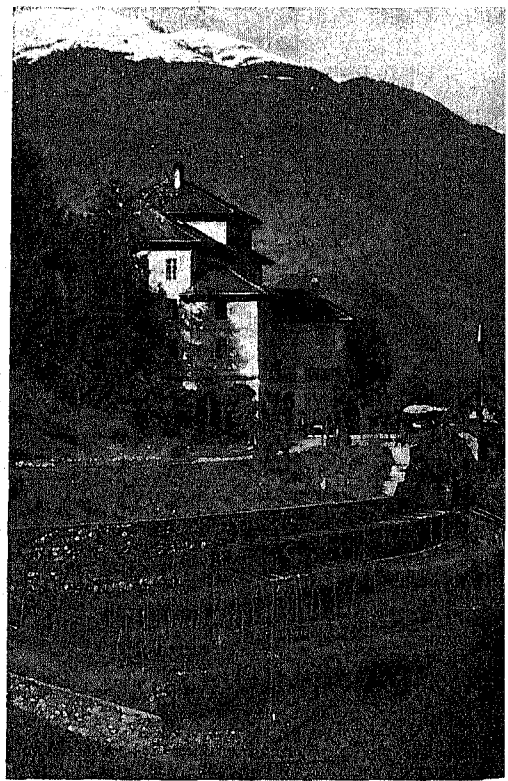
Les cheminots suisses occupent une place à part. Depuis 30 ans en effet, existe la Coopérative des stations de vacances des cheminots suisses. Elle fut fondée par les organisations professionnelles des cheminots suisses de cette époque. Théoriquement, l'entreprise était exploitée sur des bases commerciales; il fallait qu'elle rapporte les intérêts du capital qui y était engagé. Dans la pratique cependant, les prix calculés et les excédents étaient si modestes que des dons de toute nature devaient contribuer à donner aux bilans des deux stations de Grubisbalm et de Brenscino, un aspect quelque peu commercial.

Les liens qui existaient entre les organisations professionnelles des cheminots suisses et la coopérative, furent établis automatiquement avec la Fédération suisse des cheminots, lorsque celle-ci fut constituée après la guerre par un groupement fédératif des anciennes organisations. Afin de permettre à la coopérative de faire

face à ses obligations hypothécaires, la Fédération perçut, une première fois en 1921 et une deuxième fois en 1923, une cotisation spéciale de un franc. Elle accorda en outre à la coopérative un prêt de frs. 25.000, relevé par la suite à 41.000, et suivi par un nouveau prêt de 160.000 francs. Le Comité fédéral décida en 1923 d'utiliser, au profit des stations de vacances, le produit des annonces paraissant dans les organes syndicaux.

Des critiques de la part des membres et de nouveaux soucis financiers donnèrent finalement lieu à la Fédération des cheminots de s'occuper de manière plus énergique des stations de vacances. On traça en 1924 un projet de réorganisation qui fut appliqué d'une manière conséquente. En 1925, la direction et l'administration des deux stations de vacances passa entre les mains de la Fédération. La gestion conserva toutefois la forme coopérative.

En 1928, la dette hypothécaire s'élevait à 605.000 frs., dus à la Caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux et à 139.000 frs. dus à des particuliers. L'organisation accorda à la coopérative une hypothèque libre d'intérêts de 785.000 francs. De telle sorte, les stations de vacances ont été établies sur une base financière qui leur permet de répondre entièrement à leur but et de différer des entreprises particulières en ce sens que l'argent que les travailleurs peuvent consacrer à leurs vacances, n'est pas utilisé pour obtenir un rendement du capital engagé. Geste véritablement socialiste!



BRE

ances des cheminots suisses.

La station de Grubisbalm est ouverte de mai à septembre. Les rapports annuels de la coopérative donnent sur la fréquentation des stations de vacances les renseignements que l'on trouvera réunis dans les tableaux ci-après.

Brenscino est ouvert toute l'année et est fréquenté le plus pendant les mois de mai et d'avril et de septembre et octobre.

Il n'est certainement pas nécessaire de donner d'autres preuves démontrant que les stations de vacances répondent à un besoin. Pendant les mois de septembre et d'octobre 1930, les deux stations ont dû refuser du monde. A Brenscino, on a dû communiquer jusqu'à 500 fois qu'il n'y avait plus de chambres disponibles.

Une institution fort sympathique des deux stations de vacances est le fonds des «cures gratuites». Ce fonds accorde à des membres indigents qui en ont besoin et à leur famille, des séjours entièrement ou partiellement gratuits jusqu'à une durée de quatre semaines et, dans certains cas, d'une durée plus longue. Dans le courant des années, ce fonds a réuni une fortune de 160.000 francs. Les frais de ces cures gratuites sont couverts par le produit de ce capital, par des participations de la part de la Caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux et par des dons divers.

Les rapports annuels donnent sur les cures gratuites dans les deux stations de vacances les chiffres reproduits dans le troisième tableau.



GRUBISBALM.

Nombre des jours de cure à Grubisbalm.

Visiteurs	1917	1925	1926	1927	1928	1929
Cheminots suisses	4911	7315	6064	7194	7232	6377
Cheminots étrangers	—*	—*	—*	—*	—*	850
Fonctionnaires fédéraux	130	557	518	655	274	449
Particuliers	1567	648	1303	1401	1205	1222
Enfants	623	672	613	719	616	736
Total	7231	9192	8498	9969	9327	9634

Nombre des jours de cure à Brenscino.

Visiteurs	1913	1925	1926	1927	1928	1929
Cheminots suisses	5341	15068	16734	20799	21164	22853
Cheminots étrangers	—*	—*	—*	—*	—*	660
Fonctionnaires suisses	694	1406	1450	1325	523	1642
Particuliers	—	5121	4260	3626	3760	3225
Enfants	384	—*	—*	—*	—*	1331
Total	6419	21595	22444	25750	25447	29711

*) N'ont pas été mentionnés spécialement dans la statistique.

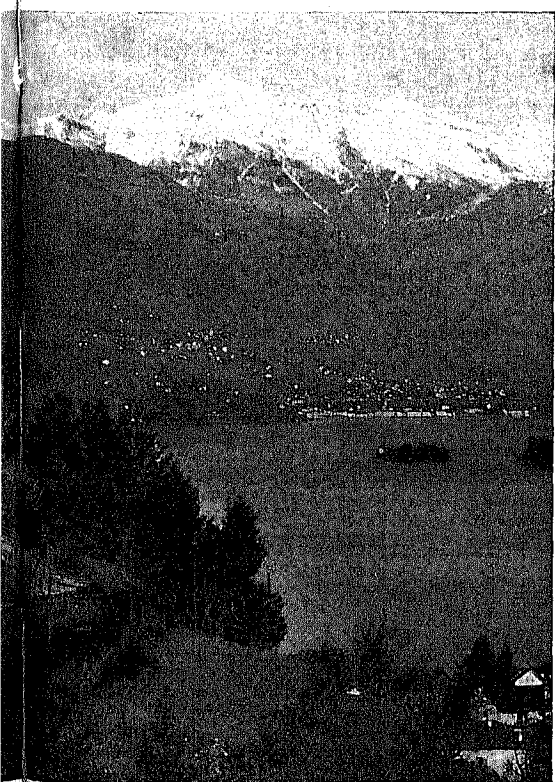
Chiffres sur le nombre des cures gratuites.

Année	Nombre de personnes			Nombre de jours de cure		
	Membres	Membres de la famille	Total	Gratuits	A prix réduit	Total
1924	20	22	42	228	943	1171
1925	20	17	37	498	541	1039
1926	24	16	40	668	610	1278
1927	23	14	37	526	328	854
1928	31	18	49	576	729	1305
1929	37	27	64	1082	550	1632

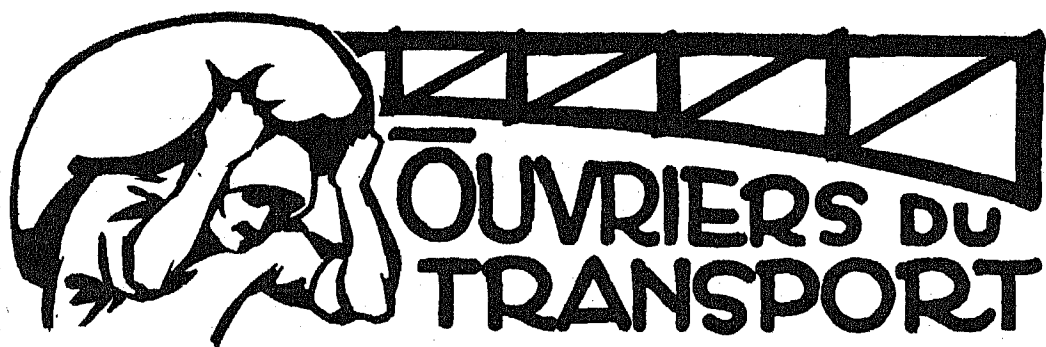
Il y a quelques semaines la Fédération a acheté une troisième station de vacances: Sonloup, située sur la rive-est du lac Léman, au-dessus de Montreux. Une somme de frs. 200.000 a été consacrée à l'acquisition de l'immeuble; quelques dizaines

de mille francs seront nécessaires pour la remise en état.

Brenscino est situé dans la Suisse italienne, Grubisbalm dans la Suisse allemande; Sonloup réalise un souhait des cheminots de la Suisse française!



BRENSCINO.



La revision de la loi hollandaise sur l'arrimage.

Depuis 1916, le travail dans les ports hollandais est protégé par la loi. Si à cette époque, le gouvernement est intervenu et s'est décidé à promulguer une loi, c'était une conséquence des conditions exécrables qui existaient. Il n'était pas question pour les dockers de pouvoir travailler en sécurité. Des accidents découlant de l'emploi de matériel en mauvais état étaient à l'ordre du jour. Les heures de travail étaient épouvantablement longues. On faisait des journées de travail de 20, 30 et 40 heures sans interruption et il s'est même produit qu'un homme a dû travailler 80 heures.

La situation était telle que le gouvernement décida d'établir un contrôle sur la sécurité des méthodes de travail, sur l'état du matériel et sur la durée du travail, par des inspecteurs nommés par le ministère et dont les rapports étaient régulièrement publiés. La publication de ces rapports eut comme résultat que le gouvernement ne put pas s'abstenir plus longtemps d'introduire une réglementation légale. Une loi fut votée en 1916, loi sur l'arrimage qui fixait la durée du travail à 10 heures par jour et à 60 heures par semaine et qui contenait en outre des prescriptions très avancées en ce qui concerne le contrôle des méthodes de travail et du matériel, de même que des prescriptions sur les exigences auxquelles le matériel devait satisfaire. La loi contenait également des dispositions relatives aux conditions hygiéniques, aux locaux à mettre à la disposition des ouvriers pour se laver et pour prendre leurs repas, au secours en cas d'accidents, toutes dispositions très salutaires. On peut dire par conséquent qu'en 1916 les ouvriers des ports, bien qu'ils ne fussent pas entièrement satisfaits, étaient contents de la nouvelle loi. Leur satisfaction ne fut pas de longue durée.

* * *

Fin 1918, à la cessation des hostilités, il y eut un grand mouvement de révolte parmi les ouvriers hollandais. Une des principales revendications posées par eux avait trait à la journée de huit heures. Les entrepreneurs des travaux de manutention dans les ports ne purent pas faire autrement que de consentir à cette revendication ouvrière. Ils accordèrent à leurs salariés la journée de 8 heures et la semaine de 45 heures, qui furent stipulées par contrat collectif.

En telle sorte la loi sur l'arrimage, du moins en ce qui concerne ses dispositions sur les heures de travail, n'avait plus de valeur pour les ouvriers. L'organisation syndicale des ouvriers des ports était cependant assez puissante pour contraindre le patronat, même sans prescriptions légales, au respect des conventions collectives.

Quelques années plus tard, une vague réactionnaire passa. Les organisations syndicales ne réussirent plus à maintenir la semaine de 45 heures et se virent obligées d'accepter la semaine de 48 heures; la durée du travail des 5 premiers jours de la semaine fut portée à 8 heures $\frac{1}{2}$ et celle du samedi à 5 heures $\frac{1}{2}$.

Après la grande grève des ouvriers des ports de 1920 — grève qui dura 10 semaines — la réaction se fit valoir plus fort que jamais. L'organisation eut à parer attaque sur attaque. Dans certaines périodes, un accord se trouvait impossible et alors on n'avait pas de convention collective. Généralement parlant, les ouvriers des ports réussirent à maintenir la semaine de 48 heures qui, aujourd'hui encore, est stipulée par contrat collectif. Le terrible chômage eut cependant comme conséquence que quelques éléments faibles se laissèrent engager par des employeurs qui fixèrent pour leurs entreprises une journée de travail de 10 heures. Ils pouvaient agir en telle sorte, parce que le contrat collectif ne leur était pas applicable et que la loi ne l'interdisait pas.

Le chômage eut également comme résultat de faire relâcher quelque peu l'attention des travailleurs en ce qui concerne les mesures de sécurité. La concurrence entre les différents ports contraignit les employeurs à réduire les frais de chargement et de déchargement, réduction qu'ils cherchèrent surtout à réaliser par une augmentation du rendement de leurs salariés. C'est ainsi que la sécurité fut compromise. L'organisation fit ce qui était en son pouvoir pour l'empêcher et elle put enregistrer quelques succès de ses démarches. La loi toutefois ne protégeait que les ouvriers qui accomplissent un travail ayant un *rapport direct* avec le chargement ou le déchargement de navires maritimes. Les ouvriers dans les entrepôts et magasins, ceux de l'expédition, les hommes employés au chargement et déchargement des bateaux de la navigation intérieure, les contrôleurs,

peseurs, pointeurs et le personnel de la surveillance, tous ces hommes n'étaient pas protégés par la loi.

L'organisation entreprit donc une action inlassable pour obtenir une révision de la loi sur l'arrimage. Finalement, cette action a été couronnée de succès. Le gouvernement a déposé sur le bureau de la Chambre un projet de loi portant modification de la loi sur l'arrimage. Si ce projet de loi est adopté — la chose paraît certaine — il sera mis fin à la situation d'exception en ce qui concerne la réglementation des heures de travail, existant pour une grande catégorie d'ouvriers de l'industrie des transports, notamment ceux qui sont occupés dans les ports maritimes. Le projet de loi prévoit en effet une journée de travail de 8 heures $\frac{1}{2}$ et une semaine de 48 heures.

Ce qui est important en outre, c'est l'extension du domaine d'application de la loi. La loi actuelle ne s'applique qu'au transport de marchandises du quai dans un navire maritime et à la manutention ayant un rapport direct avec ce transport de marchandises, effectuée sur le quai, dans les entrepôts et magasins ou dans les bâtiments qui les transportent au navire maritime, de même qu'à l'arrimage des marchandises dans la cale. Il en est de même pour le transport de marchandises en provenance d'un navire maritime.

Attendu que dans les ports, et surtout dans les grands ports, le travail est de nature très mêlée, le même ouvrier était tantôt protégé par la loi, tantôt il ne l'était plus, suivant le travail accompli. La nouvelle loi mettra fin à cette situation, vu qu'elle étend la notion de «travail d'arrimage» au contrôle, pesage, mesurage et échantillonnage des marchandises, à la desserte et l'entretien des installations et engins et à la surveillance du travail, de même qu'à tous les travaux qui ont un lien quelconque avec l'emmagasinage et la manutention et livraison de marchandises se trouvant dans les magasins, entrepôts, bateaux et véhicules.

Le projet de loi comporte en outre une disposition qui assimile à la notion «marchandises», le combustible nécessaire pour le chauffage du navire, de même que l'eau embarquée. La loi sera applicable à tous les services et à toutes les installations, gérés par l'Etat, les provinces, les municipalités ou par d'autres pouvoirs publics.

Les dispositions contenues dans le projet de loi sont également d'une grande importance pour la sécurité du travail des ports. L'extension du domaine d'application de la loi apportera en effet, à côté de garanties en ce qui concerne les heures de travail, une protection aux travailleurs employés pour tous les travaux nouvellement ajoutés. Une nouvelle clause prescrit qu'un ouvrier qui ne respecte pas, dans son travail, les prescriptions de sécurité ou qui néglige de faire usage des moyens de protection prévus, peut être rendu responsable de sa négligence. Cette

clause a probablement été dictée par la considération qu'il faut enrayer dans la mesure du possible, les négligences de la part des ouvriers dérivant de l'indifférence.

Les fonctionnaires chargés de la surveillance sur la sécurité disposeront dorénavant d'attributions plus étendues pour assurer le respect des prescriptions.

En ce qui concerne les outils de chargement et de déchargement, de même que les panneaux d'écouille, les échelles, les piques et les treuils, on vise à obtenir une meilleure observation des prescriptions de sécurité, en contrôlant plus rigoureusement l'application des prescriptions à ce sujet lors de la construction de nouveaux navires, aussi bien par l'industrie nationale que par l'étranger. Il s'est trouvé souhaitable d'établir autant que possible de manière internationale, des prescriptions de sécurité, surtout pour autant qu'elles ont trait aux outils de chargement et de déchargement, aux panneaux, échelles, bigues, treuils etc. etc.

Le projet de loi contient une disposition suivant laquelle seront valables en Hollande les certificats sur la navigabilité et l'équipement de navires appartenant à un Etat ayant ratifié la convention de Copenhague du 28 janvier 1926.

En ce qui concerne les prescriptions hygiéniques, le projet de loi prévoit pour les employeurs et pour les capitaines de bâtiments maritimes, l'obligation de permettre aux fonctionnaires de l'inspection dans les ports de prélever des échantillons de marchandises ou de matières que ceux-ci estimeront pouvoir être préjudiciables à la santé.

Le projet de loi prévoit pour terminer que le gouvernement aura qualité pour constituer une commission consultative et pour désigner des commissions de sécurité ou reconnaître des commissions existantes.

Comme on voit, le projet de loi est d'une grande importance pour les ouvriers des ports. Il apportera la semaine de 48 heures légale et des prescriptions de sécurité plus rigoureuses pour un nombre étendu de travailleurs.

C'est assurément en partie grâce à l'activité constante de notre organisation d'ouvriers des transports que cette nouvelle loi, qui est certainement entièrement conforme aux directives données par l'I.T.F., est sur le point d'être réalisée.

A. KIEVIT.

La coordination des moyens de transport londoniens.

Le ministre des Transports de Grande-Bretagne compte soumettre prochainement au Parlement un projet de loi portant unification des transports en commun londoniens. Sir William McLintock, expert comptable, avait été chargé par le gouvernement d'étudier la question et d'examiner de quelle manière il serait possible de réaliser sur une base équi-

table une unification des diverses entreprises de transports en commun existant à Londres. Cet expert a présenté un rapport favorable aux vues du gouvernement. Au début d'octobre le ministre Morrison a fait une déclaration dans laquelle il a dit entre autres qu'il était convaincu depuis longue date, de la nécessité urgente d'arriver dans une mesure aussi large que possible à une coordination des différents services de transports en commun de la région londonienne. Il rappela les déclarations faites par lui au Parlement le 2 décembre 1919, disant que :

1° il fallait éliminer toute concurrence anti-économique et non nécessaire;

2° le but que l'on avait en vue pouvait être le mieux réalisé par une unification, sous le contrôle des pouvoirs publics, des transports londoniens par autobus, tramway ou chemin de fer souterrain, une forme unique et simple de gestion publique devant par conséquent remplacer le réseau compliqué d'intérêts privés et municipaux;

3° le principe d'une gestion publique devait être combiné avec le principe d'une exploitation sur des bases commerciales.

La déclaration du ministre dit ensuite que le gouvernement a estimé que, de cette manière, on pouvait faire des services de transports en commun de Londres une entreprise saine, garantissant un revenu raisonnable et sûr au capital investi, par l'élimination du gaspillage et par un développement régulier et progressif des services nécessaires dans l'intérêt de la communauté.

Le gouvernement entend proposer par conséquent la constitution d'un nouvel organe public qui comprendrait les tramways municipaux de Londres, la compagnie des chemins de fer souterrains, de même que les services d'autobus et de tramways contrôlés par elle, le Metropolitan Railway et d'autres services d'autobus de la région londonienne. Ce nouvel organe serait chargé de la direction et de l'exploitation d'une nouvelle entreprise consolidée et unifiée et aurait pour tâche de prendre d'autres mesures suivant les nécessités. Il n'était pas nécessaire de limiter le groupe des entreprises englobées dans la concentration à celles mentionnées; d'autres entreprises y pourraient à l'avenir pour une raison ou l'autre être incorporées.

Après avoir attentivement étudié la question de la nature de l'organe qui devrait être chargé de la direction de l'entreprise unifiée, le gouvernement arriva à la conclusion que, dans ce cas particulier, il ne fallait pas avoir recours à un organisme mixte composé de membres des conseils municipaux de la région londonienne. On avait renoncé à cette première idée, estimant qu'un pareil organisme ne serait pas l'instrument approprié pour mener avec l'énergie et le sens pratique voulus, la direction d'une aussi vaste entreprise.

Le gouvernement reconnaissant que la

constitution du Conseil d'administration est de la plus haute importance, aucune décision définitive n'avait encore été prise à ce sujet, mais on pensait combiner une exploitation suivant des principes commerciaux avec une régie publique, par la constitution d'un conseil composé d'un petit nombre de personnes ayant toutes des capacités commerciales avérées. On s'appliquerait pour avoir un président dans la personne duquel un esprit commercial pratique et énergique s'allierait à des connaissances étendues et à une vaste expérience et qui offrirait des garanties pour que des nominations éventuelles de fonctionnaires soient dictées uniquement par des considérations d'ordre économique et pratique. Ce conseil devrait mériter la confiance, aussi bien du public invité à engager ses capitaux dans l'entreprise que des usagers des moyens de transport en commun.

Un certain contact devrait être maintenu entre le conseil et l'opinion publique, mais le fonctionnement du conseil devrait être, dans la mesure du possible, exempt de toute ingérence politique.

La région qui relèverait de la nouvelle autorité n'avait pas encore été délimitée avec précision, mais il était évident que tous les services de transports routiers desservant Londres et sa banlieue immédiate, devaient être concentrés entre les mains du nouvel organisme. En ce qui concerne les services reliant Londres avec des centres de province, ils ne seraient placés sous la surveillance du nouveau Conseil qu'en tant qu'ils pourraient concurrencer des services de la région londonienne, en chargeant ou en débarquant des voyageurs à l'intérieur d'une zone déterminée autour de la ville.



La Convention internationale relative à la circulation automobile.

Après le dépôt prescrit des ratifications, la Convention internationale du 24 avril 1926, relative à la circulation automobile, est entrée en vigueur dans les pays suivants: Belgique, Bulgarie, Egypte, Esthonie, Finlande, France (en même temps pour la Tunisie et le Maroc), Grèce, Grande-Bretagne et Nord de l'Irlande, Etat libre d'Irlande, Italie, Yougoslavie, Cuba, Lettonie, Luxembourg, Monaco, Pays-Bas (en même temps pour les Indes néerlandaises), Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Siam, Espagne, Hongrie, Union des Républiques socialistes et soviétiques, Uruguay, ainsi que dans le territoire de la Sarre. Dans le courant de cette année et de l'année prochaine, elle entrera encore en vigueur en Allemagne (le 13 décembre 1930), au Brésil, au Danemark, en Suisse, à Gibraltar, dans l'île de Malte, en Palestine, dans l'Irak, dans la Cité du Vatican et dans les territoires de mandat français, la Syrie et le Liban.

Il est probable que la convention va

être prochainement modifiée et complétée, vu que le Comité permanent de la circulation routière, constitué par la Commission des Communications et du Transit de la Société des Nations pour rédiger des projets de convention internationale adaptés à la circulation moderne, s'est occupé de manière détaillée du problème de la circulation et plus particulièrement de la signalisation routière. Ce Comité a élaboré des propositions, au sujet desquelles, de même qu'au sujet de la question de la réglementation de la circulation en général, la Commission consultative de la section des conducteurs d'automobiles de l'I.T.F. a pris position en les examinant du point de vue des chauffeurs. Le secrétariat de l'I.T.F. a soumis à présent aux organisations adhérentes intéressées, outre le programme des revendications sociales déjà adopté, mais complété encore sur quelques points, un projet de convention internationale sur la circulation routière. Dans le numéro de nos Communications de presse du 31 octobre dernier, nous avons déjà signalé que, sur l'initiative de la Commission des Communications et du Transit de la Société des Nations, a été convoquée une Conférence européenne de la circulation qui s'occupera, entre autres, du régime international des transports automobiles commerciaux et de l'unification de la signalisation routière. Reste à savoir si la Société des Nations nous accordera le droit d'une représentation à cette conférence. L'I.T.F. réclame qu'à Genève on lui accorde des droits égaux à ceux des autres intéressés et elle proteste contre la manière dont elle a été traitée jusqu'à présent dans les sessions des Commissions de la Société des Nations où ses délégués n'ont été admis qu'avec voix consultative.

Notices diverses.

Le nouveaux certificats internationaux pour automobiles.

Le 24 octobre dernier, il a été procédé dans la plupart des pays — 30 au total, dont 24 européens — à l'occasion de la mise en vigueur de la Convention internationale de 1926 sur la circulation automobile, à la substitution du certificat international pour automobiles, prescrit jusqu'à présent, par deux documents distincts: 1^o le permis d'entrée international, 2^o le permis de conduire international.

La nouvelle loi britannique sur la circulation routière.

L'Union britannique des transports a publié une brochure traitant dans les détails la nouvelle loi anglaise pour autant qu'elle a trait aux conducteurs de camions et d'automobiles commerciales. Cette publication qui se distingue par la clarté de son texte, répond sans nul doute au but qui lui a été assigné.

Mentionnons à cette occasion une publication de la section des conducteurs d'automobiles dans la Fédération allemande des transports, ayant pour titre:

Manuel du conducteur d'automobile.

Ce livre se propose de protéger les conducteurs d'automobiles en les mettant en garde contre les dangers de la circulation et en les initiant aux prescriptions légales et à la jurisprudence.

La formation professionnelle des agents des chemins de fer souterrains de Londres.

L'école professionnelle pour la formation du personnel de l'exploitation aux chemins de fer souterrains de Londres, après avoir été entièrement réorganisée et équipée d'un outillage moderne, a été inaugurée au début d'octobre.

Tous les nouveaux agents du service de l'exploitation sont engagés en la qualité de surveillant de gare. A tous cependant est ouverte la possibilité de devenir wattman, sémaphoriste, chef de gare et d'accéder aux fonctions les plus élevées. On désire en fin de compte que chaque agent soit un spécialiste dans la fonction qu'il occupe; c'est pour cette raison que l'on accorde les plus grands soins à la sélection.

On vérifie en premier lieu si les candidats n'ont aucun défaut visuel et s'ils ont la taille prescrite. Ils passent ensuite devant le chef du service du personnel, qui se forme une opinion sur leur caractère et leur intelligence, après quoi le médecin de la compagnie constate si les conditions physiques du candidat répondent au minimum requis.

Après une période d'instruction et une épreuve, l'engagement du candidat doit être ratifié par le chef de la ligne et son adjoint. On commence l'instruction en remettant à chaque homme un plan du réseau et un questionnaire imprimé, relatif aux obligations générales, aux règles et prescriptions du service, aux mesures de sécurité et à la connaissance topographique de Londres. On donne ensuite une leçon qui traite des réponses à donner aux diverses questions et qui comprend des démonstrations des dispositifs de sécurité. On insiste particulièrement sur le devoir des agents d'observer toujours la politesse à l'égard des voyageurs et de veiller en toutes circonstances en premier lieu à leur sécurité.

L'instruction dont s'occupe surtout l'école, c'est la formation pour les grades de conducteur, wattman, signaleur et chef de gare. Pour devenir conducteur, on accorde trois jours de formation qui sont suivis par une autre période de douze jours pour atteindre le grade de wattman de réserve, nécessaire avant de pouvoir prendre la responsabilité d'un train.

Un wattman de réserve passe par six jours d'instruction avant de pouvoir être promu wattman. Les deux tiers des périodes d'instruction sont passés à l'école et un tiers sur la ligne sous le contrôle d'un autre agent. Après la période d'instruction, il y a un examen oral pour vérifier les connaissances du candidat. Les questions sont faites sur la base d'un questionnaire-standard que tout agent qui désire être promu, peut obtenir sur demande à l'école. Pour les wattmen, la liste contient environ 80 questions; pour les conducteurs environ 90.

Les périodes d'instruction sus-mentionnées sont celles pendant lesquelles la compagnie continue les salaires. Il y a aussi, pendant les mois d'hiver, des cours facultatifs qui se terminent par un examen écrit qui donne droit à ceux qui l'ont passé avec succès, à un certificat dont on tient compte aussitôt qu'une occasion de promotion se présente.

Le nombre d'élèves ayant visité l'école s'est élevé au cours de trois ans à pas moins de 14.420 dont 5.545 se sont fait inscrire de leur propre initiative. Tous les agents qui se trouvent aux prises avec une difficulté quelconque dans l'exécution de leur service, peuvent toujours obtenir à l'école toutes les explications utiles.



Le décret allemand sur la navigation aérienne.

Le premier octobre dernier, un décret portant règlement d'administration publique de la loi du 1er août 1922 sur la navigation aérienne, a été promulgué en Allemagne. Ce retard était dû à des circonstances spéciales; au moment où la loi était promulguée, il était difficile de prévoir quel serait le développement futur de l'aéronautique et c'est bien pour cette raison que la loi contient — contrairement à la coutume — une clause disant qu'avant sa mise en vigueur, le Conseil d'Empire et une commission du Reichstag doivent être entendus. Pendant toutes les années écoulées, on a dû se contenter de solutions provisoires qui offraient évidemment bien des désavantages, attendu qu'un accord entre les groupements intéressés — entreprises de navigation aérienne, industrie aéronautique, associations professionnelles et associations sportives — devait d'abord se faire.

Le nouveau décret règle en première ligne la question de la sécurité. Le décret s'applique à tous les aéronefs, du cerf volant et du parachute jusqu'au dirigeable.

Une Commission de la navigation aérienne, composée de 21 experts de l'industrie, propriétaires d'aéronefs, représentants de la science et d'autres autorités, devra à l'avenir élaborer des prescriptions sur le contrôle auquel doivent être soumis tous les aéronefs en vue de la sécurité. Les suggestions émanant de cette Commission seront mises en application par le ministère des Communications. Le décret règle de manière détaillée la vérification à laquelle seront soumis les aéronefs déjà en service; les prescriptions à cet égard correspondent cependant dans les grandes lignes aux règlements policiers

existant déjà dans les différents Etats de l'Allemagne. Le pilote devra à des intervalles déterminés présenter aux autorités compétentes des certificats et des preuves attestant qu'il est toujours apte à la conduite ou à la manœuvre d'un aéronef. On s'informe en outre auprès du service de rassemblement de renseignements sur les pilotes, service du ministère des Communications, pour savoir si aucune information défavorable n'a été recueillie sur son compte; ensuite seulement, on inscrit sur le brevet du pilote quand il devra se soumettre à un examen renouvelé.

Vingt-cinq articles du décret définissent exactement les conditions auxquelles il faut répondre pour avoir droit au brevet de pilote et de surveillant de bord. Un autre chapitre du décret traite des exigences physiques à poser au personnel navigant.

Le décret introduit un système de classification des brevets de pilote suivant le type des avions, divisés en avions et en hydro-avions. On a introduit des classes A, B, C, suivant le poids de l'appareil. Le décret fait en outre une distinction entre deux types de brevet, le brevet simple donnant l'autorisation de conduire un aéronef, qui n'est valable que dans la navigation aérienne non commerciale, et le brevet spécial autorisant à conduire un avion affecté aux transports commerciaux de passagers ou bien autorisant à la conduite d'un avion en cas de démonstration publique de vols acrobatiques.

Le décret prescrit que tous les aéronefs doivent être pourvus de phares. Sur des parcours indiqués par des marques, on est tenu de voler à droite des marques et des points de repère. Cette disposition est particulièrement importante en vue de l'extension probable de la navigation nocturne.

L'article 11 prescrit que les avions et les dirigeables qui se trouvent dans les airs ont à éviter les navires et que les avions qui se trouvent sur l'eau doivent se conformer aux prescriptions policières relatives aux cours d'eau et à la navigation.

Après de longues négociations il a été décidé de charger la police aérienne de la direction du trafic sur les aérodromes publics. Cette disposition correspond à la situation qui existe dans presque tous les pays importants.

Un autre but auquel vise le décret est de régler les litiges de compétence entre le Reich et les Etats. Le soin de s'occuper de la réception des avions et dirigeables a été laissé au Reich, tandis que les autorités des Etats sont chargés de la formation et de l'examen des pilotes, du contrôle des aérodromes, de la reconnaissance d'entreprises de navigation aérienne et de l'autorisation de démonstrations aéronautiques. Avant de prendre une décision, les Etats sont tenus de demander l'avis du Reich.

MARINS

La semaine de quarante-huit heures pour les marins espagnols.

Nous reproduisons ci-dessous in-extenso le texte d'une nouvelle réglementation des heures de travail sur les bâtiments espagnols affectés au cabotage, réglementation qui est entrée en vigueur par un arrêté royal du 2 octobre 1930. Elle prévoit une journée de 8 heures et une semaine de 48 heures et, abstraction faite de sa limitation au cabotage, elle est bien plus favorable que la réglementation en vigueur en France, l'unique autre pays qui ait, jusqu'à présent, introduit la semaine de 48 heures dans la navigation maritime. Reste à savoir si, dans la pratique, le règlement sera aussi favorable qu'il le paraît. Le ministère de la Marine a reçu instruction de prendre les mesures nécessaires pour la mise en vigueur de l'arrêté, une tâche qui offre certainement beaucoup de latitude à des interprétations moins favorables. Il y a sûrement un grain d'ironie dans le fait que, depuis que l'I.T.F. a engagé sa campagne pour l'internationalisation des 48 heures à bord, le premier pas dans la bonne direction soit fait précisément par l'Espagne, pays qui en est à sa deuxième dictature depuis sept ans et non pas par un des pays qui jouissent encore de gouvernements démocratiques, par conséquent vraisemblablement progressistes.

* * *

Article 1. La durée normale du travail effectif de toute personne faisant partie de l'équipage d'un navire ne pourra pas excéder 8 heures par jour ou 48 heures par semaine ou une durée équivalente, calculée sur une période plus longue dont la durée ne peut cependant pas dépasser un mois.

Article 2. Sera considéré comme travail effectif au sens de l'article précédent, le temps durant lequel les personnes enrôlées exécutent du travail en vertu d'ordres donnés par un supérieur tant que le navire se trouve à la mer, et en outre le temps durant lequel ces personnes restent à bord, également en vertu d'ordres donnés par un supérieur, dans les ports d'attache et dans le port de tête de ligne de même que dans les ports d'escale où le navire s'arrête pendant un durée équivalente.

D'autre part, le temps durant lequel les personnes enrôlées sont libres de tout service, tant que le navire est à la mer, et pendant lequel elles se rendent à terre ou restent à bord de leur propre choix, quand le navire est dans un port, sera considéré comme temps de loisir.

Article 3. A bord de navires à propulsion mécanique, le service sera organisé en trois quarts pour les officiers et les marins subalternes du service du pont et du service des machines, sauf sur les navires à spécifier par le Conseil général de la Navigation, en raison de leur tonnage et du type de navigation auquel ils sont affectés, tels que par exemple les navires affectés au petit cabotage, pour lesquels on pourra introduire un service à un ou à deux quarts, à condition que la limitation des heures de travail prévue dans le présent arrêté soit observée.

Article 4. Les trois bordées de navigation du service du pont seront composées chacune d'au moins un officier et de deux hommes.

Article 5. Les trois quarts du service de la machine seront composés d'un mécanicien assisté du personnel subalterne réglementaire.

Article 6. Les quarts effectués à la mer ne peuvent pas avoir une durée supérieure à 6 heures et la période de repos consécutive ne pourra pas être inférieure à 4 heures.

Article 7. Dans les cas suivants, la durée réglementaire de la journée de travail pourra être prolongée :

a) lorsque, en cas d'arrivée ou de départ, et pour les travaux ayant un rapport avec le mouillage et le levage de l'ancre, ou l'amarrage ou le démarrage, le capitaine estime qu'il est nécessaire que les membres de l'équipage qui ne sont pas de service assistent ceux qui sont de quart; dans ce cas il n'y a pas de limitation du temps. Lorsque la durée de pareil travail n'excède pas une heure par jour, elle ne sera pas considérée comme heures supplémentaires en ce qui concerne la rémunération;

b) à tout moment où un service à la mer sera considéré nécessaire pour l'exécution d'un travail supplémentaire se rattachant à l'entretien, à la conduite ou à la sécurité du navire et aux soins exigés par la cargaison ou des personnes à bord.

Article 8. Si la distribution des heures de travail normales sur la semaine de 48 heures ou sur la période plus longue adoptée pour le calcul de la durée du travail, fait que les heures de travail effectif effectuées en une journée excèdent 10 heures, les heures exécutées en sus de cette limite, seront considérées comme heures supplémentaires en ce qui concerne la rémunération.

Article 9. La durée du travail effectif d'une journée ne pourra pas excéder 14 heures, sauf des cas manifestes de force majeure.

Article 10. Dans les ports d'escale, les limitations exposées dans les articles 8 et 9 seront applicables, aussi bien en ce qui concerne le service de mer que le service du port. Lesdites limitations seront de respectivement 9 et 12 heures dans les ports d'attache et de tête de ligne, de même que dans les ports d'escale où le navire fera un arrêt d'une égale durée.

Article 11. Les heures excédant la journée légale de travail (*sic*), une fois que la période établie conformément à l'article 1 est terminée, seront compensées en espèces.

Article 12. Une journée de repos hebdomadaire sera obligatoire; elle devra autant que possible être accordée un dimanche.

S'il n'est pas possible d'accorder le repos le jour indiqué par le capitaine, du fait que le navire se trouve à la mer ou que, dans le port, des opérations indispensables doivent être exécutées, les hommes auront droit pour chaque période de 8 heures de travail, exécutées un jour de repos, à un jour complet de congé dans le port d'attache ou le port de tête de ligne ou dans les ports d'escale où le navire fait un arrêt d'une égale durée. Si dans un délai d'un mois, cette compensation ne pourra pas être accordée ou si le marin intéressé est libéré entretemps, il aura droit au paiement, suivant le taux des heures supplémentaires, des heures pendant lesquelles il aura travaillé le jour de repos.

Article 13. Les officiers auront droit à une compensation en espèces dans les mêmes cas que le personnel subalterne, à un taux de 3 pesetas par heure.

Rendu à Saint-Sebastien, le 2 octobre 1930.

Approuvé par Sa Majesté.

(signé) *Damaso Berenguer Fusté.*



L'espéranto et le mouvement sportif ouvrier.

Le 20 Septembre dernier, une session de gala du Bureau international de l'Internationale sportive ouvrière eut lieu à Lucerne (Suisse). La résolution suivante y fut entre autres adoptée: «Vu le fait que 22 nations différentes prendront part à la 2ème Olympiade ouvrière qui se tiendra à Vienne en 1931, l'Internationale sportive ouvrière attire l'attention sur les difficultés linguistiques qui surgiront. Le Bureau international adresse un appel à toutes les organisations nationales adhérentes et à leurs membres, les priant d'œuvrer en faveur de l'étude de l'espéranto. Donnez suite à la décision de Helsingfors, apprenez l'espéranto, car sans espéranto, pas d'entente internationale!»

L'espéranto dans les écoles.

Sur la demande de l'Association de professeurs d'espéranto berlinois, le Comité scolaire de Berlin a décidé

d'inscrire l'espéranto au programme de 25 classes d'écoles élémentaires. L'enseignement qui se fera provisoirement jusqu'en mars 1931, commencera de suite. La décision du Comité scolaire de Berlin a été dictée par l'expérience que la connaissance de l'espéranto influence favorablement l'étude de la langue maternelle et augmente les connaissances géographiques et ethnographiques des élèves.

A l'heure actuelle l'espéranto est inscrit dans les programmes de 712 écoles de 36 pays, la plupart du temps comme matière facultative. 6.078 professeurs de 61 pays possèdent à fond l'espéranto.

L'espéranto au service du tourisme.

Le 3ème Congrès sudaméricain de voyages et de tourisme, qui a eu lieu du 8 au 17 septembre à Rio de Janeiro, a pris la décision suivante: «Le Congrès recommande de publier les guides et brochures de propagande destinés aux pays hors de l'Amérique latine, dans la langue auxiliaire, l'espéranto. Il est également recommandable d'enseigner l'espéranto dans les écoles publiques de tous les pays adhérents à la Fédération sudaméricaine de voyages et de tourisme, l'espéranto étant le moyen d'entente le plus facile entre les peuples.»

Le ministère des Chemins de fer de Tchécoslovaquie a publié en septembre 1930 une brochure de propagande sur la République tchécoslovaque ainsi qu'une série de cartes postales illustrées, le tout rédigé en espéranto. Une petite note à ce sujet dans une revue espérantiste a provoqué des demandes de milliers d'exemplaires de la part de 24 pays différents, de manière que l'édition entière a été rapidement épuisée. Ce succès a donné lieu à la décision de la part du ministère des Chemins de fer de publier dorénavant en espéranto tous les écrits de propagande destinés à l'étranger.

Un voyage de propagande autour du monde.

A la demande du Comité du mouvement international espérantiste, M. J. Scherer de Los Angeles, a entrepris dernièrement un voyage de propagande autour du monde. Il visitera les pays les plus importants des cinq parties du monde, y fera des discours sur différents sujets en espéranto pour démontrer ainsi les possibilités d'emploi de l'espéranto, et y visitera également les cercles officiels et les autorités. Actuellement M. Scherer séjourne au Japon, où il a déjà organisé 20 réunions fréquentées par 8000 personnes et fait quatre discours par T. S. F.

Jubileo en la esperantista fakmovado.

I. L. E. P. T. O. (Internacia Ligo de la Esperantista Poŝt- kaj Telegraf-Oficistaro) jus eldonis nroon 100 de sia organo "La Interligilo de I. P. T. T." La gazeto naskiĝis en la jaro 1922. Unue hektografito, ĝi baldaŭ aperis presita kaj nun fariĝis belaspekta, interesa revuo, legata en pli ol 40 landoj. Ni aliĝas al la gratulantoj kaj deziras al I. L. E. P. T. O. kaj ĝia organo ke ĝi plue kresku kaj ĉiam pli bone plenumu sian taskon en la intereso de la faka movado inter la internacia poŝtistaro.

Un nouveau calendrier.

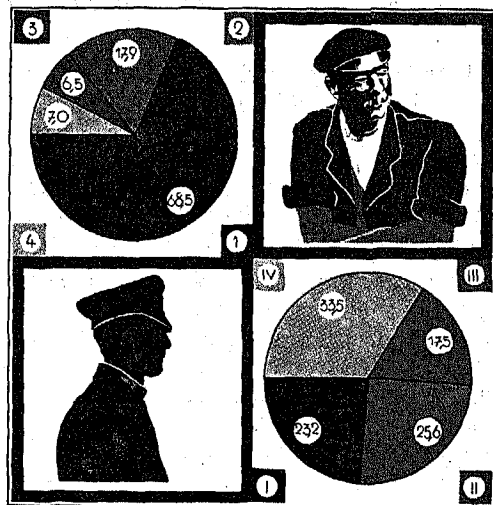
Plusieurs d'entre les organisations adhérentes à l'I.T.F. ont la bonne habitude de traiter le secrétariat en quelque sorte comme une de leurs sections. De cette manière, nous sommes en mesure de prendre connaissance de bien des choses qui ne sont pas seulement intéressantes, mais souvent encore fort utiles à savoir. Bien des documents destinés aux militants de l'organisation, à ceux qui doivent la défendre et travailler pour elle parmi les masses, arrivent en telle sorte en notre possession.

Parmi des documents, destinés à être des armes aux mains des militants dans

la lutte syndicale, les écrits et publications des organisations allemandes se distinguent par leur diversité, par la manière sérieuse dont ils sont rédigés et par leur contenu qui vise toujours à faire ressortir la corrélation entre les choses. Les annuaires, les rapports moraux et financiers, les brochures concernant des questions d'actualité, les feuilles volantes, voilà autant de moyens pour aider les propagandistes dans le recrutement de nouveaux membres et dans leurs polémiques avec les adversaires, les représentants de l'organisation dans leurs négociations avec les représentants patronaux et les membres des conseils d'entreprise et des conseils de fonctionnaires dans l'exercice de leur mandat.

Le *Calendrier de propagande et d'éducation de l'Union des cheminots allemands pour 1931* mérite pleinement le nom que lui ont donné ses éditeurs. Chacune des 53 feuilles qui le composent renseigne par le texte et par l'image, sur des questions importantes d'ordre économique et politique: histoire, économie mondiale, économie allemande, démographie, assurances sociales, mouvement syndical, parti socialiste, coopératives, mouvements revendicatifs, mouvements des prix etc. Chaque feuillet contient en outre des indications sur la manière dont fonctionne l'organisation, ce qui est certainement utile pour régulariser les travaux périodiques des comités locaux à travers le pays. L'exécution typographique du calendrier et l'art des dessinateurs qui y ont collaboré, ne le cèdent en rien au contenu.

Une page du calendrier.



Les Conseils du personnel de la Reichsbahn.
En haut: Conseil d'entreprise central (conseil ouvrier):
1 = Union Nationale des Cheminots d'Allemagne (I. T. F.). 2 = Syndicat chrétien. 3 = Syndicat libéral (Hirsch-Dunker). 4 = Autres organisations, y compris les organisations communistes.
En bas: Conseil central des fonctionnaires: I = Union Nationale (I. T. F.). II = Syndicat chrétien. III = Syndicat des mécaniciens. IV = Fédération centrale des fonctionnaires (neutres, chrétiens et jaunes).