



ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

1931

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

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

L'année qui vient de se terminer a été à la fois une bonne et une mauvaise année pour l'I. T. F. 1930 a été une bonne année pour la Fédération internationale des Ouvriers du Transport; elle a été une mauvaise année pour les travailleurs dont l'I. T. F. est l'expression syndicale internationale.

Cela semble paradoxal, mais s'accorde avec les faits.

L'I. T. F. a grandi, elle est devenue plus forte à l'intérieur et vers l'extérieur. Le nombre des organisations affiliées s'est considérablement accru, surtout par des affiliations d'organisations non européennes; les effectifs de la majorité des organisations affiliées se sont maintenus ou ont augmenté, en dépit de la réaction politique et de revers économiques; les liens organiques ont été renforcés nationalement et internationalement. L'année passée a été une bonne année pour l'I. T. F.

1930 a été une mauvaise année pour les membres de l'I. T. F., les travailleurs des ports, des chemins de fer, de la mer tous ceux pour qui le transport est le gagne-pain.

Une crise mondiale, une dépression économique sans précédent affligent la classe ouvrière à travers le monde entier. Ceux qui sont chargés du transport des matières premières et des produits ont été frappés le plus fort. Un chômage prolongé durant des mois, et persistant encore en ce moment, a apporté à des dizaines de milliers de nos membres la gêne, la faim et la misère.

D'autre part, la croissance constante de la réaction politique dans nombre de pays a menacé et menace toujours l'œuvre, l'existence même de nos organisations et du mouvement ouvrier tout entier. Les prisons — en Italie, Hongrie, Espagne, Finlande, Pologne, Yougoslavie, Roumanie — regorgent d'hommes et de femmes dont bien souvent l'unique crime est d'avoir défendu un idéal, notre idéal, et les intérêts de leurs compagnons de classe.

1931 recueille l'héritage de 1930 et, si les signes précurseurs ne nous trompent point, 1931 verra un renouveau d'hostilité contre la classe ouvrière. 1931 menace de devenir pour les travailleurs une année plus mauvaise encore que ne l'a été 1930, et aussi de devenir pour l'I. T. F. et ses organisations affiliées une année de difficultés et de dangers.

Plus que jamais la collaboration étroite et constante de tous les groupes organisés dans l'I. T. F. sera nécessaire. Plus que jamais la devise «tous pour un et un pour tous» devra être dans nos rangs une réalité vivante, si l'on veut que notre Internationale puisse faire face à toutes les difficultés, menaces et tempêtes que lui réserve l'année commencée. Nécessité pour les organisations dans leur ensemble et pour chacun de leurs membres en particulier.

L'I. T. F. attend de chacun qu'il fasse son devoir!

SOMMAIRE:

1931	1
La vague de réaction monte	2
L'économie fasciste.	2
L'Inde et ses travailleurs du transport	3
Une lettre de Giovanni Bassanesi.	4
Rapport sur la session du Comité Exécutif de l'I. T. F.	5
Une démonstration qui fut une promesse.	7
Communications du Bureau	10
Attention à l'escroc!	12
Chemins de fer:	
Wagons-Restaurants et Wagons-lits.	8
Examens médicaux et examens périodiques aux chemins de fer.	9
Marins:	
Les armateurs ont réussi à créer de nouveaux obstacles à la réglementation de la durée du travail des gens de mer	11
Les gens de mer japonais et le droit de grève.	12
Espéranto	12

La vague de réaction monte!



Au-dessus: bibliothèque ouvrière saccagée par les réguliers.

Au-dessous: coopérative paysanne pillée par les troupes régulières.

A une autre page du présent numéro on trouvera le compte-rendu de la réunion du Comité Exécutif de notre Internationale, tenue à Vienne les 12 et 13 décembre dernier, ainsi qu'une résolution dirigée contre la réaction croissante et faisant appel à la F.S.I. et l'I.O.S. pour mener une action plus vigoureuse, plus systématique et plus concertée, non seulement pour atténuer les effets de la réaction, mais surtout pour combattre la réaction même sous ses formes diverses. Des rapports de différents pays ont été soumis. En termes aussi clairs que terrifiants, ils exposent les persécutions, la misère et le danger de guerre auxquels sont exposés nos organisations et leurs membres. L'avenir menace de maux pires encore. Depuis que la terreur blanche s'est emparée de la Hongrie et que le fascisme a anéanti la liberté en Italie peu d'années après, la réaction a continué à marcher de l'avant dans nombre de pays.

En maints pays, il y a à peine quelques années, le mouvement ouvrier se croyait fort et vigoureux, il ne voulait ni ne pouvait croire que la réaction réussirait encore ailleurs le coup d'un Horthy ou d'un Mussolini. Et aujourd'hui déjà des organisations prolétariennes sont engagées dans une lutte à mort; déjà les meilleurs d'entre leurs militants et leurs membres gémissent dans les lieux de supplice de la réaction blanche ou noire. Dans la nouvelle et jeune république «démocratique» de Pologne, le maréchal Pilsudski, que la classe ouvrière a aidé à se hisser au pouvoir, envie les lauriers

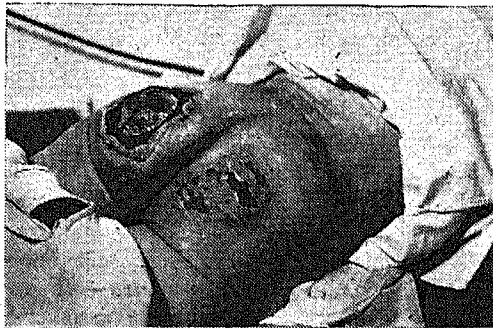
de l'amiral Horthy, le chef de la Hongrie «nouvelle».

Pilsudski éprouve un féroce plaisir à martyriser; brutalement il opprime la liberté «civique». Toute opinion déplaisante aux potentats fascistes est persécutée; les organisations ouvrières sont menacées de ruine. Des photographies authentiques, parvenues à nous de Pologne, montrent que les mercenaires de Pilsudski ne le cèdent en rien aux chemises noires de Mussolini dans l'art de piller les maisons syndicales et les coopératives. Tout ouvrier suspect de nourrir d'autres sentiments que des sentiments d'admiration pour le maréchal, ex-socialiste devenu fou, est «converti» à coups de crosse. Aux temps les plus noirs du tsarisme implacable, la nation polonaise opprimée n'a pas enduré ce qu'endurent aujourd'hui les travailleurs polonais et les minorités nationales en Pologne, de persécutions, d'oppression et d'outrages.

Le Comité Exécutif de l'I.T.F. a décidé d'accorder aux organisations polonaises affiliées tout le secours moral et matériel possible. Mais aussi de faire tout pour aider à renverser le régime sévissant actuellement en Pologne, dans l'intérêt des travailleurs polonais, dans l'intérêt aussi des travailleurs de tous les pays. Un fascisme se stabilisant en Pologne serait une nouvelle menace contre tout ce qui est resté de liberté et d'indépendance dans les pays que la réaction n'a pas encore pu subjuguier complètement. Une menace nouvelle et sérieuse et, en même temps, un grossissement du danger de guerre.

La plus grande concentration des forces prolétariennes est nécessaire pour parer le flux.

Le Comité Exécutif de l'I.T.F. fait appel à tous, dans ses propres rangs d'abord, à ceux dont c'est la tâche de défendre les intérêts de la classe ouvrière ensuite, et notamment aux confédérations nationales et internationales de notre mouvement. Que cet appel ne reste point sans échos! Qu'une action prolétarienne énergique soit engagée contre la réaction avant qu'il ne soit trop tard!



Comment les soldats de Pilsudski exécutent les ordres formels de leur maréchal: un des nombreux ouvriers battus jusqu'au sang.

L'économie fasciste

La diminution de la production et du trafic accusée par les statistiques officielles.

Rome, décembre. — Le Bulletin mensuel de statistique, publié par l'Institut central de Statistique, donne des renseignements sur le volume de la production industrielle en Italie et des transports en Italie pendant les derniers mois. Ces données attestent une diminution sensible tant dans le domaine de la production, que dans celui du trafic.

La production des laminés, en octobre 1930, a été de 143.557 tonnes tandis qu'en septembre 1930, elle avait été de 145.586 tonnes et, en octobre 1929, de 177.244. Au total, pendant les dix premiers mois de 1930, la production des laminés a été de 1.406.816 tonnes, tandis que, pendant les premiers dix mois de 1929, elle avait été de 1.671.932 tonnes.

La production de la fonte a été, en novembre 1930, de 44.625 tonnes, tandis que, en octobre 1930, elle avait été de 48.594 tonnes et, en novembre 1929, de 54.998 tonnes.

La production de l'acier, en novembre 1930, a été de 136.677 tonnes. Elle avait été de 155.897 tonnes en octobre 1930 et de 179.781 en novembre 1929.

Au total, pendant les onze premiers mois de 1930, on a produit 493.340 tonnes de fonte et 1.660.674 tonnes d'acier; tandis que, pendant la période correspondante de 1929, on avait produit 628.731 tonnes de fonte et 2.000.643 d'acier.

On enregistre également une diminution en ce qui concerne la production du fer, du cuivre, du mercure, de la soie artificielle (25.023.568 kilos durant les dix premiers mois de 1930 vis-à-vis de 26.505.917 kilos produits durant les dix premiers mois de 1929) et du cartonage.

Quant au trafic, le Bulletin signale que les marchandises transportées par voie ferrée en novembre 1930 se montent à 4.133.938 tonnes, tandis qu'elles avaient atteint le chiffre de 5 066.134 en octobre 1930. Au total, durant les onze premiers mois de 1930, on a transporté par chemin de fer 50 090.233 tonnes de marchandises; c'est-à-dire plus de cinq millions de moins que pendant la même période de 1929 (55 millions 792.975 tonnes).

En novembre 1930, 2.774.150 tonnes de marchandises ont été chargées et déchargées dans les ports italiens. En octobre 1930, ce chiffre s'était élevé à 3 millions 275.738. Durant les dix premiers mois de 1930, les marchandises chargées et déchargées dans les ports italiens se montent à 32.933.280 tonnes vis-à-vis de 33.874.079 tonnes chargées et déchargées dans la même période de 1929.

Les Exportations et les Importations.

Suivant les données relatées par le fasciste prof. Fiora dans le «Resto del Carlino», le mouvement des exportations et des importations italiennes, pendant la période de 1925 à 1929, a été le suivant:

Importations: 26.900 millions de liras en 1926; 20.369 millions en 1927; 21.920 millions en 1928; 21.300 en 1929; 13.137 millions durant les neuf premiers mois de 1930.

Exportations: 18 274 millions de liras en 1925; 18.670 millions en 1926; 15.615 millions en 1927; 14 559 en 1928; 14 888 en 1929; 9.047 durant les neuf premiers mois de 1930.

Ces chiffres suffisent à démontrer, à eux seuls, la gravité de la crise économique italienne qui entraîne une diminution toujours croissante de consommation et de production.

Italia, 1-1-'31.

L'Inde et ses travailleurs du transport

I.

Pour bien des travailleurs à travers le monde, l'Inde est un pays étrange, mystérieux et romanesque. Des contes de tigres, d'éléphants et d'autres animaux étranges des forêts indiennes, voilà tout ce qui entre d'indien dans l'éducation que leur donne l'école primaire. Les journaux consacrent des colonnes à la narration de coutumes et de rites religieux, curieux pour qui n'est pas Indien. Les illustrés sont garnis de photos de villes aux temples merveilleux et palais de marbre.

En général, l'Inde est connue comme un pays où sont dissimulés des trésors d'or et de diamants, dont les princes sont couverts de bijoux et portent des turbans. Aux châles de cachemire et aux mousselines de Dacca, la pensée associe souvent les Indiens. L'imagination décore chaque maison d'œuvres d'art.

Combien différente est la réalité ! Afin de détruire quelques-unes de ces chimères, nous nous proposons de jeter un coup d'œil général sur l'Inde et de donner ensuite à nos lecteurs un aperçu des conditions de travail des membres indiens de l'I.T.F.

Le pays et le peuple.

L'Inde a une superficie de 4.675.000 km², soit environ vingt fois l'étendue de la Grande-Bretagne. C'est un pays aussi vaste que l'Europe, moins la Russie. La population, à faible majorité masculine, compte 320 millions d'âmes, représente donc environ 1/6 de l'humanité. Il y a huit types distincts de races et quatre grandes religions : 217,9 millions d'hindous, 69,8 millions de mahométans, 11,6 millions de bouddhistes, 5,4 millions de chrétiens et 15,3 millions de fidèles d'autres croyances. Mais en dépit de ces différences de race et de religion, on trouve à travers l'Inde une uniformité marquée dans la vie quotidienne et les us et coutumes.

Les langues de l'Inde

L'hindoustani, la langue parlée dans toute l'Inde septentrionale et orientale, la langue parlée par plus de 60 % de la population entière, mérite le nom de *lingua franca* de l'Inde. Dans le Sud on parle le tamul et le téligu; l'Assam, le Burma, le Bengale, le Goujerat et le Marhat parlent leurs langues propres. Les institutions gouvernementales, les tribunaux, les P.T.T., les chemins de fer, les banques et le commerce se servent de l'anglais. Dans les milieux indiens intellectuels et semi-cultivés, beaucoup de gens parlent et écrivent l'anglais.

En Europe, il est généralement admis que l'Inde parle des centaines de langues. Les impérialistes propagent assidûment cette erreur. Nous reproduisons ci-après quelques chiffres de sources diverses, qui suffiront à tuer cette légende,

conçue par la propagande anti-nationaliste.

La *Encyclopaedia Britannica* écrit : « On enregistre pas moins de 222 langues comme étant les vernaculaires de l'Inde ». Lord Birkenhead, ex-secrétaire d'Etat pour l'Inde, a mentionné une fois le chiffre de 200. Sir Thomas Holdich, dans son livre sur l'Inde mentionne 50 langues. Le *Statesman's Year book* en donne 32, l'anglais y compris. Sir John Rees fixe le chiffre à 16. La fable devient plus évidente encore quand on examine les rapports de recensement. Une comparaison entre les rapports de 1901 et de 1921 révèle le fait étonnant que dans l'intervalle la population a passé de 292 à 316 millions (déduction faite des immigrants) et le nombre de langues de 147 à 222 ! Enfin voici quelques chiffres remarquables empruntés à la *Imperial Gazetteer of India* (vol. I. pp. 390 à 394, Clarendon Press, Oxford 1909) :

le kabui est parlé par 4 personnes		
le kasui	11	''
l'andro	1	''
le bhoranu	15	''
le thukuni	26	''
l'aka	26	''
le nora	2	''
le tairong	12	''

Voilà donc ce que les impérialistes entendent par une langue. La vérité est que des 13 langues, les 9 parlées dans le Nord sont très apparentées.

Le gouvernement et l'administration.

L'Inde est pratiquement gouvernée par deux glaives. Environ 60 % du territoire sont administrés directement par la métropole. Dans le reste du pays vivent 70 millions d'habitants gouvernés par non moins de 300 princes, mieux connus sous le nom de maharadjahs. Ces Etats indiens sont soumis à un contrôle plus ou moins strict du gouvernement du Royaume Uni, qui est l'autorité suprême. Ces Etats n'ont pas le droit de faire la guerre ou la paix, ni de se faire représenter par des ambassadeurs auprès d'autres Etats indiens ou étrangers. Ils peuvent entretenir une armée dans les limites admises par le gouvernement de Grande-Bretagne. L'administration de l'Empire des Indes est confiée à un secrétaire d'Etat pour l'Inde à Londres, assisté d'un Conseil de 12 membres. Le contrôle civil et militaire est délégué au *Gouverneur Général en conseil*, communément appelé le gouvernement de l'Inde ou gouvernement central. L'appareil gouvernemental de l'Inde comprend deux Chambres, un Conseil d'Etat et une Assemblée Législative. Le Conseil d'Etat compte 60 membres, dont 33 élus et 27 nommés. L'Assemblée Législative est composée de 145 membres, dont 104 élus et 41 nommés. Parmi les membres nommés, il ne doit y avoir pas plus de 20 personnes au Conseil d'Etat et pas moins de 25 à l'Assem-

blée Législative, membres de ces Chambres en vertu de leurs fonctions officielles.

Les deux Chambres sont renouvelables par périodes de 5, respectivement 3 ans.

Le pouvoir exécutif est exercé par le Gouverneur Général assisté d'un *Conseil Exécutif* de six membres.

Les traitements sont de 256.000 roupies (1 roupie = env. 9.— frs. fr.) pour le gouverneur général et 80.000 roupies pour chacun des 6 membres du Conseil Exécutif. Le siège du gouvernement central est à Delhi pendant l'hiver et à Simla pendant l'été.

Le territoire gouverné par la métropole est divisé en 10 provinces et à la tête de chaque province est placé un Gouverneur, assisté de *ministres*. Ce gouvernement provincial exerce son pouvoir, sous le contrôle du Gouverneur général. Les traitements des Gouverneurs varient de 20 à 72.000 roupies, selon l'importance de la province. Le minimum des traitements ministériels provinciaux est de 40.000 roupies par an.

L'instruction publique.

Le nombre des écoles primaires se chiffre à 197.299 pour toute l'Inde, y compris le Béloutchistan britannique. La plupart de ces écoles sont entretenues par les municipalités, des associations et donateurs. Le nombre des élèves est de 7.661.667 garçons et de 1.051.301 filles.

Il y a en outre 15 universités, 217 collèges pour jeunes filles, fréquentés par 66.000 étudiants et étudiantes. Plus de la moitié des collèges sont des établissements libres, ne jouissant pas de subsides gouvernementaux.

Il existe 9.902 écoles professionnelles officielles pour hommes et 359 pour femmes avec respectivement 357.533 et 13.587 élèves. En outre, il y a 34.000 établissements libres de ce genre, non reconnus par le gouvernement, avec plus de 1.280.000 élèves. Toutes ces écoles sont entretenues et dirigées par des organes du Congrès National Hindou et reçoivent beaucoup de dons de particuliers.

L'enseignement technique est pratiquement refusé aux Indiens, pour des raisons faciles à devenir. Les écoles et collèges officiels ne sont que des pépinières d'esclaves de firmes britanniques et étrangères. Les universitaires travaillent pour des traitements de 25 à 30 roupies (env. frs. fr. 230 à 275) par mois. Et des jeunes gens qui terminent chaque année leurs études moyennes et supérieures, 85 sur 100 ne trouvent point d'emploi.

Pendant 160 ans de régime britannique, les sages tuteurs du peuple indien n'ont appris qu'à 8 % des sujets à lire et écrire leur langue maternelle et à 1 % à comprendre l'anglais. Voyons ce qu'on dépense pour l'enseignement. En 1924/25 une somme de Rs. 258.278.819.— a été dépensée pour l'enseignement officiel. Mais dans cette somme sont compris les rétributions scolaires payées par les étudiants, les subsides des provinces, des communes et municipalités, ainsi que

les donations etc. Déduction faite de ces contributions, la dépense faite par la trésorerie nationale représente à peine 1/6 du total.

L'armée et la marine

L'effectif de l'armée britannique dans l'Inde était en 1929 de 59.800 et celui de l'armée indienne de 172.175 hommes.

L'armée indienne se compose de Gurkhas du Népal, de Sikhs du Pendjab, d'Afghans des provinces frontalières du Nord-Ouest, de Patans et de Djats du Pendjab et du Peshwar, de Rajput des divers Etats du Rajputana, de Marhattes de Bombay et des Provinces centrales et de Madras. Les soldats sont recrutés tant parmi les Hindous que parmi les Mahométans. Les Bengalis cependant sont exclus du service militaire; une exception à cette règle n'a été faite que pendant la guerre de 1914, durant laquelle ils ont eu une conduite militaire exemplaire.

Une flotte aérienne, les unités militaires britanniques et indiennes, les forces auxiliaires et territoriales, la réserve de l'armée indienne et les troupes des Etats indiens, sujettes au contrôle direct du commandant en chef, membre militaire du Conseil Exécutif du Vice-roi (Gouverneur général en conseil), forment ensemble la défense nationale de l'Inde.

Les hommes de troupe de la cavalerie, de l'artillerie de campagne et de l'artillerie de baraquement sont tous des nationaux britanniques européens, à l'exception d'un certain nombre de cavaliers indiens. De même aux batteries de tanks et à la force aérienne, il n'y a que des sujets britanniques européens.

Toutes les troupes d'Etats indiens, d'un effectif total de 44.000 hommes, sont commandées par des officiers britanniques européens.

La *Royal Air Force* de l'Inde comprend 6 escadrons organisés en 3 ailes de deux escadrons chacune.

Les bâtiments de haute mer de la Marine Royale Indienne sont 3 chaloupes, 2 patrouilleurs et navires de reconnaissance. Sur les recommandations d'une commission départementale de 1925, une quatrième chaloupe a été mise sur le chantier en Angleterre; elle sera baptisée «Hindustani». Les dépenses pour l'entretien de l'armée de terre et de mer s'élèvent à 561 millions de roupies pour l'exercice 1929/30. On remarque la disproportion entre les dépenses militaires et celles faites pour l'instruction des enfants d'un pays qui dispose d'une défense naturelle et dont le peuple est désarmé au point que le port d'un grand couteau est interdit.

L'agriculture et l'industrie.

L'Inde est un pays essentiellement agricole. L'agriculture est le gagne-pain de 290 millions d'habitants. La culture du thé est une des plus importantes branches de l'industrie agricole; elle est suivie de près par celle du jute et du coton. Les firmes britanniques sont pro-

priétaires de 85 % des plantations de thé et de toutes les plantations de café et de caoutchouc. Toutes ces entreprises font d'énormes bénéfices et distribuent des dividendes de 75 à 350 %. *) Quelques 800.000 ouvriers sont occupés dans ces plantations; leur salaire moyen oscille autour de 3,50 francs français par jour de travail de 8 à 10 heures.

Le sol de l'Inde est très fertile. Le cli-

mat aidant, on récolte trois et quatre fois l'année. Qu'advient-il des récoltes? Elles prennent le chemin des usines anglaises à Dundee ou Lancashire, ou passent par les mains de courtiers britanniques aux usines d'autres pays d'Europe. (A suivre).

*) Tea share market report of Darjuling, Jalpaiguri & Assam.

UNE LETTRE DE BASSANESI

Giovanni Bassanesi, l'intrépide aviateur, qui en juin de l'année dernière a accompli l'exploit d'une randonnée en avion au-dessus de Milan et apporté de l'espoir et de l'énergie aux millions d'Italiens gémissant sous le joug fasciste, l'ami auquel nous avons exprimé pendant sa captivité en Suisse et après sa mise en liberté les sentiments de solidarité de l'I. T. F. et des travailleurs affiliés envers leurs camarades italiens souffrants, et luttant, nous a écrit une lettre dont nous reproduisons-ci-après la traduction intégrale:

Aux membres de l'I. T. F.

Camarades,



Cordialement merci pour les marques de sympathie qui m'ont été envoyées en votre nom par le secrétariat de l'I. T. F. pendant ma captivité et après ma libération. Ces marques d'amitié ont été

pour moi, pendant les longs mois de ma réclusion, d'un grand réconfort moral.

J'ai été surtout profondément ému que ce que moi et mes amis ont pu faire après de longs et minutieux préparatifs et aux prix de sacrifices considérables, ait trouvé votre approbation et votre appui.

Nous sommes heureux que les camarades de l'I. T. F. comprennent et partagent notre amour violent pour la liberté et notre haine pour l'oppression et qu'il considèrent notre lutte contre le fascisme comme leur propre lutte. Nous avons commencé cette lutte après mûre réflexion et nous la continuerons avec persévérance, jusqu'à ce que la victoire soit nôtre et que les rayons du soleil dardent sur un pays libre, actuellement la prison du peuple italien opprimé et malheureux. Ce que nous voulons atteindre n'est pas quelque chose d'importance secondaire. Si notre lutte servait exclusivement l'intérêt du peuple italien, elle ne serait déjà point d'importance secondaire; mais notre lutte est, selon ma conviction la plus intime, une lutte dépassant en ce moment en importance toute autre, parce que l'existence et l'évolution de l'Italie sont en cause, et du fait que de son issue, dépendra le résultat de toute lutte

ultérieure pour la libération politique et économique de la classe ouvrière dans tous les pays, notre lutte contre le fascisme peut encore beaucoup moins être taxée d'importance secondaire.

Le fascisme n'est pas un problème regardant le peuple italien seul — c'est un danger menaçant le monde entier et déjà sous des formes diverses il a commencé sa marche à la conquête et, si toutes les forces ne sont pas mobilisées contre lui, il commencera sous peu sa marche à la victoire.

Le fascisme italien est l'expression la plus brutale de la passion du pouvoir et de l'argent et de la haine des dominateurs. Il conduit aux bestialités les plus scandaleuses d'aventuriers au service de la violence. Le fascisme italien, tentateur pour tous les réactionnaires, est un effroyable système de suppression de toute liberté, d'asservissement du corps, de l'âme et de l'esprit, de stabilisation de la puissance de tout et de tous qui veulent barrer la route à tout progrès de l'humanité. Le patrimoine national, les richesses et les moyens d'existence du peuple, les fruits du travail qui devraient être la propriété du peuple laborieux, tout est partout la proie des fainéants et vauriens qui s'emparent de la puissance dans l'Etat, par la violence et la ruse, ouvertement et secrètement. Souvent le peuple est trompé et frustré, parce que il n'a pas appris à être uni et résolu, ou parce que la forme lui importait plus que la chose, parce qu'il s'est déchiré dans des dissensions inutiles, tandis que l'adversaire s'imposait par la violence d'une façon terrible.

Trop souvent la classe ouvrière devient la victime de sa propre inertie, de son manque de prévoyance et de sa faiblesse,

résultat d'une lutte fratricide. Cela est vrai nationalement aussi bien qu'internationalement.

D'autant plus tous ces Italiens, qui se sont unis pour œuvrer à la libération de leur pays de l'oppression fasciste, se réjouissent que l'I. T. F. et ses organisations affiliées apprécient cette lutte avec une compréhension juste.

Avec le temps changent aussi les moyens.

La technique moderne a mis dans les mains des dominateurs des moyens de contrôle, d'oppression et de terreur, nouveaux et formidables. Qui veut lutter contre eux, doit être prêt à user des mêmes moyens offerts par la technique moderne et c'est pourquoi nous nous sommes servis de l'avion pour atteindre Milan et y semer dans les cœurs des ouvriers italiens le germe de la révolte et de l'espoir d'une libération future. Vous nous avez aidés et nous vous en remercions. L'I. T. F., en accordant une aide généreuse et efficace à ces éléments de la classe ouvrière italienne, asservie par le fascisme, qui veulent la reconstitution des forces ouvrières, a de cette façon mérité le plus grand titre d'honneur qu'une organisation inter-

nationale peut se faire décerner. Tous les vrais Italiens lui en gardent leur gratitude indéfectible.

Pour la victoire finale et définitive, il est cependant nécessaire qu'à l'avenir toutes les forces en et en dehors d'Italie, d'Italiens et des meilleurs de tous les autres peuples, de l'I. T. F. et de toutes les autres organisations ouvrières, soient coordonnées de mieux en mieux. Nous continuerons la lutte et, s'il le faut, seuls. Mais nous avons confiance que l'I. T. F. et ses organisations, ses braves et admirables marins, cheminots, dockers et autres travailleurs des transports, ne nous abandonneront point, mais continueront à nous accorder leur appui moral et matériel et soient un exemple brillant pour tous les autres travailleurs.

Une fois de plus: merci pour votre aide, le merci des Italiens chez lesquels sont vivants la conscience de classe et l'amour de la liberté, le merci de l'Italie écrasée sous le talon de fer du fascisme aujourd'hui, mais libre demain.

Cordiales salutations, votre

GIOVANNI BASSANESI.

Rapport sur la Session du Comité Exécutif de l'I. T. F. tenue les 13 et 14 décembre 1930 à Vienne

Étaient présents tous les membres du Comité Exécutif: C. T. Cramp, président; Joh. Döring, vice-président; M. Bidégaray; R. Bratschi; Ch. Lindley et C. Mahlman, ainsi que le secrétaire général Edo Fimmen et le secrétaire général adjoint N. Nathans. Le camarade P. Moltmaker, membre du comité directeur, assistait également à la session. Le second membre du comité directeur, J. Brautigam, était empêché par des devoirs parlementaires.

Les réunions furent tenues dans la Salle de réunion de la Chambre des Ouvriers et des Employés, aimablement mise à notre disposition le président de la Chambre, notre camarade K. Weigl.

Après que le président eut souhaité la bienvenue, notamment aux nouveaux membres, il a été décidé d'envoyer une dépêche au camarade A. Forstner, ex-membre du comité, malade, pour lui souhaiter une prompte et parfaite guérison.

Le rapport d'activité du secrétariat fut, après une ample discussion, approuvé à l'unanimité.

Les demandes d'adhésion de la Fédération espagnole des Marins et de l'Union des Cheminots finnois furent acceptées. Le Comité Exécutif marqua son appréciation pour les efforts du secrétariat de réaliser d'autres affiliations. La situation syndicale en Finlande fut l'objet d'une ample discussion.

Au sujet de l'activité des sections, le rapport fit part de la constitution de la commission consultative des tramwaymen, dont la présidence fut confiée au camarade Döring. Une réunion des commissions consultatives des tramwaymen et des chauffeurs a été convoquée pour le mois de février 1931 à Berlin. Les sections des gens de mer et du personnel de la navigation intérieure se sont déjà réunies dans la seconde moitié de novembre, la première pour examiner où en est l'action pour la journée de huit heures et pour fixer son attitude au sujet de la conférence technique à tenir. Le rapport spécial présenté sur cet objet et les discussions ne peuvent être que mentionnés dans cette publication. Une délégation, comprenant les camarades Cramp, Fimmen et Henson, fut chargée d'entrer en relation avec la F.S.I. Un comité du personnel de la navigation intérieure s'est occupé de l'exécution de la résolution de Londres, prescrivant une enquête sur les conditions de travail et de vie à bord des navires dans les principaux bassins de l'Europe.

En sus des nombreuses organisations membres, qui pour 1930 ont payé la contribution supplémentaire, un certain nombre de celles, qui jusqu'ici ne s'étaient pas encore prononcées ou qui avaient refusé de payer la cotisation supplémentaire, ont décidé après-coup de la verser pour l'année 1930.

Le Comité Exécutif a décidé de rayer de la liste des membres les organisations en retard de cotisations, au cas où elles ne s'acquitteraient pas de leurs obligations ou ne fassent valoir des raisons sérieuses à l'appui d'une demande d'exemption ou de sursis.

En ce qui concerne l'envoi d'une délégation à l'Extrême Orient, le secrétariat a été chargé de soumettre à la prochaine session du Comité Exécutif un plan de voyage et un devis estimatif. Un secours de £ 100 a été accordé à la Fédération indienne des Cheminots pour son fonds de propagande.

Les décisions de Londres ont été examinées une à une et le Comité a arrêté différentes mesures d'exécution.

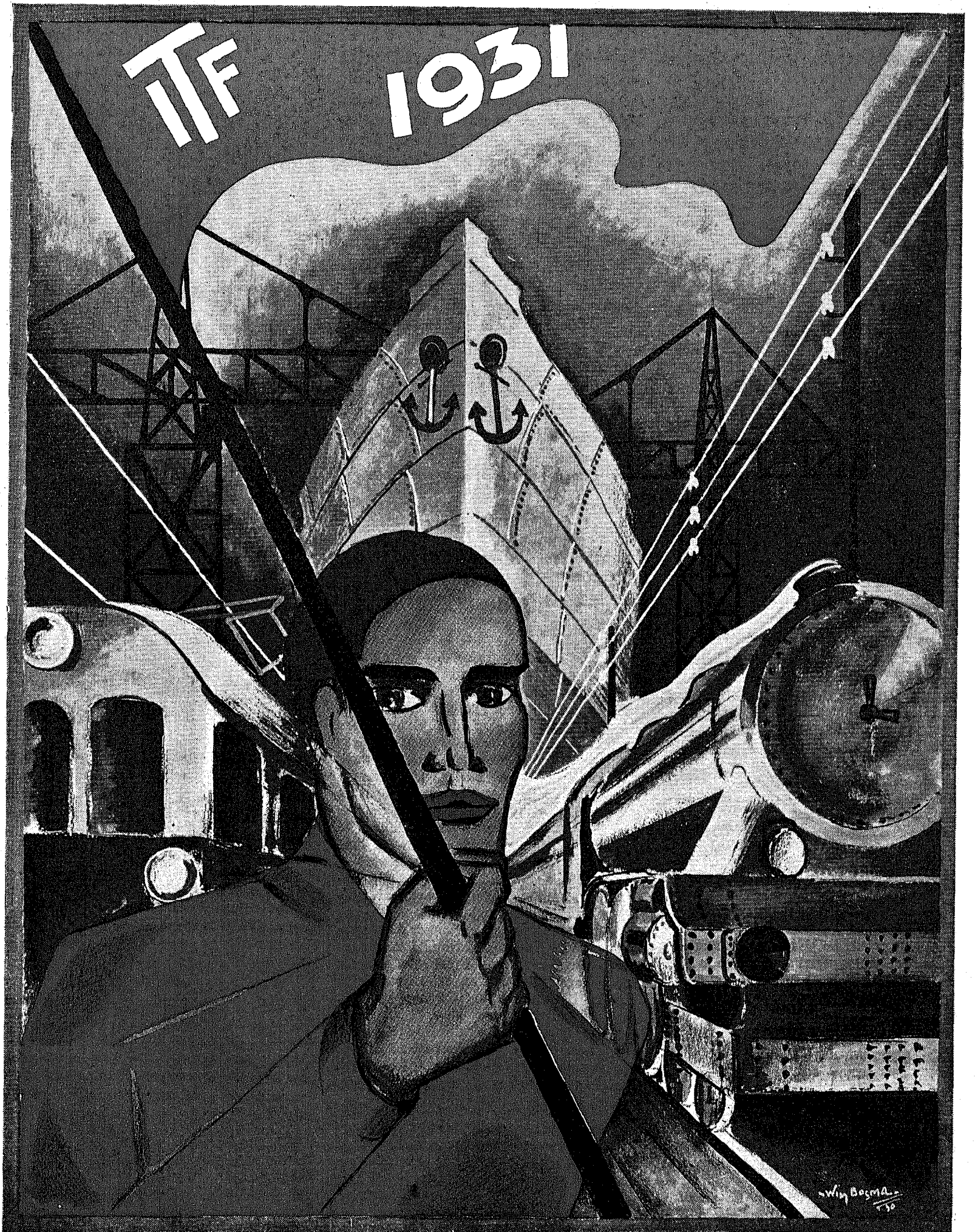
Une séance a été consacrée spécialement à l'étude des mesures de combat contre le fascisme et la réaction. Des rapports détaillés ont été présentés à cette réunion, tant par écrit que verbalement. Au cours de la discussion certaines possibilités d'action ont été envisagées et le Comité a mis en relief l'urgence d'unir toutes les forces du mouvement ouvrier moderne dans la lutte contre la réaction. Ensuite, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité:

«La session du Comité Exécutif de la Fédération internationale des transports, réunie à Vienne les 13 et 14 décembre 1930, a pris connaissance avec inquiétude des nombreuses nouvelles qui lui parviennent directement et indirectement au sujet de la vague réactionnaire et anti-ouvrière qui monte dans un grand nombre de pays d'Europe.

Le Comité Exécutif exprime son indignation au sujet des persécutions brutales auxquelles est exposée la classe ouvrière de ces pays et particulièrement en Pologne;

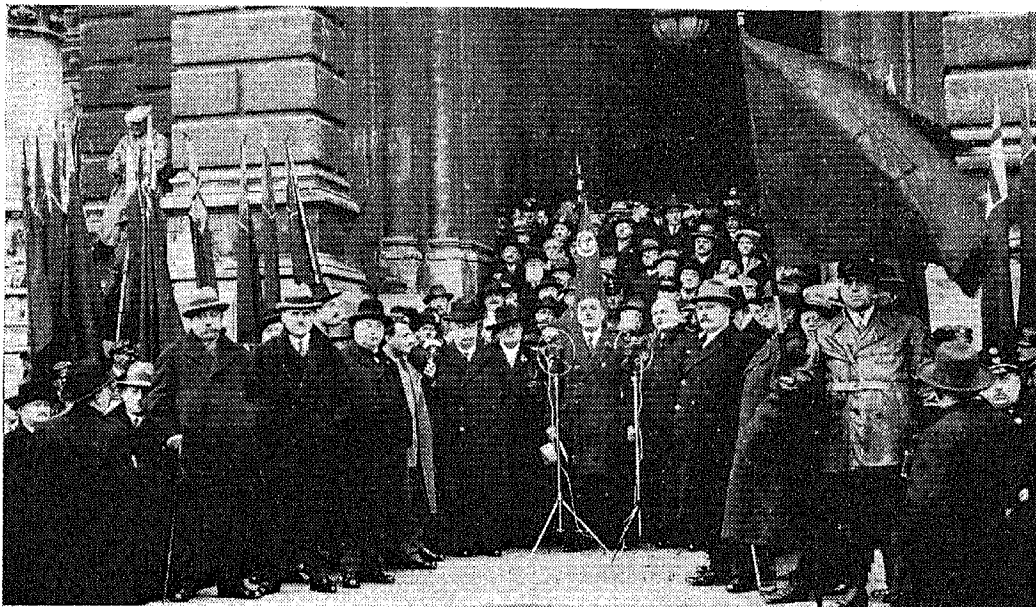
Il donne expression à sa vive sympathie pour toutes les victimes de la terreur blanche et regrette que les forces du mouvement ouvrier organisé n'aient pas toutes été utilisées jusqu'à présent dans la lutte contre la réaction croissante. Le Comité Exécutif insiste par conséquent auprès de la Fédération Syndicale Internationale et de l'Internationale Ouvrière Socialiste pour qu'elles convoquent le plus rapidement possible une réunion commune de leurs deux comités exécutifs en y invitant des représentants des principaux secrétariats professionnels internationaux, à l'effet d'engager les travailleurs organisés dans une action unie contre la réaction qui menace tous les travailleurs;

Décide de poursuivre énergiquement au sein de l'I. T. F. la lutte contre le fascisme et prie les organisations adhérentes à l'I. T. F. de faire ce qui est en leur pouvoir pour appuyer les organisations-sœurs, et notamment celles en Pologne, dans leur lutte contre la réaction et la terreur.»



L'Internationale des Transports

Une démonstration qui fut une promesse



CRAMP PRONONÇANT SON DISCOURS

La lutte du mouvement ouvrier autrichien contre la fascisme national était et est encore d'importance internationale. Si les Gardes Civiques, alliées des Hitler, des Mussolini et Horthy, avaient atteint leur but, les conséquences politiques dans l'Europe entière en auraient été incalculables.

Nos camarades autrichiens, sur leur poste d'avant-garde, sont le rempart contre le fascisme agressif; ils ont réussi à parer provisoirement l'attaque. Il serait téméraire, et ce serait méconnaître la réalité, que de croire le danger conjuré. Le fascisme, c'est-à-dire le capitalisme, voit sa position menacée; il ne connaît pas de scrupules et n'a point de respect pour des verdicts populaires, tel que celui des élections du 9 novembre. Il connaît seulement la brutalité et la violence et ne se laisse rebuter par rien pour atteindre son but.

Nos camarades autrichiens continuent à être menacés de dangers de toute sorte. Notre organisation de cheminots, qui forme quasi la colonne vertébrale du mouvement ouvrier autrichien, est le point de mire préféré des attaques de la réaction. Le Comité Exécutif de l'I.T.F. a cru devoir saisir l'occasion du congrès régulier du Syndicat des cheminots, pour exprimer nos sentiments d'admiration pour ce que les camarades autrichiens ont fait pour l'Internationale entière et pour attester notre solidarité avec eux dans leur lutte.

Nous ne pouvons et ne devons pas oublier comment nos camarades autrichiens ont toujours manifesté leur fidélité à l'Internationale, même dans les moments les plus difficiles. Qu'on se rappelle seulement qu'en 1920, lorsque l'Internationale proclama le boycott de la Hongrie pour protéger nos camarades dans ce pays contre les bourreaux de la terreur blanche, les cheminots et autres

travailleurs du transport ont accompli tout leur devoir. Et ce n'était pas peu. L'Autriche elle-même était en proie à une misère sans précédent, la classe ouvrière, la population entière souffrait de la faim dans toute l'acceptation du terme, et les vivres importés venaient en grande partie de... Hongrie. Mais lorsque fut lancé le mot d'ordre «La Hongrie boycottée», il n'y eut pas d'hésitation dans les rangs de nos camarades autrichiens: Plus un wagon ne traversa la frontière hongroise; plus un bateau ne remonta le Danube, tout le transport fut bloqué. Ils n'eurent pas d'égards pour les plaies qu'ils s'infligeaient dans leur propre chair, mais ne firent attention qu'aux intérêts supérieurs de la solidarité internationale. Ils étaient sourds à toutes les tentatives de corruption, entreprises en spéculant sur leur faim. Ils étaient inflexibles devant toutes les menaces.

En cette heure difficile, où nos camarades autrichiens se défendent si bravement et selon des méthodes qui leur sont propres, contre des ennemis implacables, notre Comité Exécutif sentit le besoin de manifester que l'Internationale entière est derrière eux.

Jusqu'à présent les Autrichiens ont pu se maintenir par leurs propres moyens. Espérons qu'ils le pourront jusqu'au bout. Mais s'il se révélait nécessaire que l'Internationale leur accorde de l'aide, nos camarades ont plus que doublement droit à ce que l'Internationale emploie son extrême énergie sur tous les terrains pour prendre part à la lutte menée dans l'intérêt de tous.

Pour cette raison le Comité Exécutif a tenu sa réunion trimestrielle ordinaire les 13 et 14 décembre à Vienne, réunion consacrée en grande partie à l'examen des moyens que le mouvement ouvrier international devra mettre en œuvre pour

parer au danger croissant du fascisme, une réunion qui pourra acquérir une importance historique. Pour cette raison encore, le drapeau de l'I.T.F. fut remis à l'organisation des cheminots.

La remise de ce drapeau a donné lieu à une manifestation démonstrative de la force, de la cohésion et de la discipline du mouvement ouvrier autrichien, en particulier de nos deux organisations, celle des cheminots et celle des ouvriers du transport.

Dimanche matin de bonne heure, de tous les coins de Vienne et des environs immédiats, les membres accoururent par milliers sur la place de l'hôtel de ville, avec leurs étendards et leurs bannières, qui ont déjà vu maintes luttes. L'énorme square, offrant place à 20.000 personnes, était noir de monde. Sur les escaliers de l'hôtel de ville avaient pris place les 700 délégués réguliers du congrès et nombre de représentants du mouvement ouvrier autrichien tout entier.

Point de police ni de gardiens de la paix; nos camarades autrichiens savent maintenir l'ordre eux-mêmes à l'aide de leurs gardes républicaines. Au président Cramp était échue la tâche de remettre la bannière. Le discours fut diffusé par des hauts-parleurs sur la grande place. Cramp mesura les difficultés de la tâche magnanime à accomplir par les travailleurs autrichiens. Il a exprimé l'admiration et l'orgueil que nous insuffle la revue du bataillon autrichien de l'armée prolétarienne. «Un pour tous et tous pour un» est une devise que l'I.T.F. appliquera pour soutenir nos braves camarades d'Autriche, dès que cela se révélera nécessaire. Cramp a parlé comme ont parlé Bidégaray, Döring, Fimmen et Lindley, du Comité exécutif, et Brodecky, Jahn et Paul, des organisations étrangères, à la réunion publique convoquée le 15 décembre par les sections viennoises du Syndicat des cheminots et du Syndicat des ouvriers du transport. Il a parlé comme parla au congrès Nathans, secrétaire de la section des cheminots, au nom du Comité Exécutif et de tous les représentants étrangers.

Après que le drapeau fut remis et reçu par le camarade Smeykal, qui prononça une allocution enflammée, et après qu'un représentant du personnel des P.T.T. eût orné le drapeau d'un superbe ruban, commença le défilé.

Les cheminots et les ouvriers du transport défilèrent devant l'hôtel de ville en unités militaires et saluèrent le nouveau drapeau, placé à côté de celui que le Syndicat des ouvriers du transport avait déjà reçu précédemment.

Au pas de marche rapide, ils défilèrent pendant trois quarts d'heure. Des 13.000 tramwaymen syndiqués, 4.000 étaient libres de service. Et ils étaient 4.000 dans le cortège! Personne ne resta chez soi quand l'organisation l'appelle sur la brèche. Puis venaient les diverses catégories d'ouvriers des transports par eau

et par terre, après les sapeurs-pompiers et autres groupes vinrent les cheminots, des milliers et des milliers en rangs serrés, groupés par gares et par catégories : le personnel de la locomotive, les fonctionnaires administratifs et agents de la surveillance, le personnel des gares et de la voie, des ateliers et des dépôts, presque tous en uniforme. Des bannières et des corps de musique. Ce fut un spectacle grandiose.

Ici fut dévoilé le mystère de la puissance de notre mouvement autrichien, sous tant de rapports modèle pour nous tous. Qui a vu ce cortège, cependant encore modeste en comparaison des démonstrations massives que le prolétariat viennois sait faire et a déjà fait défiler dans les rues, a compris comment, en dépit d'énormes difficultés, les travailleurs autrichiens ont tenu tête aux attaques les plus violentes contre les conquêtes de la révolution 1918.

Une cause servie par une pareille armée d'hommes et de femmes résolus et convaincus, qui comprennent non seulement par leur raison que la puissance du mouvement ouvrier est la condition préalable pour atteindre notre but; mais qui sentent aussi dans leur cœur que dans notre lutte il importe de pouvoir compter sur l'énergie de chacun individuellement; des travailleurs pour qui le socialisme est devenu une religion nouvelle, capable de leur imposer les plus grands sacrifices parce qu'en dehors du socialisme la vie n'offre guère de valeur; un pareil mouvement est invincible. La réaction comprend que sur une telle cuirasse morale, toutes les flèches de sa ruse et de sa violence n'ont pas prise et que ces travailleurs sont non seulement



LE SALUT AU DRAPEAU

prêts, mais aussi capables d'employer dans leur défense les mêmes moyens de combat qui seraient employés pour les attaquer.

Voilà le brillant exemple que nous donnent les camarades autrichiens et pour cette raison, le cortège était non seulement un spectacle grandiose, mais il était infiniment plus encore. Il donna de l'animation nouvelle à tous ceux qui étaient présents. Il renforça la conviction qu'en dépit de tous les revers et de toutes les déceptions, la victoire finale est certaine.

Aucun des délégués étrangers ne sut se défendre de l'émotion; chez chacun d'eux s'agitèrent des sentiments de la

plus profonde gratitude envers nos camarades des chemins de fer d'Autriche pour l'impression ineffaçable qu'ils nous ont donné en ce moment superbe, et chacun sentit qu'en pareil lieu et en pareille circonstance le *Chant du Travail* et l'*Internationale* revêtirent la haute signification d'un serment d'assistance mutuelle dans le combat commun! L'*Internationale* sait qu'en toute heure elle peut compter sur les camarades autrichiens, mais réciproquement aussi, l'*Internationale* sera aux côtés d'eux quand l'heure de son intervention aura sonné.

Camarades d'Autriche : «F r e u n d s c h a f t !»



Wagons-Restaurants et Wagons-lits

SUISSE

BERNE, LE 27 DÉCEMBRE 1930.
INTRANSE AMSTERDAM.

GRÈVE PERSONNEL WAGONS RESTAURANTS SUISSES LEVÉE PLEIN SUCCÈS
REPRISE TRAVAIL 28 DÉCEMBRE MERCI
ET SALUTATIONS BRATSCHI

Télégramme de la Fédération
Suisse des Cheminots.

La Fédération Suisse des Cheminots vient de mener à bonne fin une lutte délicate. Pour arracher sa reconnaissance comme représentante du personnel de la Compagnie Suisse des Wagons-Restaurants, pour obtenir une réglementation contractuelle des conditions de travail,

elle a lancé le 17 décembre un ordre de grève. Le travail fut cessé le matin du 19 décembre.

Les inventaires furent dressés comme à l'ordinaire et signés par les syndiqués. Tous les robinets à eau furent ouverts et les conduites vidées. Cuisines, offices et gardes-manger furent fermés après le service, les portières extérieures des wagons et celles des couloirs laissées ouvertes. Les inventaires et les clefs furent envoyés au Secrétariat Général de la Fédération, qui les réexpédia à la Compagnie des Wagons-Restaurants.

La grève comportait des dangers. Premièrement, il aurait fort bien pu se pro-

duire que des heurts entre cheminots et des jaunes éventuels eussent compliqué la situation. L'Administration des chemins de fer a des obligations contractuelles vis-à-vis de la compagnie des wagons-restaurants. En outre, des wagons-restaurants de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et de la *Mitropa* circulent en Suisse. Une assistance de ce côté n'était guère une chose impossible. Sans doute ceci aurait causé bien des désagréments en certains bureaux et, au cours de la semaine précédant la grève, des pressions officielles ont été exercées sur la compagnie, qui, cependant, a choisi le parti le moins sage.

Lorsqu'il fut évident que les wagons-restaurants ne furent pas desservis, la direction des chemins de fer donna l'ordre général de décrocher les voitures et de les garer dans les grandes gares. Quelques efforts de renards de mettre en service ça et là un wagon, furent bientôt neutralisés par la pression morale des piquets de grève. Dès le premier jour, le trafic des wagons-restaurants fut complètement suspendu.

Le cinquième jour de grève — après que l'organisation avait payé la veille le

salaire échu — la compagnie commençait déjà à capituler. Les premières négociations eurent lieu sous la présidence du directeur du département des chemins de fer du ministère des communications et concernaient principalement la question fondamentale de la conclusion d'un contrat collectif entre la compagnie et la Fédération. Toutefois un accord n'intervint pas. Le 26 décembre — le huitième jour de grève — les négociations aboutirent à un accord de principe et le 27 le contrat collectif fut signé.

ALLEMAGNE

La régionale de Munich de la Fédération allemande du trafic négocie depuis le mois de juin de l'année dernière avec la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (Paris) un tarif des salaires. La compagnie ne veut pas appliquer à Munich le contrat valable à Berlin et vise à une prolongation de la durée de travail, ainsi qu'à une modification du système de rétribution.

Les conducteurs font environ 260 heures de service par mois; les travaux de préparation et de fin de service — au moins trois heures par voyage — n'entrent pas dans le décompte. Le syndicat revendique une réduction sensible de cette durée du travail. Le salaire est de Rm. 150.— (environ frs 900.—) par mois plus une indemnité de tenue de Rm. 15.—. Tandis que le syndicat revendique un supplément de Rm. 15.— pour chaque voyage avec moins de 15 voyageurs à servir, la compagnie veut introduire un supplément de service de 8 %, à percevoir par le conducteur contre acquit. La direction s'est déclaré prête à garantir jusqu'à concurrence de Rm. 80.— par mois le rapport de ces suppléments de service, mais elle prétend que le conducteur touche au moins Rm. 250.— par mois de pourboires. Le syndicat revendique la garantie d'une recette de Rm. 200.—.

Les autres conditions de travail sont également défavorables. Le conducteur doit payer lui-même les frais de deux tenues de services par an au tailleur de la compagnie, soit une somme de Rm. 280.— en chiffres ronds. Les prescriptions au sujet du remplacement d'objets perdus ou détériorés, achat de savon, de glace etc., aux frais du conducteur, alors qu'il lui est interdit en même temps de réclamer un pourboire, font déjà depuis longtemps l'objet de l'animosité du personnel.

Principalement pour donner à ses prescriptions sur la durée du travail la forme prescrite par la loi, la compagnie cherche à conclure un contrat collectif. Après six mois de négociations, l'affaire en resta au point mort. Ensuite la compagnie invoqua la commission arbitrale. Celle-ci rendit une sentence donnant satisfaction aux vœux de la Compagnie Internationale, mais qui fut rejetée par le syndicat.

Pour le moment il a été convenu de

laisser intactes les conditions de travail jusqu'au 1er avril 1931.

HONGRIE

La Hongrie est un pays de cocagne... pour des exploiters d'hommes de l'aloï de la Compagnie Internationale.

Dans le service des wagons-restaurants de la Hongrie, la situation est simplement terrible. Dans toute l'acception du terme, le personnel y passe la vie sur les rails. Des durées du travail de 16 à 20 heures sont à l'ordre du jour; des locaux de logements ne se trouvent nulle part (à l'exception de Budapest), le personnel dort sur le plancher et les chaises, des wagons-restaurants; le personnel de salle n'obtient pas un centime de la compagnie; théoriquement les garçons ont un jour de repos par quinzaine, dans la pratique cependant beaucoup moins souvent; les garçons et le chef doivent rétribuer les nettoyeurs de l'argenterie à raison de 80 à 90 Pengoe (1 Pengoe = environ frs. français 4.50) par mois de leur

propres deniers, ce qui signifie une perte de salaire appréciable pour les garçons et un salaire de famine pour les nettoyeurs. Les nettoyeurs de voitures travaillent un jour et pas l'autre, mais chaque fois ils sont en route pendant 24 heures consécutives. En rémunération ils touchent 130 à 180 Pengoe par mois. Pour ce qui est de la durée de travail, le personnel de cuisine se trouve dans les mêmes conditions déplorables que le personnel de salle. Le cuisinier touche Pengoe 200 à 400 par mois, dont 10 % sont déduits aux titres les plus divers.

Le personnel songe bien à l'organisation syndicale. Mais comment s'y prendre dans le pays de terreur de Horthy ?

Le bon patriote hongrois, qui soigne les affaires de la Compagnie Internationale et subjugué ses compatriotes à la servitude au profit du capital étranger, est candidat conseiller d'Etat. Serait-ce pour récompenser ses mérites de «la bonne réputation de la Hongrie à l'Etranger» ?

Examens médicaux et examens périodiques aux chemins de fer

GRANDE BRETAGNE

Il existe pour tous les chemins de fer des directives communes (standard regulations) sur les examens médicaux et examens périodiques du personnel. Au moyen d'accords dans les Conseils paritaires du personnel de chaque compagnie, il peut être dérogé à ces directives, une faculté dont il est fait usage.

Les agents sont examinés sur leur état de santé général avant leur commissionnement et après des maladies d'une certaine durée (dans la règle un mois et plus) et lorsqu'ils atteignent la 55ème ou 60ème année. Sur l'utilisation d'agents physiquement incapables de continuer leur service, il n'y a des instructions détaillées que pour le personnel de la locomotive. Pour les autres catégories, c'est la loi non écrite de la bienveillance.

Le personnel est divisé en trois groupes : A, B et C.

Acuité visuelle

Pour les agents du

Groupe A—1 : mécaniciens, conducteurs d'automotrices, chauffeurs, aides-conducteurs et nettoyeurs de locomotives, l'acuité visuelle doit être :

1° avant l'utilisation d'un nettoyeur en qualité de chauffeur — et pour le reste après deux ans d'utilisation comme nettoyeur — :

6/6 sur les deux yeux, sans verres.

2° avant la nomination de chauffeur :
6/6 sur un et 6/9 sur l'autre œil et 6/6 en se servant des deux yeux, sans verres.

3° Lors de la nomination au grade de mécanicien :

6/9 sur un et 6/12 sur l'autre œil et 6/9 en se servant des deux yeux, sans verres.

Si l'acuité visuelle exigée au 3° est atteinte, les agents sont réexaminés à l'accomplissement de la 50ème, 55ème et de la 60ème année.

Sont promus mécaniciens, les chauffeurs dont l'acuité visuelle atteint encore :

4° 6/12 sur un et 6/18 sur l'autre œil et 6/12 en se servant des deux yeux, sans verres.

Si l'examen dans le cabinet du médecin ne donne pas satisfaction, il est procédé à un examen pratique, à répéter tous les deux ans, par un fonctionnaire de la Compagnie. L'agent doit reconnaître en plein jour, l'état atmosphérique étant favorable :

a) les signaux de sémaphores avec chaque œil seul à une distance de 800 yards (environ 725 m.) et en se servant des deux yeux à 1000 yards (environ 910 m.);

b) des signaux par le drapeau (dimensions du drapeau 89 × 61 cm.) avec chaque œil seul à une distance de 400 yards (environ 360 m.) et en se servant des deux yeux à 500 yards (env. 450 m.).

Des mécaniciens ayant l'acuité visuelle mentionnée au 4° sont examinés tous les trois ans, jusqu'à l'accomplissement de leur 60ème année. Tous les agents de la locomotive sont réexaminés sur leur facultés visuelles tous les deux ans après avoir atteint l'âge de 60 ans.

Sont admis au service des locomotives de manœuvres, les agents qui reconnaissent les signaux de sémaphore avec chaque œil seul à une distance de 200 yards (env. 180 m.) et, en se servant des deux yeux, à une distance de 400 yards (env. 360 m.) et les signaux par le drapeau à

une distance de 150 yards (env. 135 m.).
Pour les agents du

Groupe A.—2 : manœuvres et chefs manœuvres, contrôleurs et ouvriers des gares; chefs de trains; contrôleurs de route et gardes-convois faisant fonction de chefs de trains; aiguilleurs, gardes-signaux et sémaphoristes; les ouvriers aux bagages et marchandises, les chargeurs, les conducteurs de grues et les surveillants de machines travaillant en dehors des bâtiments de service; les gardes-barrières, lampistes, annotateurs, chefs-cantonniers (âgés de moins de 30 ans lors de leur nomination), les cantonniers au-dessous de 30 ans, les visiteurs de wagons et de voitures, chefs ouvriers au nettoyage des voitures et agents de la police ferroviaire, l'acuité visuelle doit être :

1° à l'entrée en service et au passage d'un emploi du groupe B ou C dans un emploi du groupe A :

6/6 sur les deux yeux, sans verres.

2° lors du commissionnement :

6/9 sur un et 6/12 sur l'autre œil et 6/9 en se servant des deux yeux, sans verres.

Les agents, dont l'acuité visuelle atteint les normes indiquées au 2°, sont examinés régulièrement à l'accomplissement de la 60ème année et à partir de ce moment tous les deux ans.

Le commissionnement a encore lieu quand l'acuité visuelle est de :

3° 6/12 sur un et 6/18 sur l'autre œil et 6/12 en se servant des deux yeux.

Dans ce cas ils sont réexaminés tous les cinq ans.

Quand l'examen dans le cabinet du médecin fait conclure à l'incapacité de service, il sera procédé à la demande de l'agent à un examen pratique par un fonctionnaire de la compagnie. L'état atmosphérique étant favorable, l'agent doit reconnaître en plein jour :

a) les signaux de sémaphores à une distance de 200 yards (env. 180 m.) avec chaque œil seul et à 400 yards (env. 360 m.) en se servant des deux yeux;

b) des signaux par le drapeau à une distance de 150 yards (env. 135 m.).

L'examen pratique est répété tous les trois ans.

L'usage de verres est admis aux examens périodiques des sémaphoristes, chefs de trains et contrôleurs de route.

Pour les agents du

Groupe B : chefs de gare, chefs de bureaux de marchandises, surveillants des manœuvres, agents de surveillance, fonctionnaires administratifs et techniques appelés à travailler en dehors des bâtiments de service, cantonniers et chefs cantonniers âgés de plus de 30 ans lors de leur commissionnement, agents à l'entre-

tien des télégraphes et signaux, ouvriers, chefs ouvriers et surveillants au transbordement, gardes-convois appelés à faire les fonctions de chef de train, conducteurs d'automobiles, ouvriers des remises aux locomotives (laveurs, chargeurs de charbons, allumeurs, nettoyeurs de feux etc.), nettoyeurs de voitures et chefs nettoyeurs, gardes-barrières aux postes sans signaux, l'acuité visuelle doit atteindre :

1° à l'entrée en service et au passage d'un emploi du groupe C dans un emploi du groupe B :

6/9 sur un et 6/12 sur l'autre œil et 6/9 en se servant des deux yeux, sans verres;

2° aux examens ultérieurs :

6/12 sur un et 6/18 sur l'autre œil et 6/12 en se servant des deux yeux, sans verres.

Si un des examens mentionnés au 2° ne donne pas satisfaction, l'agent est soumis aux examens pratiques prévus pour le personnel de la locomotive. Les examens pratiques doivent être répétés après des maladies d'une certaine durée et des accidents pouvant nuire aux facultés visuelles.

Pour les agents du

Groupe C, c'est-à-dire ceux qui ne travaillent pas sur ou à proximité des voies, l'acuité visuelle doit atteindre

6/18 sur chaque œil seul et en se servant des deux yeux, avec ou sans verres.

Ces agents sont réexaminés seulement quand des défauts deviennent manifestes et après des maladies et accidents.

Les examens d'agents en service doivent être précédés d'un repos ininterrompu de 12 heures. Pour autant que possible il doit être procédé à tous les examens pratiques au cours des mois d'avril à octobre.

L'acuité visuelle est déterminée suivant la méthode de Snellen. A tous les examens pratiques, un représentant syndical peut assister, si l'agent le désire.

Sens chromatique

Le sens chromatique est examiné suivant la méthode d'Edridge-Green : perception de lumière colorée dans une chambre noire.

A l'entrée dans un emploi des groupes A et B, le sens chromatique doit être intact. A chaque examen de l'acuité visuelle, il est procédé également à l'examen du sens chromatique. Aux examens d'agents en service, le sens chromatique est considéré comme suffisant quand l'agent distingue bien les trois couleurs importantes, c'est-à-dire le vert, le rouge et le blanc.

Dans chaque cas il peut être procédé une deuxième fois à l'examen du sens chromatique; pour prévenir la timidité, l'agent à examiner peut se faire accompagner par un représentant syndical.

Communications du Bureau

Effectifs au 1er janvier 1931

Les questionnaires habituels ont été envoyés aux organisations au sujet du nombre des membres et des finances au 1er janvier 1931.

Nous comptons que toutes les organisations nous fourniront les données dans le plus bref délai.

Réunion de Chauffeurs et d'agents des Tramways

L'assemblée de la Commission Consultative de la section des chauffeurs se tiendra les 20 et 21 février 1931 à Berlin, dans la salle numéro I de la Gewerkschaftshaus, Engelufer 24/25. Le projet de programme international à discuter a déjà été envoyé à toutes les organisations. L'ordre du jour avec les autres articles suivra.

Jusqu'ici les organisations d'Angleterre, d'Allemagne, de France, d'Autriche, de Suisse, de Tchéco-Slovaquie, de Belgique et des Pays-Bas ont désigné leurs représentants à la Commission consultative.

La première séance aura lieu les 22 et 23 février prochains, également à Berlin.

Les deux assemblées se suivent afin de rendre possible que des délégués des chauffeurs puissent assister à la réunion des tramwaymen et vice-versa, étant donné que certaines propositions, comme p. ex. celles renvoyées par le Congrès de Londres aux deux sections, touchent, sous certains rapports, les deux groupes.

A la réunion de tramwayman sera soumis e. a. un projet de programme international de revendications pour le personnel de tramways, présenté par l'organisation autrichienne et sur lequel le camarade Weigl fera rapport.

Section des Cheminots

A cause de maladie du personnel et d'accumulation de travail, la rédaction du compte-rendu du Congrès de Madrid a été retardée.

La publication se fera à bref délai.

Cotisations reçues

a. Pour 1930 :	
Cheminots Polonais	Hfl. 750.—
Espagne, Stewards Vigo	" 12.—
Féd. tchèque de Mécaniciens	" 121.30
Cheminots Canadiens	" 450.22
Afrique, Cheminots Rhodésiens	" 28.84
b. Pour 1931 :	
Finlande, Cheminots	Hfl. 19.41
France, Cheminots	" 78.45
c. Secours au mouvement polonais :	
Norvège, Ouvriers du Transport	Hfl. 282.21
Danemark, Chauffeurs	" 132.57

Cotisation extraordinaire pour 1931

L'Union bulgare des Cheminots nous informe, qu'à part de l'augmentation de la contribution habituelle de 6 à 8 cents entrant en vigueur à partir du 1er janvier 1931, elle paiera également, conformément à la décision prise à Stockholm, la contribution supplémentaire de 1½ cents par membre pour 1931 en faveur de la propagande de l'I.T.F. en dehors d'Europe.

C'est la première organisation qui nous en a informés. Sans doute il y en aura encore qui prendront une décision identique, sinon toutes celles qui pour 1930, ont exécuté la décision de Stockholm.

A qui le tour?

INDEX I.T.F. 1930

La table des matières publiées dans ce périodique au cours de l'année 1930, est à l'impression. Nous la joindrons au numéro de février 1931 pour tout abonné qui en fera la demande.

MARINS

Les armateurs ont réussi à créer de nouveaux obstacles à la réglementation de la durée du travail des gens de mer.

Sous ce titre, le camarade Sven Lundgren, président de l'Union suédoise des chauffeurs et membre de la Commission paritaire maritime internationale, publie dans «Eldaren», l'organe du Syndicat, un article de fond, passant en revue la situation actuelle. Pour commencer il rappelle trois faits : A Washington il a été décidé en principe que la durée du travail des marins serait réglementée sur la base de la journée de 8 heures. En 1926, seuls des représentants de l'I.T.F. furent élus représentants ouvriers à la Commission paritaire maritime. Le représentant de l'armement français a voté pour la réglementation internationale de la durée du travail des gens de mer.

Lundgren donne ensuite un aperçu des tractations à la session maritime de la Conférence internationale du Travail d'octobre 1929, session à laquelle les patrons essayèrent une défaite et dont les résultats pouvaient induire à croire que la Conférence internationale du Travail adopterait en 1930 un projet de convention.

Le conseil d'administration du Bureau international du Travail arrive cependant à cette conclusion qu'il serait peut-être impossible de traiter la question en 1930 et qu'il faudrait remettre l'affaire à 1931. Les organisations des gens de mer se sont résignées à l'inévitable.

La procédure coutumière aurait dû amener la Commission paritaire maritime à examiner les réponses des gouvernements au questionnaire du Bureau international du Travail. Le représentant de l'armement français n'aurait probablement pas changé d'attitude — la semaine de 48 heures étant légale dans la marine marchande française — et il y aurait eu ainsi une majorité pour la revendication ouvrière. C'est ce qu'il fallait éviter à tout prix. Et le Conseil d'administration du B.I.T. décida d'instituer un Comité technique tripartite et de tenir la Commission paritaire maritime à l'écart.

Nous citons le reste de l'article :

«Il n'est point nécessaire de distinguer les questions sociales des gens de mer de celles des autres travailleurs. Il faut les envisager de la même façon que les autres questions traitées par les Sessions ordinaires de la Conférence du Travail. Par exemple, une convention relative au tra-

vail de nuit des enfants n'est pas traitée exclusivement par des gens intéressés au maintien du travail de nuit des enfants, mais par une Session ordinaire de la Conférence. Tout le temps on a fait des efforts pour n'admettre à la discussion de la durée du travail des gens de mer que des représentants de pays maritimes. Les efforts tendent à exclure des délibérations sur ces questions tels Pays-Membres de l'Organisation du Travail qui ne sont point des nations maritimes. Les gens de mer en subissent le préjudice, car l'expérience a prouvé que ces pays sont plutôt enclins à faire valoir des considérations d'ordre social dans les délibérations sur des questions du travail maritime, donc enclins à aider les gens de mer. Les circonstances nous ont forcés à participer à ces délibérations particulières sur les problèmes maritimes; cependant à la dernière Session maritime de la Conférence internationale du Travail, nous avons demandé l'abolition des Sessions spéciales. Nous avons réussi à faire entendre notre voix et le Conseil d'administration du B.I.T. devait définitivement prendre position sur cette question, avant la prochaine Conférence. Au lieu de faire cela, le Conseil d'administration du B.I.T. a créé le Comité technique tripartite, donnant ainsi plus d'éclat encore à la disjonction des questions maritimes du reste de la législation sociale. Pour être représenté au Comité tripartite, un pays doit avoir un tonnage minimum. Cette disposition garantit que les représentants ouvriers seront dans la minorité absolue et que l'opinion de l'armement sera prédominante. Il saute aux yeux que dans un pareil Comité seules des considérations d'ordre purement économique prévautront, car les Membres de l'Organisation Internationale du Travail non-propriétaires d'une grande flotte commerciale, qui à d'autres occasions ont fait valoir des considérations relevant de la politique sociale, sont poussés sur la voie de garage.

Le plus remarquable est l'accord des représentants ouvriers au Conseil d'administration du B.I.T. avec cette décision. Nous ne nous expliquons pas cela.

Nous considérons cette marche des choses comme funeste. Il doit en résulter

que la question de la durée du travail des gens de mer recontera encore plusieurs obstacles avant d'être résolue définitivement. Nous savons que les intérêts de l'armement sont très actifs dans tous les pays pour contrecarrer l'adoption d'une Convention, recommandant la journée de 8 heures dans la marine marchande. Ils viennent d'obtenir une aide particulière. Le directeur du Bureau international du Travail, répondant à la question comment il a pu se décider à faire instituer ce Comité spécial tripartite d'experts, a fait allusion à ce que la durée du travail des mineurs est également traitée par une Commission spéciale. Mais ici il y a une différence, car pour les travailleurs des mines il s'agit de réaliser une réduction supplémentaire de la durée du travail. Ils tombent d'emblée sous la convention sur les 8 heures. Pour les gens de mer il s'agit d'obtenir enfin la réglementation de la durée du travail. Ils sont encore en dehors de toute réglementation internationale quelconque.»

Nous n'avons guère beaucoup à ajouter à cet article de notre ami Lundgren. Nous devons probablement encore revenir plus souvent sur l'affaire toute entière.

Nous partageons totalement l'avis de Lundgren. Cependant nous voudrions une fois de plus faire ressortir expressément que la différence, entre l'institution d'un Comité spécial pour les mineurs et d'une Commission tripartite pour les gens de mer, ne réside pas en premier lieu dans le fait que les mineurs tombent automatiquement sous la convention des 8 heures, alors que pour les gens de mer le premier commencement d'une réglementation doit encore être fait, mais que la réglementation spéciale de la durée du travail revendiquée par et pour les mineurs se trouve à un stade de préparation et n'a pas encore été traitée en première lecture par la Conférence du Travail, alors que la semaine de 48 heures revendiquée par les marins est adoptée en première lecture. En vertu de la procédure de l'Organisation Internationale du Travail suivie jusqu'à présent, une seconde lecture devrait avoir lieu avec le résultat de l'adoption ou du rejet d'une convention. L'intercalation d'une Commission tripartite entre la première et la deuxième lecture est une innovation dangereuse et inopportune, telle que l'a qualifiée à raison la résolution unanime des officiers de la marine marchande et des gens de mer.

Pour le reste, les gens de mer et leurs organisations devront compter plus que jamais et en premier lieu sur leurs propres forces pour mener à bonne fin la lutte pour la semaine de 48 heures.

Les gens de mer japonais et le droit de grève

Depuis quelque temps la question du droit de grève des gens de mer est une des questions brûlantes au Japon. Depuis qu'en 1928 les gens de mer ont emporté la fixation d'un salaire minimum — un des résultats les plus importants dans l'histoire du mouvement des gens de mer japonais — le nombre des différends tend à s'accroître. Pour les neuf premiers mois de 1930 le nombre était déjà de quinze et, eu égard à la dépression qui règne dans la navigation du pays, on peut s'attendre à ce qu'il accuse une augmentation dans l'avenir. Jusqu'ici ces différends n'ont pas été reconnus comme tels par la loi et les armateurs ont usé de l'article 72 de la Loi sur la Navigation pour les réprimer comme agissements illégaux.

Toutefois, ces derniers temps on fait quelque progrès en ce qui concerne l'admissibilité légale des conflits du travail maritime. A la dernière réunion de la sous-commission de la Commission Officielle pour l'Etude de la Loi Maritime (Official Commission of Research on Maritime Law), à Tokio, a été adoptée une résolution, aux termes de laquelle les grèves des gens de mer seraient légitimes dans certaines circonstances : (1) les navires en question doivent se trouver dans des ports japonais; (2) l'objet du différend doit être en négociation pendant au moins une semaine et une grève doit être notifiée 24 heures d'avance; (3) les grèves ne seront considérées comme étant légales que lorsqu'elles ne mettent en danger ni vie ni navire. Sur les instances des armateurs la même assemblée a voté une autre résolution, plus défavorable, aux termes de laquelle les capitaines des navires seront autorisés à résilier immédiatement les contrats de service en cas d'une cessation sérieuse du travail, ces résiliations étant cependant sujettes aux stipulations de la loi civile sur les conflits du travail. Cette disposition tend à étendre le pouvoir du capitaine de congédier des gens de mer, lui attribué par l'article 581 du Code Commercial Japonais, interprété en ce sens que le droit de congédier appartient à l'armateur qui, cependant, peut le déléguer au capitaine en cas de nécessité. A l'avis de l'Union des Gens de Mer Japonais, cette résolution n'a que la valeur d'un vœu des armateurs, tant que le capitaine appartient à l'Association des Officiers de la Marine Marchande et exécute les instructions de cette organisation.

On prévoit que cet amendement sera maintenu par la Commission pour l'Etude de la Loi Maritime et adopté à la session prochaine du Parlement.

L'Union des Gens de mer japonais fut représentée dans la sous-commission par deux membres qui ont fait des gros efforts pour obtenir les plus grands avanta-

ges possibles pour les gens de mer. Toutefois, l'Union est loin d'être satisfaite des résultats obtenus. Il faut mettre en relief que le caractère de la navigation japonaise devient de plus en plus international, de sorte que la stipulation qu'une grève n'est légale que lorsque le navire en question se trouve dans un port japonais, constitue une restriction très sérieuse, cependant que le droit du capitaine de congédier en cas d'une cessation sérieuse est également un handicap considérable.

.

L'information ci-dessus a été empruntée au numéro de novembre du journal «The Seaman» de l'Union des Gens de Mer Japonais, depuis quelque temps affiliée à l'I.T.F. L'idée qu'elle donne de la situation du mouvement des gens de mer au Japon démontre que l'affaire y est prise par le bon bout. Bien qu'il reste encore beaucoup à faire pour ce qui est du droit de grève des gens de mer, nous espérons que les résultats obtenus jusqu'ici stimuleront nos camarades japonais à des efforts toujours plus énergiques.

Attention à l'escroc!



Dans les communiqués de presse de l'I.T.F. du 23 décembre 1930, nous avons mis en garde contre un escroc, se présentant sous le nom de J. Weisz. Il prétend être dessinateur et artiste peintre et tâche de vendre des œuvres d'art. A ce que nous avons dit dans nos communiqués de presse sur cette personne, nous désirons ajouter quel-

ques précisions et le portrait.

L'individu en cause, qui semble également porter les noms de Kvistad et Forgách, s'est présenté à l'I.T.F. comme J. Weisz, émigrant hongrois d'origine bulgare, se légitimait comme membre d'un parti socialiste et était porteur de lettres émanant de militants politiques connus. L'entretien que nous avons avec lui révéla qu'il connaît bien le mouvement et les militants ouvriers belges. Il affirma être dessinateur, demanda un ordre de dessins ou d'affiches pour l'I.T.F. et soumit instantanément des projets qu'il avait sur lui. Il reçut ordre pour deux dessins d'affiches qu'il fournit quelques jours plus tard et pour lesquels il fut payé. Il a réussi à vendre également des dessins, prétendument faits par lui, à d'autres organisations ouvrières hollandaises. Il s'est révélé par après que le prétendu J. Weisz est un escroc, qui a gagné la confiance d'un artiste demeurant à Anvers. Cet artiste, qui s'appelle Joseph Waidinger, avait accepté les services de démarcheur

offerts par Weisz. On remarque que l'escroc avait accepté un faux nom dont les initiales correspondent à celles du nom de l'artiste trompé. L'escroc a vendu nombre de dessins, mais n'a pas remis le produit de la vente à l'artiste. Il a disparu d'Anvers emportant un grand nombre de dessins, et sans avoir satisfait à de grosses dettes.

Il est quasi certain que cet individu ne se trouve plus en Hollande et tâche maintenant d'exercer son malpropre métier en d'autres pays, probablement dans les régions de langue allemande. Il est porteur d'une lettre de recommandation du secrétaire général de l'I.T.F., dont il fera probablement usage.

Nous mettons nos organisations en garde contre cet escroc et les prions, si l'occasion s'en présentait, de prendre toutes mesures utiles pour empêcher l'individu de nuire davantage, notamment tâcher d'entrer en possession de dessins, de lettres de recommandation et de documents de légitimation d'organisations ouvrières.



Modification des Communications de Presse en espéranto

Dans le but d'améliorer notre seule publication en espéranto, notre secrétariat a adressé à nos lecteurs une circulaire, proposant les modifications suivantes:

1) A partir du mois de janvier 1931 les Communications de Presse ne paraîtront plus bi-mensuellement, mais mensuellement et comprendront 10 à 12 pages;

2) elles publieront les nouvelles concernant la vie syndicale de la façon habituelle, mais dans une forme un peu abrégée, et donnera des extraits d'articles empruntés au bulletin I.T.F., tandis que la rubrique consacrée à l'activité des Unions espérantistes des Ouvriers du Transport, la correspondance etc. sera étendue;

3) Le pris de l'abonnement, qui jusqu'ici a été de hfl. 1.50 à hfl. 2.—, sera réduit à un montant uniforme de hfl. 1.20.

Cette circulaire, que nous avons également adressée à toutes les adresses connues d'ouvriers espérantistes du transport, nous a valu des lettres de divers pays, approuvant pour la plupart, nos propositions. Ainsi, nous les considérons comme étant acceptées et elles entreront en vigueur à partir de la date stipulée.

Les communications de presse ainsi enrichies — la publication mensuelle ne signifie guère une régression, vu que jusqu'ici les „Komunikoj" furent publiés bi-mensuellement, mais expédiés mensuellement — attesteront une nouvelle fois de nos efforts d'utiliser cette langue mondiale auxiliaire pour nos buts. Espérons que nos «Komunikoj por la Gazetaro» trouvent un accueil toujours meilleur chez nos membres qui connaissent l'Esperanto.

Espéranto à l'Ecole

Les écoles professionnelles à Linz (Autriche), ont inséré l'espéranto dans leur programme d'études comme matière facultative. A 8 écoles 350 élèves apprennent la langue. Les établissements officiels d'enseignement post-scolaire d'autres villes autrichiennes suivront probablement cet exemple.

A Riesa (Saxe) plusieurs écoles publiques enseignent dans 11 cours l'espéranto à 194 élèves.