

TRAVAIL

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:

Articles d'intérêt général:

- L'Inde et ses travailleurs des transports 26
- Le Rapport annuel de la Fédération des armateurs anglais. 28
- Communications du Bureau 28

Cheminots:

- Salaires et dividendes (II). 29
- Les tarifs-voyageurs aux chemins de fer d'Europe 31
- La lutte autour de l'attelage automatique 36

Ouvriers du transport:

- La réunion de la Commission consultative de la section des chauffeurs 32
- Une réunion de la section des tramways de l'I. T. F. 33

Marins:

- La marine marchande japonaise et l'Union des marins (II). 34
- Autour de la semaine de 48 heures 36
- Espéranto 36



EN AVANT POUR LA PROCHAINE!

L'Inde et ses travailleurs des transports

III.

Le tableau suivant donne une image de la manière dont sont répartis les sièges dans un certain nombre de Conseils provinciaux.

Provinces	Nombre de membres		Ouvriers	Patronaux	Population totale en millions	Nombre d'ouvriers et de paysans non affranchis en millions
	Elus	Nommés				
Assam	39	14	1	6	7.6	6.5
Bengale	114	26	2	25	46.6	40.6
Behar & Orissa	76	27	1	9	34.3	32.0
Bombay	86	28	3	12	19.5	15.0
Province centrale et Berar	55	18	1	3	13.8	12.0
Pendjab	71	23	1	7	20.6	17.0
Madras	98	34	—	3	42,3	40,0
Provinces unies de Agra et Oudh	100	23	—	9	45,5	41,0

Dans le cas des Conseils provinciaux, le gouvernement fait également les nominations de son libre choix.

Abstraction faite de l'unique membre de l'Assemblée législative et des membres des Conseils provinciaux mentionnés ci-dessus, les ouvriers n'ont aucune représentation, ni dans les organes législatifs centraux ni dans les organes locaux.

La législation relative aux transports.

Le développement rapide de l'industrie a déterminé dans l'Inde la création de lois comportant de nombreuses prescriptions relatives aux transports. Vu que les transports nous intéressent en première ligne, nous nous bornerons, à part quelques détails de caractère général, à donner un aperçu des mesures législatives qui intéressent directement les 1.100.000 ouvriers des transports.

Le gouvernement de l'Inde a ratifié les conventions adoptées par la Conférence internationale du Travail sur l'âge minimum de l'admission des enfants à la mer et sur l'emploi de la main-d'œuvre mineure comme chauffeurs et soutiers, de même que sur l'examen médical obligatoire de ces enfants et jeunes gens. *)

Une autre série de mesures législatives, a trait aux ports et on parle généralement des Lois sur les ports. Depuis 1889, lorsque la première de ces lois fut adoptée, plusieurs améliorations y ont été apportées. La principale, au point de vue des travailleurs, était celle de 1922 qui autorisait les gouvernements locaux à établir des règles pour l'emploi d'enfants âgés de moins de 12 ans, dans la manutention de marchandises dans les ports. **)

La partie la plus importante de la législation relative aux transports, est cependant celle qui intéresse les chemins de fer. Les chemins de fer de l'Inde ont commencé à se développer dans la deuxième moitié du siècle écoulé, mais il ne fut point question d'une réglementation des conditions de travail du personnel, avant l'adoption, par la Conférence internationale du Travail, de la convention sur la durée du travail en 1919 et de celle sur le repos hebdomadaire en 1921. En 1926, la *Indian Railway Conference Association* désigna une commission consultative chargée d'étudier les méthodes propres à mettre en pratique ces conventions qui avaient déjà été ratifiées par le gouvernement. La Commission consultative présenta un rapport à une sous-commission de l'Association; celle-ci rencontra toutefois quelques difficultés pour pouvoir appliquer les conventions. La sous-commission établit par con-

séquent quelques règles qui régiraient la mise en application des conventions et elle recommanda leur adoption dans les 12 mois — période qui expirait le 30 septembre 1928 — sauf en ce qui concerne le personnel roulant. Le gouvernement estima cependant que les principes de la convention ne pouvaient pas être appliqués par les chemins de fer sans la promulgation d'une législation à cet effet.

Entretemps le Conseil général de la Fédération pan-indienne des cheminots présenta quelques revendications d'ordre général ayant trait aux heures de travail et de repos et une délégation, présidée par le camarade Giri, se rendit auprès du gouvernement le 4 mai 1929. Les administrations des chemins de fer firent également des démarches auprès du gouvernement. En 1929, le gouvernement de l'Inde déposa un projet de loi qui fut amendé et adopté sous le nom de loi sur les chemins de fer de l'Inde, 1930.

Cette loi est la première qui accorde aux représentants des travailleurs une voix consultative. Elle prévoit pour tous les travailleurs et employés des chemins de fer, une semaine de 60 heures, à l'exception du personnel roulant et des agents dont le service a un caractère intermittent. Pour ces derniers groupes, la semaine sera de 48 heures. La loi autorise des dérogations dans le cas d'accidents et d'autres cas d'urgence. Un repos hebdomadaire de 24 heures consécutives commençant le dimanche, est prévu pour toutes les catégories du personnel, y compris ceux dont le service est intermittent. Des attributions étendues ont été conférées aux chemins de fer telles que par exemple :

- 1° le droit d'établir des exceptions temporaires;
- 2° le droit de déclarer qu'un service est essentiellement intermittent;
- 3° le droit de transmettre leur autorité à un fonctionnaire subalterne.

Ces pouvoirs dont bénéficient les autorités ferroviaires laissent la voie ouverte à beaucoup d'abus. On peut dire, à la lumière des expériences du passé, que la loi sur les chemins de fer, lorsqu'elle sera entrée en vigueur, n'apportera pas d'améliorations importantes aux conditions de travail. Ceci ne diminue cependant en rien l'importance du fait que le gouvernement de l'Inde, le premier des employeurs du pays, a dû renoncer à son système de traiter les travailleurs comme des serfs et a dû reconnaître qu'ils constituent un élément dont il faut tenir compte.

Les chemins de fer.

Nous donnons ci-dessous un aperçu général sur les conditions existant sur le réseau ferré de l'Inde, espérant que, tout en étant bref, il donnera une image suffisamment claire du rôle important que les chemins de fer jouent dans la vie du pays.

C'était en 1853 que fut ouvert par la *Great Indian Peninsular Railway Company*, le premier chemin de fer de l'Inde, reliant Bombay à Kylian. Un an plus tard, la *Great Indian Railway Company* construisit une ligne de 23 milles, allant de Calcutta à Hooghly. Dans les 20 années qui suivirent, la longueur du réseau augmenta à 18.000 milles. En 1913 le réseau ferré était de 35.000 milles et le 1er avril 1929, le total du réseau exploité était de près de 41.000 milles, tandis que 2.500 milles étaient en voie de construction. L'ensemble du réseau ferré se décompose comme suit :

19.584 milles de lignes à voie large,
16.254 " " " " " d'un mètre,
3.872 " " " " " étroite.

La valeur totale des chemins de fer est de 687 millions de livres sterling. Pendant l'exercice 1928/29, les chemins de fer transportèrent plus de 648.100.000 voyageurs et près de 90.835.000 tonnes de marchandises.

Les recettes brutes pour l'exercice écoulé furent estimées à 1.182.256.000 roupies, les frais d'exploitation à 722.048.000 roupies et les bénéfices à 460.208.000 roupies.

*) Rapport du Directeur à la Conférence internationale du Travail, 1930, 1er Volume.

**) Loi No. XV, datée du 29 mars 1922.

Chemins de fer de 1ère classe.

Nom	Longueur du réseau	Direction générale	Recettes nettes par an	Effectifs du personnel	Observations
Eastern Bengal Railway (E.B.R.)	1 763	Calcutta	25 377 000	57 483	Propriété de l'Etat et exploité par lui.
Bengal Nagpur Railway (B.N.R.)	3 002	do.	35 473 900	72 683	Propriété de l'Etat et exploité par une compagnie.
East India Railway (E.I.R.)	3 995	do.	76 964 000	148 534	Propriété de l'Etat et exploité par lui.
Great Indian Peninsular Railway (G.I.P.R.)	3 857	Bombay	56 234 000	116 773	do.
Bombay, Baroda and Central Indian Railway (B.B. and C.I.)	1 339	do.	43 397 200	72 682	Propriété de l'Etat et exploité par une compagnie.
Madras Southern Mahratta Railway (M. and S. M. R.)	3 065	Madras	37 666 000	62 659	do.
Nizam's Guaranteed State Railway (N.G.S.R.)	1 147	Secundarabad	5 354 000	15 320	Compagnie avec garantie de l'Etat
Assam Bengal Railway (A.B.R.)	1 152	Chittagong	9 774 900	15 484	
Bengal and North-Western Railway (B.N.W.R.)	2 079	Gorakhpour	22 502 000	27 519	Compagnie avec subvention de l'Etat.
South Indian Railway (S.I.R.)	2 348	Trichinopoly	22 172 600	36 332	Propriété de l'Etat et exploité par une compagnie.
Jodhpur Railway (J. R.)	917	Jodhpour	2 030 500	7 787	
North-Western Railway (N. W. R.) (employé aussi pour fins militaires)	6 513	Lahore	46 723 629	117 720	Propriété de l'Etat et exploité par lui.
Rohilkhand and Kumaon Railway (R.K.R.)	564	Gorakhpour	3 785 358	6 018	Compagnie avec subvention de l'Etat
Burma Railway	2 000	Rangoon	19 547 004	27 348	Propriété de l'Etat et exploité par lui.

Il y a une grande diversité dans la forme d'exploitation et de propriété des chemins de fer de l'Inde. Il existe à présent 14 systèmes de régie et d'exploitation. Cinq réseaux appartiennent à l'Etat et sont exploités par lui. Six réseaux appartiennent à l'Etat, mais sont exploités pour son compte par des compagnies fermières qui bénéficient d'un revenu minimum garanti. D'autres encore, dont beaucoup de moindre importance, sont la propriété de compagnies privées et sont exploitées, soit par ces compagnies, soit par l'Etat, soit par d'autres compagnies qui exploitent des réseaux de la propriété de l'Etat. Plusieurs lignes d'intérêt secondaire, sont de la propriété de Conseils régionaux (*District Boards*) ou ont droit à un revenu minimum garanti par ceux-ci. *) Sur les 41.000 milles du réseau ferré en exploitation, 30.000 appartiennent à l'Etat et de ce chiffre, 18.000 milles se trouvent depuis 1925 sous la direction directe du Conseil des chemins de fer.

Le gouvernement de l'Inde dispose d'une influence plus ou moins grande sur le contrôle et l'exploitation de tous les chemins de fer du pays. Cette influence est exercée par la voie du Conseil des chemins de fer, un organisme composé d'un président, qui siège au Conseil Exécutif du Gouverneur général, et de cinq autres membres représentant le commerce, l'industrie etc. et compétents pour traiter toutes questions relatives aux chemins de fer.

Le système d'administration et de gestion des compagnies des chemins de fer, repose à un tel point sur l'arbitraire et est si unilatéral qu'on dirait qu'il a été uniquement créé pour exploiter les travailleurs. La situation qui existe dans l'Inde est si différente de ce qui existe ailleurs, que les expériences recueillies dans d'autres pays ne peuvent pas être d'une grande utilité pour les problèmes ferroviaires qui se posent dans l'Inde. La différenciation entre les races est une des caractéristiques du système administratif. Le mérite est un facteur auquel on n'attache guère ou pas d'importance. Nous donnerons plus loin des chiffres et des renseignements statistiques qui démontrent à quel traitement déloyal et inhumain sont soumis les agents indigènes.

Considérés du point de vue des revenus annuels, les chemins de fer de l'Inde se répartissent en trois groupes :

15 compagnies de première classe, dont les recettes annuelles brutes sont de plus de 5.000.000 roupies;

26 compagnies de deuxième classe, dont les recettes annuelles brutes sont de moins de 5.000.000, mais de plus de 1.000.000 roupies;

14 compagnies de troisième classe, dont les recettes annuelles brutes sont de moins de 1.000.000 roupies.

Nous publions ci-contre un tableau donnant quelques détails concernant les compagnies de chemins de fer de première classe.

Parmi les compagnies de chemins de fer de deuxième classe, les quatre entreprises principales sont les suivantes :

- Dayeeling Himalayan Railway, direction générale Kurseong;
- Gaekwar's Baroda State Railway, direction générale Baroda;
- Barsi Light Railway, direction générale Kurdaradi;
- Bikanir State Railway, direction générale Bikanir.

Les plus importantes compagnies de chemins de fer de troisième classe sont celles-ci :

- Burdwan Katwa Railway, direction générale Calcutta;
- Kalighat Falta Railway, direction générale Calcutta;
- Gwalior Railway, direction générale Gwalior;
- Cutch Railway, direction générale Gwalior.

Pendant l'exercice de 1928/29, les 55 réseaux ferrés dont il s'agit ci-dessus ont employé un total de 807.866 agents, dont 799.301 aux chemins de fer de première classe. Le tableau ci-après indique comment les effectifs du personnel sont répartis sur les trois races :

Anglais	4.988
Anglo-indiens	14.416
Indigènes	788.462
Total	807.866

Les 15 compagnies de chemins de fer de première classe ont versé en salaires un total de 392.789.150 roupies.

(à suivre).

*) Les chiffres et renseignements sur les chemins ont été en partie empruntés au *Railway Year Book* et proviennent en partie de la Fédération pan-indienne des cheminots ou d'organisations adhérentes à celle-ci.

Le Rapport annuel de la Fédération des armateurs anglais.

Le bon vent qui dépose quelquefois sur notre pupitre des documents qui ne sont pas particulièrement ou précisément destinés à l'I. T. F., nous a apporté ces jours-ci un exemplaire du Rapport annuel sur 1930 de la *Shipping Federation*, la Fédération des armateurs anglais bien connue.

Ce rapport, très remarquable, contient entre autres une communication intéressante concernant des négociations et un accord entre les armateurs et l'Union nationale des marins anglais au sujet de la question des heures de travail à bord.

Nous reproduisons ci-dessous in-extenso le passage dont il s'agit, pour l'information et l'édification de nos lecteurs, particulièrement des gens de mer adhérents à l'I. T. F.

Heures de travail.

Dans la question des heures de travail, la réponse adopte la forme d'une réponse commune pour les deux parties des trois sections, du personnel du pont, des machines et du service général, du Conseil national maritime, communiquée au ministre du Commerce par le Secrétaire général, le 22 décembre 1930. En raison de son importance, la réponse est entièrement reproduite ici :

«Je suis chargé de répondre à votre lettre du 1er décembre 1930, dans laquelle vous demandez un exposé de l'opinion du Conseil national maritime sur le questionnaire soumis au gouvernement par le Bureau international du Travail, relativement à la question des heures de travail à bord.

Votre lettre, de même que le questionnaire, ont été étudiés par les diverses sections de ce Conseil, représentant les armateurs et le personnel du pont, des machines et du service général. Ces sections ont constaté que le questionnaire débute par la question: «Estimez-vous qu'il y a lieu de réglementer internationalement, par un projet de convention, la durée du travail à bord des navires?»

Or, l'opinion motivée des sections de ce Conseil, par lesquelles je suis mandaté pour vous écrire, est celle-ci que, bien que toute proposition sérieusement étudiée tendant à une amélioration des conditions de travail des marins bénéficiera toujours de l'attention bienveillante des sections, elles considèrent que les conditions économiques empêchent pour le moment d'envisager dans la navigation maritime toute modification quelque peu importante des heures de travail, généralement reconnues, modification qui, en sacrifiant des besoins pratiques à des idéaux théoriques, devra forcément réagir de manière préjudiciable soit sur le degré d'occupation des marins, soit sur leurs salaires.

Les sections du Conseil désirent souligner le danger dérivant de parallèles erronés entre les industries terriennes et la navi-

gation maritime. Les questions de la régularité de l'emploi, de l'usage des heures de loisir, de la nature et de l'intensité du travail et les conditions climatiques, de la distance entre le domicile et le lieu du travail, sont autant de facteurs qui différencient le travail du marin de celui des travailleurs terriens.

Pendant beaucoup d'années le Conseil, agissant dans un esprit de concorde et avec le désir d'écartier toutes injustices et tous griefs légitimes, a été en mesure de régler les conditions de travail dans la marine marchande à la satisfaction réciproque des représentants des deux parties de ce Conseil et les sections ont une confiance complète en ses possibilités de continuer à agir ainsi. Elles sont convaincues que c'est seulement dans cet esprit et par des efforts communs, consentis sans contrainte, que l'on pourra examiner et liquider de manière appropriée et efficace toutes injustices relatives aux heures de travail. C'est pour cette raison qu'elles se prononcent énergiquement contre toute proposition tendant à établir une législation obligatoire qui, par son caractère rigide et artificiel, compromettrait les résultats du travail pratique de la marine marchande.

La réponse des sections du Conseil à la première question du questionnaire est par conséquent négative et la nécessité de répondre séparément aux autres questions, ne se pose donc pas.

J'ai le devoir d'ajouter que, suivant l'opinion des sections du Conseil, il serait certainement déloyal, dans une industrie où la concurrence internationale est si accusée qu'elle l'est dans la navigation maritime, en admettant qu'une réglementation internationale des heures de travail soit possible, de traiter de manière spéciale un seul aspect des conditions de travail, tout en laissant sans aucune réglementation les autres facteurs qui les composent, tels que les salaires. Il est évident que, dans ces circonstances, des conditions nationales particulières permettraient de neutraliser les effets économiques d'une réglementation internationale des heures de travail, soit directement, par des modifications des taux des salaires, soit au moyen de subventions. Le Conseil insiste par conséquent respectueusement auprès du gouvernement pour qu'il s'abstienne de toute réglementation internationale qui aurait pour effet pratique d'enrayer les efforts que fait la marine marchande anglaise pour faire face à la concurrence étrangère qui devient de plus en plus acharnée.

Je voudrais ajouter encore que cette opinion est exprimée sans aucun préjudice à la réponse à faire à la deuxième question posée dans votre lettre du 7 février 1930, à savoir «si des heures de travail supplémentaires sont faites dans la marine marchande britannique et si oui, quelles mesures pourraient être prises pour y remédier». Cette question est toujours l'objet d'une étude

et de pourparlers entre les deux parties du Conseil.

(signée): F. C. Allen,
Président.
Cuthbert Laws,
Directeur général.
Michael Brett,
Secrétaire.
Richard Snedden,
Secrétaire adjoint.

Il ressort du passage reproduit que la tactique de Havelock Wilson, tactique qui a fait un tort indicible à la cause des marins de tous les pays, y compris — et non en dernier lieu — les marins britanniques, prédomine toujours dans l'Union nationale des marins anglais. C'est un fait attristant que de voir que cette organisation est toujours complètement dénuée de tout ce qui pourrait faire penser, fût-ce de loin, à une manière de voir internationaliste, sans parler encore de l'esprit de solidarité internationale avec les camarades de travail d'autres pays.

Communications du Bureau.

Session du Comité exécutif.

La prochaine réunion du Comité exécutif aura lieu à Amsterdam, les 14 et 15 avril prochain.

Cotisations reçues.

Pour 1930:	
Union des marins finlandais	f. 30.—
Union des employés des chemins de fer norvégiens	92.82
Union du personnel du service général de Suède	63 —
Pour 1931:	
Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux	200.—
Union des cheminots bulgares	357 52
Union danoise des chauffeurs de navires	172.—
Syndicat des chauffeurs d'Esthonie	22 —
Union nationale des cheminots anglais	8.000.—
Union britannique des travailleurs du commerce de détail et similaires	1.209.71
Union des cheminots norvégiens	503 12
Union des cheminots allemands de Tchécoslovaquie	1.384 44
Union des cheminots tchèques	858.58
Union des cheminots suédois	2 920.—
Union suédoise des transports	2.098 80
Union des marins suédois	526 16
Union suédoise des chauffeurs de navires	423 52
Union suédoise du personnel du service général	28 —
Syndicat du personnel du service général de la ligne Suède-Amérique	40.—
Union suédoise des mécaniciens	408 96

Congrès.

Union des cheminots de Lettonie, du 20 au 22 mars à Riga.
Union des travailleurs des transports hongrois, le 29 mars à Budapest.
Union britannique des travailleurs du commerce de détail et similaires, du 5 au 7 avril à Southport
Fédération luxembourgeoise des cheminots, les 2 et 3 mai à Vianden
Syndicat national des cheminots espagnols, du 2 au 10 mai à Salamanca.
Union des cheminots allemands, du 21 au 27 juin à Hambourg.
Union britannique des transports, le 29 juin et jours suivants à Blackpool
Fédération internationale des Employés et Techniciens, du 11 au 15 mai, à Amsterdam.

CHEMINOTS

Salaires et dividendes (II).

Les travaux du Conseil national des salaires aux chemins de fer anglais

Le 19 janvier dernier, les négociations au sujet de la rétribution des cheminots anglais, furent entamées devant le Conseil national des salaires; le 13 février, le Conseil écouta les derniers discours des défenseurs. Cela fait treize jours de séances publiques pendant lesquelles la tribune publique fut toujours comble.

Cela fait honneur au peuple anglais et à ses coutumes, qu'il ait institué ce Conseil national des salaires qui, par le caractère de ses travaux, contraint le capitalisme à fonder ses exigences vis-à-vis des travailleurs des chemins de fer, non seulement sur des arguments économiques, mais encore sur des conceptions juridiques d'ordre moral. Un conflit aux chemins de fer émeut l'opinion publique, en Angleterre aussi bien qu'ailleurs.

Les séances devant le Conseil national des salaires en Angleterre ont eu comme résultat de renseigner l'opinion publique sur le point de vue adopté par les deux parties en litige. Les organisations anglaises de cheminots ont fait pendant les treize jours qu'ont duré les travaux, un usage très habile de cette possibilité qui s'offrait à elles pour démontrer sur quelles faibles bases le capitalisme se fonde.

Les avocats des Compagnies de chemins de fer invitaient le Conseil des salaires à trancher le litige en ce sens que les salaires seraient réduits d'un montant total de 11 millions de livres sterling. Ils alléguaient que cette réduction des frais de personnel était d'une urgente nécessité économique. Pour motiver cette opinion, ils avançaient les arguments suivants.

La production des grandes industries, celles du charbon, du fer et de l'acier, de la construction de machines, la construction maritime, l'industrie du textile etc. a sensiblement baissée. Il s'en suit que l'importance des transports de marchandises a été réduite. Le peuple dispose de moins d'argent à consacrer aux voyages. Le trafic-voyageurs a par conséquent diminué. En même temps, les chemins de fer sont exposés à une vive concurrence de la part de l'automobile. Pendant la période allant de 1923 à 1930, le nombre des véhicules automobiles en service en Grande-Bretagne a augmenté de 244 %. Les dépenses d'exploitation des chemins de fer sont trop élevées, comme suite à des obligations injustifiées imposées aux compagnies à l'égard des condi-

tions de travail du personnel. Les contrats collectifs de 1919 et 1920 furent conclus à une époque où les chemins de fer étaient encore exploités en régie directe.

En comparaison de 1913, les revenus sont trop bas et les dépenses trop élevées. Tandis que le nombre-indice du coût de la vie n'accuse qu'une augmentation de 55 %, les salaires des cheminots ont été relevés de 100 %. Il en ressort — ainsi prétendent les compagnies — que les salaires peuvent matériellement supporter une diminution et que celle-ci peut être pratiquée sans scrupules.

Le «déficit», c'est-à-dire l'écart entre les bénéfices légalement autorisés et les bénéfices réels, est pour 1929 de 5,5 millions de livres. Pour 1930, le «déficit» est évalué à 13,75 millions et on suppose que pour 1931, il passera à 16,5 millions. Il faut donc compenser cette perte qu'auront à subir les actionnaires. Sur un total de 114 millions de frais de personnel, il faut économiser 11 millions au profit des actionnaires.

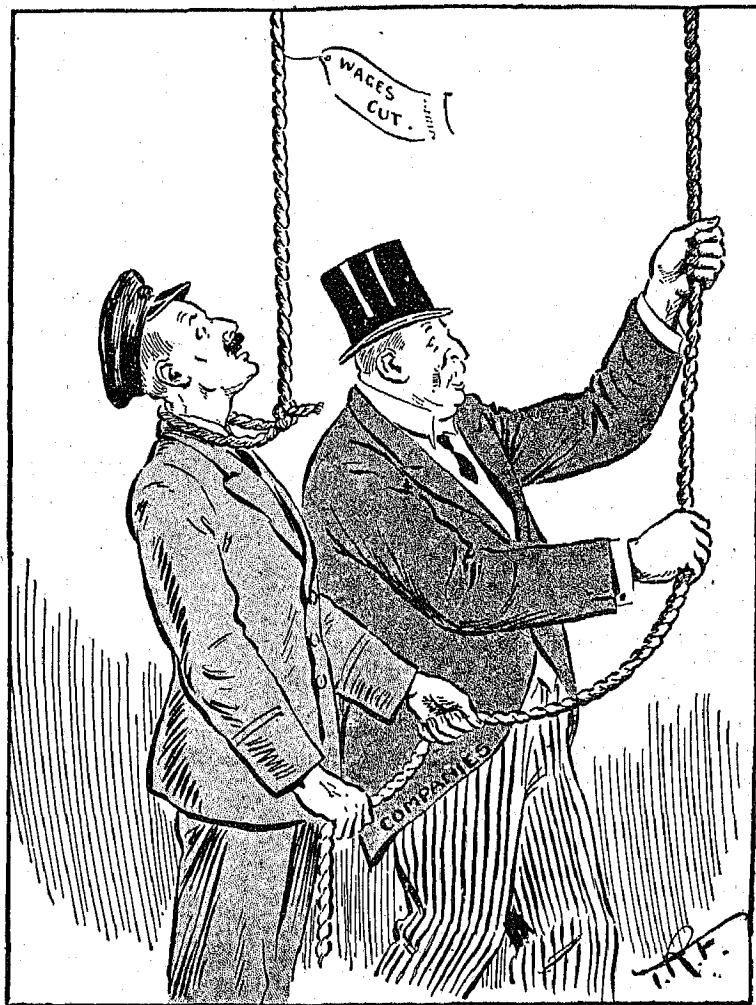
Pourquoi des réductions de salaires et pourquoi pas un autre moyen? Les compagnies prétendent qu'on ne peut pas augmenter les recettes au moyen d'augmentations des tarifs. Les tarifs auraient déjà atteint leur maximum: un relèvement aurait comme résultat de priver les chemins de fer de transports et d'empêcher une nouvelle prospérité de l'industrie. Les compagnies déclarent encore qu'il n'y a aucun autre chapitre sur lequel il y a moyen de réaliser des économies. L'augmentation patrimoniale abonde de chiffres sur le capital,

les intérêts, les dividendes, les recettes, les dépenses, le recul du trafic, le chiffre-index etc.

Les avocats de la cause du personnel: Marchbank de l'Union nationale des cheminots, Walkden de l'Association des employés et Bromley de l'Association des mécaniciens, ont exposé quels seraient les effets des propositions des compagnies de chemins de fer sur les conditions de vie des diverses catégories du personnel. A côté de cela, chacun d'eux s'est encore occupé d'un aspect particulier du problème.

Marchbank compara les besoins économiques des compagnies, les prétentions des actionnaires justifiées légalement, mais fort douteuses moralement, et les soi-disant déficits, aux besoins élémentaires de l'ouvrier et de sa famille. Il prouva, en s'étayant sur des chiffres provenant d'enquêtes de sociologues, du ministère du Travail et de sa propre organisation, relatifs aux besoins et au coût de la vie, que le salaire minimum de 38 shillings par semaine, proposé par les compagnies de chemins de fer, reste bien au-dessous du minimum nécessaire pour mener une vie assez misérable.

Les compagnies de chemins de fer tendent à instituer un taux de salaires qui n'existe nulle part dans l'industrie britannique. Il existe dans les industries,



Unissons nos forces pour réaliser la paix industrielle!

Wages cut = réductions.

Reproduit de la «Railway Review»

connues pour faire à leurs salariés des conditions de travail défavorables, des commissions de salaires qui — à défaut de syndicats influents — fixent les salaires minima. Marchbank avait recueilli toutes les décisions prises par ces commissions pendant les premiers neuf mois de 1930. La moyenne des salaires minima fixés par elles, s'élevait à 48 shillings 10 pence par semaine. Marchbank s'éleva contre toute comparaison avec les salaires d'avant-guerre. Il dit que ceux-ci étaient si bas «que les compagnies en avaient honte elles-mêmes». La réalité est celle-ci, que dans les conditions actuelles, un salaire de 60 shillings par semaine constitue un revenu très modeste pour une petite famille ouvrière. Quelle est aujourd'hui la situation à ce sujet aux chemins de fer? Sur un total de 356.000 agents du service de l'exploitation :

19.570 agents mineurs et 734 femmes touchent moins de 40 sh. par semaine;

44.178 adultes touchent de 40 à 45
75.341 " " " 45 à 50
51.488 " " " 50 à 55
41.394 " " " 55 à 60
63.728 " " " 60 à 70
60.233 " " " plus de 70
shillings par semaine.

Dans plus de 200.000 familles de cette catégorie du personnel qui groupe un peu plus de la moitié des effectifs totaux, se produit chaque semaine un déficit réel qui ne peut, celui-là, être compensé que par des privations. Ce déficit pèse bien plus lourd, moralement et matériellement, que le déficit dans le porte-monnaie de 180.000 actionnaires.

Tandis que Marchbank examina une à une les multiples dépenses que doit faire une famille de cheminots et les calcula en fractions d'un penny, afin d'établir ce qui manque chaque semaine, Bromley, de son côté, s'occupa surtout de millions. Il mentionna que tous les réseaux anglais ont payé en 1929 en salaires un montant total de 115 millions de livres et en dividendes un montant de 48 millions et signala le danger d'accroître encore la disproportion entre ces deux chiffres.

Avec Walkden entra en lice un orateur qui n'hésita pas à dire de dures vérités aux compagnies des chemins de fer et à mettre en lumière leur gestion inhabile. Il s'occupa en première ligne de la surcapitalisation. Chaque mille du réseau ferré anglais correspond à un capital de 56.000 livres sterling. Sur ce chiffre, seulement 22.000 constituent du capital véritablement productif. Les autres 34.000 livres représentent des dépenses absolument improductives qui grèvent l'économie des chemins de fer depuis un siècle déjà et à l'amortissement desquelles personne n'a jamais songé. On dirait que les Conseils d'administration ont dit aux directeurs : «Ayez recours à n'importe quels moyens, mais ne touchez pas au capital!» Environ 60 % de l'ensemble du capital est de

l'argent émiété qui demande à être rémunéré par des dividendes. Les dividendes engloutissent le chiffre énorme de 20 % de toutes les recettes. Et dire que les actionnaires demandent encore plus!

Walkden passa sous critique toute la politique financière des compagnies. En réalité, les compagnies savent fort bien quelle est la valeur réelle du capital des chemins de fer et aussi que, mesurés à cette valeur, les bénéfices sont trop élevés. L'augmentation des réserves de 19,7 millions en 1913 à 71,9 millions en 1929, démontre que la situation financière des compagnies s'est beaucoup assainie. Ce n'est qu'une partie des titres ferroviaires qui est mal en point. 70 % de tous les titres sont bien cotés. Les résultats d'exploitation attirent le nouveau capital. En octobre dernier un emprunt du London North Eastern Railway, d'un montant de 3 millions de livres, fut entièrement souscrit en une heure.

La critique de Walkden fut impitoyable en ce qui concerne la gestion. Ce n'est que bien trop tard que les chemins de fer ont accordé de l'attention aux transports automobiles et aujourd'hui encore, ils sont hésitants pour déterminer leur attitude à cet égard. La situation ridicule continue à exister, que plus de la moitié, de l'ensemble des wagons de marchandises sont de propriété privée. Avec cela, ces 700.000 wagons sont de vieilles boîtes usées et petites, dont la majorité ne valent même pas 25 livres. Ces wagons entravent le trafic et rendent l'exploitation plus coûteuse. Les compagnies laissent en outre beaucoup de leurs biens, terrains, immeubles et installations, sans en retirer aucune utilité.

Walkden termina son discours en invitant le Conseil à «renvoyer les représentants des compagnies à leurs mandants, avec l'instruction d'envisager nouvellement la chose et d'examiner s'il n'existe pas d'autres moyens pour vaincre les difficultés. La situation des compagnies est suffisamment bonne, pour qu'elles se tirent d'affaire par leurs propres moyens.»

Les plaidoyers des avocats furent suivis d'interrogatoires, pendant lesquels les défenseurs, ceux des compagnies particulièrement, furent plus d'une fois amenés dans une impasse. L'interrogatoire que le camarade Cramp, assesseur dans le Conseil des salaires, fit subir à un des défenseurs des compagnies, est particulièrement caractéristique. Nous donnons ci-après un extrait de cet interrogatoire :

Cramp : S'il était fait droit à votre demande tendant à une réduction des salaires, auriez-vous l'intention de réduire les tarifs?

Lazenby : Il m'est impossible, Mr. Cramp, de répondre à votre question. Le problème de la réduction des frais est très vaste et si urgent que nous ne pou-

vons l'envisager en même temps que la question d'une réduction des tarifs.

Cramp : C'était cependant un des arguments avancés par vous dans votre premier discours, n'est-ce pas?

Lazenby : Je crois qu'avec le niveau où se trouvent actuellement les frais d'exploitation des chemins de fer, il est impossible aux compagnies d'aider en quelque sorte l'industrie au moyen d'une réduction générale des tarifs et des prix de transport. J'ajouterais que la condition préliminaire pour arriver à une réduction générale des tarifs, est une réduction très réelle des frais d'exploitation.

Cramp : Cependant... je voudrais vous demander si votre proposition est faite dans le but d'arriver à une baisse des tarifs ou bien dans celui de relever les dividendes.

Lazenby : Les propositions ont été faites en vue de toute la situation économique des chemins de fer.

Cramp : C'est là une expression assez vague.

Lazenby : Avec le niveau actuel du compte des frais de main-d'œuvre et avec le déclin des recettes du trafic, nous avons été contraints de prendre toutes mesures qui nous permettaient d'obtenir un allègement notable du chapitre le plus important de nos dépenses, qui est celui des frais de personnel.

Cramp : Il me semble que cela intéresserait les membres du Conseil de savoir si vous désirez vraiment cet allègement pour pouvoir diminuer les tarifs ou plutôt pour pouvoir augmenter les dividendes.

Lazenby : En ce qui concerne la question des tarifs, Mr. Cramp, je regrette, mais je ne puis pas vous dire davantage que je viens de le faire.

L'organe de l'Union des cheminots qualifie cette réponse du représentant des compagnies de «aveu ahurissant». Il la commente comme suit :

«Le simple mortel doit être singulièrement impressionné en constatant que les hommes qui devant le Conseil national des salaires doivent défendre la proposition tendant à des réductions, ne savent pas encore ce qu'ils feront s'il est fait droit à leur demande. Le fait qu'ils ne le savent pas est un nouvel exemple éclatant d'une gestion chaotique.»

Le périodique financier anglais, *The Economist*, écrit entre autres :

«En rappelant sans cesse leurs «droits» au revenu-standard et par des réponses équivoques à la question de savoir si l'avantage des réductions serait profitable aux usagers des chemins de fer, les compagnies de chemins de fer ont affaibli leurs positions.»

Le Conseil a rendu sa sentence qui n'est pas obligatoire. La sagesse de la majorité s'est rangée du côté des dividendes et propose une réduction des salaires. De telle sorte, la parole est aux syndicats et à leurs membres dans un moment bien critique, économiquement parlant.

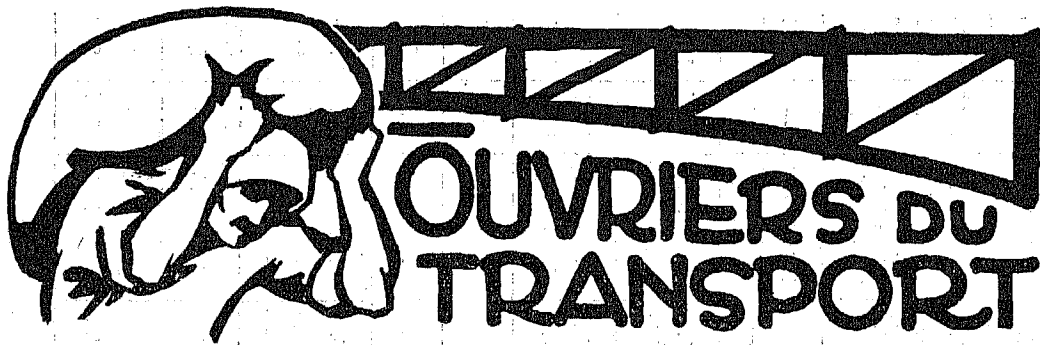
Les tarifs-voyeurs aux chemins de fer d'Europe.

Afin de réfuter le reproche qu'on lui fait, disant que les tarifs-voyeurs aux chemins de fer sont exorbitants, la direction des chemins de fer hollandais vient de publier des chiffres comparatifs des tarifs en vigueur dans différents pays européens. Les numéros 1 et 2 du périodique ferroviaire hollandais *Spoor en Tramwegen* contiennent à cet effet un tableau que nous reproduisons ci-dessous. Tous

les prix ont été calculés en florins hollandais, suivant les tarifs et les cours du change en vigueur au 24 décembre 1930. Nous avons complété le tableau par les prix des billets de week-end en Angleterre. Les abréviations dans la colonne « Trains et billets » ont la signification que voici: R = Rapides; O = Trains-omnibus; E = Express; S = billets simples; AR = billets d'aller et retour; WE = billets de week-end (aller et retour)

PAYS	Trains et billets	50 km			100 km			150 km			200 km			250 km			300 km			350 km		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
		Pays-Bas	2.45	1.95	1.40	4.90	3.90	2.75	7.35	5.85	4.15	9.30	7.40	5.25	11.25	8.95	6.35	13.20	10.50	7.45	14.65	11.65
Allemagne	R	4.70	2.95	1.80	9.40	5.90	3.60	12.85	7.65	4.80	17.55	10.60	6.60	22.20	13.60	8.40	25.70	15.25	9.60	30.60	18.25	11.40
	O	—	1.75	1.20	—	3.50	2.40	—	5.25	3.60	—	7.00	4.80	—	8.80	6.00	—	10.45	7.20	—	12.25	8.40
	E	—	—	1.50	—	4.70	3.00	—	6.45	4.20	—	8.80	5.70	—	11.20	7.20	—	12.85	8.40	—	15.25	9.90
France	S	2.30	1.55	1.00	4.55	3.05	2.00	6.80	4.60	3.00	9.05	6.10	4.00	11.30	7.60	5.00	13.55	9.15	5.95	15.80	10.65	6.95
	Ar	3.40	2.45	1.60	6.80	4.90	3.20	10.15	7.30	4.80	13.55	9.75	6.35	16.90	12.20	7.95	20.30	14.60	9.50	23.65	17.05	11.10
Suisse	R S	4.15	2.95	2.10	8.25	5.85	4.15	12.40	8.75	6.20	16.50	11.65	8.25	18.20	12.85	9.10	19.40	13.70	9.70	22.35	15.75	11.20
	R Ar	6.80	4.85	3.40	13.60	9.65	6.80	20.40	14.45	10.20	27.20	19.25	13.60	29.90	21.15	14.95	31.85	22.45	15.95	36.50	25.70	18.25
	O S	3.65	2.55	1.85	7.30	5.10	3.65	10.95	7.65	5.50	14.55	10.20	7.30	16.25	11.40	8.15	17.50	12.25	8.75	20.40	14.30	10.20
	O Ar	5.85	4.10	2.95	11.65	8.15	5.85	17.50	12.25	8.75	23.30	16.30	11.65	26.00	18.25	13.00	27.95	19.50	14.00	32.60	22.75	16.30
Grande-Bretagne	S	3.90	—	2.35	7.75	—	4.70	11.65	—	7.05	15.50	—	9.40	19.40	—	11.75	23.25	—	14.10	27.15	—	16.45
	WE*)	5.20	—	3.15	10.35	—	6.25	15.55	—	9.40	20.70	—	12.55	25.90	—	15.70	31.00	—	18.80	36.20	—	21.95
Suède	R	9.65	4.85	3.20	15.00	7.50	5.00	19.00	9.50	6.35	22.95	11.50	7.65	25.95	13.00	8.65	29.95	15.00	10.00	32.95	16.50	11.00
	O	6.65	3.35	2.20	12.00	6.00	4.00	16.00	8.00	5.35	19.95	10.00	6.65	22.95	11.50	7.65	26.95	13.50	9.00	29.95	15.00	10.00
Norvège	R	9.35	4.70	2.90	15.30	7.65	4.90	21.30	10.65	6.85	26.50	13.25	8.75	31.95	16.00	10.65	37.65	18.85	12.60	42.85	21.45	14.30
	O	6.65	3.35	2.20	12.65	6.35	4.20	18.65	9.35	6.20	23.85	11.95	7.95	29.00	14.50	9.65	34.20	17.10	11.40	39.00	19.50	13.00
Belgique		2.20	1.55	0.90	4.35	3.05	1.75	6.55	4.50	2.60	8.70	5.95	3.45	10.80	7.45	4.30	12.95	8.90	5.15	15.15	10.45	6.05
Italie	R	3.65	2.50	1.55	7.10	4.80	2.95	10.60	7.20	4.30	14.05	9.45	5.65	16.90	11.35	6.70	19.60	13.25	7.85	22.45	15.15	8.95
Danemark	R	5.90	3.55	2.35	10.00	6.00	4.00	14.20	8.55	5.70	18.30	11.00	7.35	20.45	12.25	8.20	21.85	13.15	8.75	22.50	13.50	9.00
	O	4.20	2.55	1.70	8.35	5.00	3.35	12.55	7.55	5.00	16.65	10.00	6.65	18.80	11.25	7.55	20.15	12.15	8.05	20.85	12.50	8.35
Autriche	R	4.45	3.20	1.80	8.90	6.40	3.55	11.75	8.45	4.70	15.65	11.30	6.25	17.40	12.55	7.00	19.35	13.95	7.75	21.30	15.35	8.55
	O	3.15	1.90	1.25	5.70	3.45	2.30	8.55	5.15	3.45	10.30	6.20	4.15	11.20	6.75	4.50	12.10	7.25	4.85	13.70	8.25	5.50
Hongrie	R	2.85	2.15	1.55	5.65	4.25	3.10	8.45	6.35	4.70	11.30	8.45	6.25	14.10	10.60	7.75	16.05	12.05	8.80	18.00	13.50	9.90
	O	2.10	1.25	0.85	4.20	2.55	1.70	6.40	3.85	2.60	8.45	5.10	3.40	10.60	7.35	4.25	12.00	7.20	4.80	13.45	8.10	5.40

*) Vendus toute l'année. Valables pour l'aller du vendredi-matin (4 heures) jusqu'au dimanche-inclus; pour le retour du samedi au mardi-inclus.



La réunion de la Commission consultative de la section des chauffeurs.

Les 20 et 21 février 1931, la Commission consultative de la section des conducteurs d'automobiles se réunit, dans la Maison du Peuple de Berlin, sous la présidence du camarade Forstner (Autriche). Le secrétariat de l'I.T.F. était représenté par le secrétaire Nathans.

La section des conducteurs d'automobiles groupe plus de 190 000 adhérents, d'une vingtaine de pays européens et extra-européens.

Assistaient à la réunion les délégués suivants: Reitz, Heyl, Glöckl et Rettig (Allemagne), Weigl (Autriche), Pedersen (Danemark), Gautron (France), Robinson (Grande-Bretagne), Sormani, Zieverink et Peterse (Hollande), Münzberg, Wallin, Dietl, Roman et Koran (Tchécoslovaquie), Adamczyk (Pologne) et Maord (Suède). Les travaux furent en outre suivis par le camarade Döring (Allemagne), le président de la Commission consultative des tramways qui siègea faisant suite à la réunion des chauffeurs. Assista à la session en qualité d'auditeur, le camarade Müntner, secrétaire de l'Internationale du personnel des services publics dont le siège est établi à Berlin.

La Commission consultative avait à examiner un ordre du jour étendu et important, car il s'agissait d'un groupement systématique de questions corporatives et sociales.

Après un court débat, le rapport moral fut approuvé de manière unanime. L'assemblée insista pour que le secrétariat de l'I.T.F. saisisse nouvellement le Bureau international du Travail de la question de l'enquête à entamer concernant les dangers auxquels sont exposés les conducteurs d'automobiles dans l'exercice de leur profession et prie celui-ci d'y procéder sans tarder. Le programme international de revendications d'ordre social et autre des conducteurs d'automobiles fut complété par quelques points relatifs à l'autorisation d'exploiter des services de transports en commun — autorisation qui sera rendue dépendante d'un engagement écrit de la part du postulant qu'il satisfera aux exigences minima posées par l'I.T.F. —; au surélévage des routes dans les virages; au remplacement pour les routes interurbaines du système actuel de noms par un système de chiffres, à la construction de passages souterrains ou aériens pour remplacer les passages à niveau et à l'usage des piétons à

tous les carrefours à circulation intense; à la fixation d'un salaire suffisant qui permette aux chauffeurs de se rendre indépendants du pourboire (on repoussa également le système des pourcentages sur la recette) et pour terminer, à la suppression de l'internat chez le patron lorsqu'il existe une autre possibilité de logement.

Un projet de convention sur la circulation routière, rédigé par le secrétariat, avait été soumis à la conférence. Après un débat animé, il fut décidé de constituer une sous-commission qui diviserait le projet en deux projets séparés dont le premier aurait trait à la circulation automobile et l'autre à la circulation routière en général. La sous-commission élaborera ensuite, en tenant compte des opinions émises — parmi lesquels 32 amendements présentés par écrit par les organisations allemande et autrichienne — deux projets de convention qui furent soumis à la conférence. Après un échange de vues prolongé, il fut décidé de soumettre promptement les projets, qui s'appuient dans les grandes lignes sur la législation internationale déjà existante relative à la circulation routière et automobile, à la Société des Nations qui a convoqué, pour le 16 mars, à Genève, une Conférence européenne de la circulation routière.

Un autre objet de délibérations fut le projet de convention de réciprocité sur l'assistance à accorder aux chauffeurs qui se trouvent de passage à l'étranger et qui font partie d'une organisation adhérente

à l'I.T.F. Toute une série d'organisations se sont déclarées prêtes à adhérer à la convention; il fut décidé de la mettre en vigueur à partir du 1er avril 1931.

Lors des échanges de vues sur la tenue de la Conférence européenne de la circulation routière, il se trouva que pour un certain nombre d'organisations la possibilité existait d'avoir un représentant dans la délégation gouvernementale à cette Conférence. L'I.T.F., comme étant l'organisation internationale chargée de la sauvegarde des intérêts des chauffeurs professionnels, aura également la possibilité d'envoyer à la conférence des représentants avec voix consultative. La Commission décida que l'on désignerait trois délégués titulaires et deux suppléants et le secrétariat reçut mission de se mettre à ce sujet en rapport avec les organisations entrant en ligne de compte. Il fut décidé en outre que l'I.T.F. prendrait à sa charge, non pas les frais de l'envoi d'un délégué, ainsi que cela s'est fait jusqu'à présent, mais les frais d'un interprète qui ferait fonction de trait d'union entre les divers membres ouvriers et leur permettrait de suivre les travaux avec fruit.

Le Congrès de Londres ayant renvoyé au secrétariat pour liquidation la proposition relative à l'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains, proposition qui tendait à faire entamer une enquête concernant l'ensemble de cette question, le secrétariat avait préparé un projet de questionnaire qui fut approuvé par la commission et qui sera envoyé à toutes les organisations intéressées.

La question de la suppression des passages à niveau, intéresse pour le moins autant les cheminots que les conducteurs d'automobiles. Une proposition à ce sujet, présentée au Congrès de Londres, fut renvoyée par celui-ci à l'examen de la Commission consultative des chauffeurs. Comme travail préparatoire pour la propagande à entamer pour la suppression des passages à niveau, le secrétariat avait préparé un projet de questionnaire qui sera envoyé à toutes les organisations de cheminots et de conducteurs d'automobiles.



La Commission décida encore que, s'il se trouvait être nécessaire de tenir une nouvelle session avant le congrès de l'I.T.F. qui aura lieu à Prague en 1932, celle-ci se réunirait à Amsterdam.

Il fut décidé, pour terminer, sur la proposition de l'organisation allemande, de saisir le Comité exécutif de l'I.T.F. de la demande de bien vouloir procéder à la désignation d'un secrétaire pour la section des conducteurs d'automobiles.

L'après-midi de la première journée, les délégués firent une randonnée en auto à travers Berlin, afin de se rendre compte de la manière dont la circulation y est réglée.

Le soir même, il y eut un grand meeting pour chauffeurs où plusieurs des délégués étrangers prirent la parole. Après la conférence, les délégués firent encore une visite commune au Salon international de l'Automobile.

répondit également aux délégués de tous les pays qui prirent part aux discussions. Plusieurs des amendements présentés furent repris par le rapporteur qui signala de manière générale que le programme tend à être un programme minimum international. Il doit laisser une certaine latitude à l'activité des diverses organisations nationales pour formuler leurs revendications et les faire aboutir.

Le programme sera non seulement envoyé à toutes les organisations — avec la demande d'œuvrer aussi énergiquement que possible pour sa réalisation — mais également à l'Union internationale des entreprises de tramways et de chemins de fer d'intérêt local et au Bureau international du Travail.

Au cours des débats sur le programme, furent encore soulevées les questions de l'éclairage des tramways, des systèmes de contrôle, de l'affluence excessive de voyageurs, questions qui furent retenues pour être examinées ultérieurement.

La conférence approuva un projet de questionnaire rédigé par le secrétariat concernant la question de l'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains, questionnaire destiné à recueillir une documentation sur le problème. La section des chauffeurs s'était précédemment prononcée en faveur du projet et avait décidé que le questionnaire serait également envoyé aux organisations de cheminots.

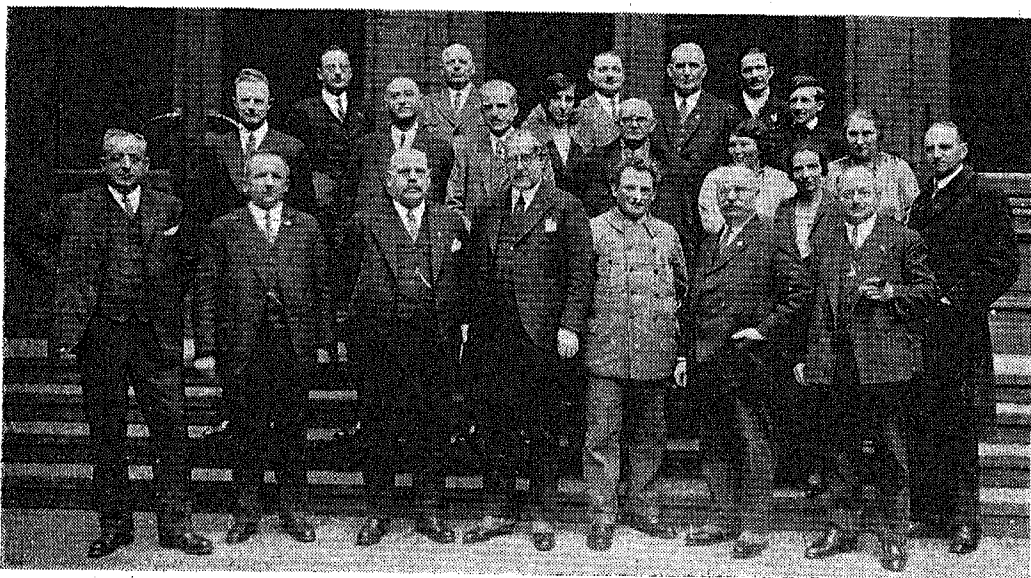
Au sujet de la question des maladies professionnelles des agents des tramways, la conférence adopta la résolution ci-après :

«Le secrétariat de l'I.T.F. reçoit mission d'ouvrir une enquête, afin de savoir quelles maladies sont considérées dans les différents pays comme maladies professionnelles des agents des tramways et de se renseigner sur les maladies que les agents des tramways désirent voir considérer comme maladies professionnelles.

Sur la base des résultats obtenus au moyen de cette enquête, la Commission consultative décidera par la suite quelles maladies devront être considérées comme maladies professionnelles des agents des tramways.»

Après la clôture de la conférence, les délégués visitèrent le laboratoire pour les examens psychotechniques auxquels sont soumis les candidats-wattmen aux tramways berlinois, l'école pour la formation du personnel, de même que la grande nouvelle gare du chemin de fer métropolitain du Alexanderplatz. Cette excursion fut vivement appréciée par tous les participants. Le soir même, un grand meeting du personnel des tramways berlinois eut lieu où les divers délégués étrangers prirent la parole de même que le secrétaire de l'I.T.F.

Une réunion de la section des tramways de l'I. T. F.



Faisant suite à la réunion de la section des conducteurs d'automobiles, la première session de la Commission consultative de la section des tramways de l'I. T. F. eut lieu à Berlin, les 22 et 23 février 1931. Le Congrès de Londres de septembre 1930 avait décidé la constitution de cette Commission consultative qui est présidée par le camarade Döring, membre du Comité Exécutif.

La section du personnel des tramways groupe à présent 17 organisations, comptant environ 170.000 membres, qui travaillent en partie dans des entreprises publiques et en partie dans des entreprises privées.

Étaient présents à la réunion les délégués ci-après : H. van Ballaer (Belgique); Jos. Nase et K. Ritschel (Tchécoslovaquie); W. Kemptner, M. Jäger et H. Hiller (Allemagne), de même que Joh. Flieger, K. Hoffmann, P. Wilhelm, R. Eichberg et Em. Riedel en qualité d'auditeurs; A. Gautron (France); L. W. Peterse (Hollande); K. Weigl (Autriche) et C. Frey (Suisse). La section des conducteurs d'automobiles était représentée par les camarades Forstner, Reitz et Sormani, le secrétariat de l'I.T.F. par Nathaus, tandis que le camarade Müntner participait à la réunion au nom de l'Internationale du personnel des services publics.

Le premier point à l'ordre du jour, comportait la constitution définitive de la

Commission consultative. Jusqu'à présent les camarades suivants ont été désignés par les organisations de divers pays pour siéger dans cette Commission: J. Guinchard, France; Kemptner, (suppléant: Oskar Altmann) Allemagne; H. E. Clay, Grande-Bretagne; L. W. Peterse, (suppléant: P. Wijland) Pays Bas; Constant Frey, (suppléant: Viktor Lang) Suisse; Henri van Ballaer Belgique; Karl Weigl, (suppléant: Jacob Brunner) Autriche; Max Ritschel, (suppléant Josef Nase) Tchécoslovaquie. En exécution d'une décision de la conférence, les organisations qui n'ont pas encore désigné de représentant, ont été priées de le faire encore.

Le rapport sur l'activité du secrétariat pendant la période écoulée depuis le Congrès de Londres, fut approuvé sans discussions. Ayant pris connaissance du passage de ce rapport qui mentionne la reconstitution d'un groupement d'agents des tramways en Italie, la conférence décida d'envoyer aux camarades italiens ses félicitations et l'expression de sa solidarité.

Le point principal de l'ordre du jour était l'examen d'un programme international de revendications des agents des tramways. Les camarades autrichiens avaient préparé un projet de programme auquel les organisations d'Allemagne, de Belgique et de Hollande, avaient présenté des amendements. Le camarade Weigl (Autriche) rapporta sur la question et

MARINS

La marine marchande japonaise et l'Union des marins

par S. MOGI.

II.

Cette prospérité accrue se manifesta aussi dans d'autres industries, grâce à la réorganisation pratiquée après la révolution industrielle. L'industrie bancaire et celle des assurances furent aussi mieux organisées et, en 1900, on procéda à la standardisation monétaire, autre étape dans l'histoire du Japon. A cette époque aussi, le Japon atteignit l'égalité diplomatique avec les puissances occidentales par l'abolition, en 1894, de l'exterritorialité dans différentes parties du pays.

En 1900, la navigation maritime japonaise était arrivée à son apogée, grâce au développement énorme du commerce extérieur.

La deuxième période dans le développement de la navigation maritime fut celle de la guerre russo-japonaise de 1904 à 1905. Pendant cette guerre, tous les bâtiments maritimes furent de nouveau réquisitionnés pour faire face aux besoins nationaux. La marine marchande fut beaucoup étendue, au moyen de navires capturés, nouvellement construits ou achetés à l'étranger, ainsi que par un grand nombre de vapeurs étrangers de seconde main. Cet accroissement se manifesta par une augmentation du nombre des navires de 1088 bâtiments jaugeant 657.269 tx. à 1.492 bâtiments jaugeant 1.034.456 tx.

Avec la victoire de la Russie tsariste, l'organisation capitaliste gagna en prestige et les premiers pas furent faits vers une politique impérialiste. La Mandchourie du Sud fut transférée du contrôle russe au contrôle japonais; la partie sud de Sakhalin fut rendue par la Russie et l'annexion de la Corée fut complétée.

L'aspiration du Japon à se développer en un grand Empire d'Orient semblait devoir se réaliser après la guerre russo-japonaise, avec l'extension de ses intérêts économiques capitalistes à travers le monde. Il n'y avait guère à cette époque de mouvement socialiste ou syndical, sauf quelques mouvements passagers qui étaient plutôt des conspirations anarchistes.

De 1906 à 1914, l'activité des grandes compagnies de navigation et des entreprises privées augmenta considérablement. Le tonnage des bateaux passa de 6.000 à 8.000 tonneaux et de là à 11.000. La N. Y. K. construisit six paquebots d'un tonnage de 8.000 tx. et deux bâtiments de 11.000 tx. chacun, affectés à la navigation vers l'Europe, Seattle et l'Australie. La O. S. K. et la *Tokio Kisen Kaisha* (T. K. K.) perfectionnèrent également leurs services de passagers et de marchandises. D'autres armateurs encore inaugurèrent de nouvelles lignes.

Le système des subventions accordées par le gouvernement à la navigation au long cours fut modifié par la loi sur les services maritimes océaniques de 1909. Aux termes de cette loi, les subventions officielles furent limitées aux navires en acier dont le tonnage brut n'était pas inférieur à 3.000 tx., la vitesse non au-dessous de 12 nœuds et qui n'avaient pas plus de 15 ans. Les services entrant en ligne de compte furent limités à ceux desservant l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud et l'Australie. Il fallait aussi que les bâtiments répondent à certaines conditions posées par le gouvernement, particulièrement en ce qui concerne les taux des frets, les tarifs de passagers et la gestion de l'entreprise. Cette immixtion de la part de l'Etat dans les affaires de la navigation maritime était destinée à sauvegarder les intérêts d'autres industries et motivée par un prêt du gouvernement.

La troisième période dans le développement de la navigation

maritime japonaise est celle de la grande guerre de 1914 à 1918. Après que le Japon se fut joint aux Puissances Alliées, la marine de guerre et la marine marchande rendirent de grands services pour le transport de 1.310.000 tonnes de munitions et de vivres de l'Orient en Europe, transport effectué en dépit des graves pertes causées par les sous-marins allemands. Après la guerre, la prospérité de la navigation maritime japonaise se manifesta par l'accroissement du nombre des compagnies privées de navigation. La deuxième moitié de 1918 fut sans aucun doute l'âge d'or de la navigation maritime japonaise, ainsi que l'indiquent les chiffres qu'on va lire.

On évalue approximativement à 2.200 millions de yen, les sommes touchées par les armateurs japonais pendant cette période en frets et pour nolisements. Le prix des navires vendus à d'autres pays pendant cette même période, se chiffrait à plus de 200 millions; l'augmentation de la flotte marchande et du tonnage alla de 1.103 navires jaugeant 1.708.386 tonneaux en 1914 à 1.418 navires jaugeant 2.320.266 tonneaux en 1919. Pendant la guerre, la loi sur les subventions à la navigation au long cours fut abrogée à cause des énormes bénéfices réalisés par les sociétés de navigation pendant la guerre, mais elle fut remise en vigueur en janvier 1918. Le gouvernement rendit aussi différents décrets et accorda des secours à la navigation maritime au moyen de l'assurance maritime de guerre, de la loi sur le contrôle de la marine marchande en temps de guerre et par des encouragements indirects à la construction maritime, l'offre de tonnage aux Etats-Unis et l'échange de navires contre de l'acier américain.

En 1919, les compagnies de navigation et leurs organes auxiliaires, l'assurance maritime, le fonds de la construction maritime et les marchés d'affrètement de navires, avaient établi des relations mondiales. La navigation maritime japonaise avait traversé la phase de l'enfance et était arrivée à sa période de plein développement.

A côté des trois grandes sociétés dont nous avons déjà parlé, la *Nisshin Kisen Kaisha* (Société de navigation Japon-Chine) fut constituée par la fusion des Sociétés Hunan et Daïo — qui toutes deux exploitaient exclusivement des services de navigation intérieure sur le fleuve Yangtse — avec des services similaires de la N. Y. K. et de la O. S. K.. La *Nanyo Yusen Kaisha* (Société de navigation sur le Pacifique) avait été constituée en 1912 dans le but d'étendre la navigation sur le Pacifique. Elle inaugura un service régulier toutes les trois semaines au moyen de quatre paquebots naviguant entre Kôbe et Sourabaya et faisant escale à Hongkong, Batavia et Samarang. Une autre société de navigation, appelée *Kuskai Yusen Kaisha* constituée en 1912, est une société jumelle de la N. Y. K. et organise des services le long de la côte entre le Japon et le nord de la Chine et, au moyen des navires de type plus petit, dans les mers environnantes.

Il y avait en outre un grand nombre de compagnies de navigation de *tramping* telles que la *Kôkukai Kisen Kaisha* (Société internationale de navigation) avec un capital de 100 millions de yen, la *Yamashita Kisen Kaisha*, avec un capital de 20 millions de yen et le service de navigation de la *Mitsui Trading Co.* *)

Un des faits mémorables survenus après la guerre, est la fusion des grandes compagnies de navigation et le perfectionnement des paquebots faisant le service océanique. En 1926, la N. Y. K. acheta de la T. K. K., la ligne de San-Francisco et le service vers les côtes occidentales de l'Amérique du Sud. Elle exploite actuellement une énorme flotte marchande qui compte 152 bâtiments ayant un tonnage total de 886.000 tonneaux et

*) Mitsui est avec Iwasaki un des plus grands capitalistes du Japon.

est, avec ses services mondiaux, le principal représentant des intérêts maritimes du Japon. Le dernier projet conçu par la N. Y. K. pour le service de Californie, est de moderniser sa flotte par la construction de neuf paquebots à moteur, du type le plus récent, mesurant entre 9.816 et 17.498 tonneaux et pouvant marcher à une vitesse de 17 à 21 nœuds.

Un événement remarquable fut le refus en 1921 par la N. Y. K. de la subvention gouvernementale pour les lignes d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Australie, et la conclusion d'un accord avec le gouvernement, aux termes duquel, on devait lui payer une subvention pour le transport régulier de la malle. Ce nouvel accord eut un grand retentissement, parce qu'il indiquait dans une certaine mesure le développement de la navigation maritime comme entreprise capitaliste.

La O. S. K., qui possède à présent 132 bâtiments d'un tonnage total de 502.000 tonneaux, perfectionna ses vapeurs et étendit ses services jusqu'à la côte des Amériques du Sud, par deux paquebots à moteur jaugeant 9.600 tonneaux. Elle a complété ses services vers l'Australie par trois paquebots à moteur de 5.400 tonneaux et étendu ses services vers New-York par la voie du canal de Panama, au moyen de quatre cargos à moteur de 8.500 tonneaux.

Ces perfectionnements ne restèrent pas limités aux lignes régulières de la navigation, mais le *tramping* en profita à son tour. Le tonnage total affecté à ce genre de navigation, qui a pris aussi une extension mondiale, est évalué à environ 2.400.000 tonneaux. Le tableau suivant donne une image de la sphère d'influence du *tramping* japonais.

	Pourcentage du tonnage total
Navigation vers l'Europe	5
„ sur l'Atlantique vers l'Amérique du Nord	4
„ sur le Pacifique „ „ „	20
„ vers l'Inde et l'Australie	15
„ sur les mers voisines	56

En ce qui concerne la construction, on peut dire qu'un nombre croissant de bâtiments de type moderne et de grande vitesse, munis de moteurs Diesel, ont été construits par les sociétés de navigation. En exécution d'un plan de rationalisation, pour ainsi dire tous les bateaux naviguant sur le Pacifique sont à présent munis de moteurs Diesel qui ont remplacé l'ancienne locomotion à vapeur. Il est à remarquer qu'en 1930, il y avait 279 bâtiments à moteur, jaugeant 100 tonneaux ou davantage, d'un tonnage total de 406.191 tonneaux, contre 1.781 bateaux à vapeur ayant un tonnage total de 3.910.613 tonneaux.

Le tableau ci-après donne une idée des progrès de la navigation maritime, réalisés depuis que le Japon moderne s'est appliqué à réorganiser son système économique, suivant les directives données par le capitalisme occidental.

Année	Vapeurs et bateaux à moteur de 100 tx ou davantage		Valeur totale des marchandises importées et exportées en yen
	Nombre	Tonnage	
1870	35	15.498	48.284.650
1896	373	334.592	289.517.235
1906	775	996.533	842.539.000
1920	1.940	2.995.878	4.234.569.392
1925	2.087	3.919.807	4.878.246.670
1930	2.060	4.316.804	4.364.858.667 (1929)

Le capital total investi dans la navigation maritime est très grand. En 1924, la valeur des actions de 1.239 sociétés de navigation était évalué à 385.473.850 yen.

La navigation japonaise qui en 1896 ne transportait que 17 % du total des marchandises importées et exportées, en transporte à présent la plus grande partie, l'année 1918 ayant accusé le chiffre-record de 88 %.

En ce qui concerne l'industrie de la construction maritime, celle-ci a été solidement établie après les trois périodes de prospérité économique dont nous avons parlé plus haut. En 1919, le tonnage construit atteignit le chiffre-record de 611.883

tonneaux, contre 26 navires d'un tonnage total de 7.849 tonneaux construits en 1896. Les principales compagnies de construction maritime sont à présent la *Mitsubishi Dockyard* à Kobe, les *Osaka Iron Works* à Osaka et les *Yokohama Dockyards* à Yokohama. Ces trois entreprises peuvent construire les grands navires marchands du type moderne, de plus de 17.000 tonneaux et pouvant réaliser de grandes vitesses.

On peut dire en concluant, que la navigation maritime japonaise a fait des progrès si remarquables pendant les 50 années écoulées que le Japon est à présent le troisième pays maritime.

La continuation des progrès est cependant sérieusement entravée par la crise économique croissante. Pour obtenir un développement ultérieur, il faut à présent procéder à une rationalisation de l'ensemble de l'industrie maritime. Cette rationalisation a déjà amené des fusions entre les grandes sociétés de navigation afin de leur permettre de mieux faire face à la concurrence internationale. Vu que le système capitaliste japonaise est basé sur un capitalisme féodal, ce développement a graduellement abouti à la concentration des intérêts maritimes entre les mains de quelques grands capitalistes parmi tous les armateurs du pays.

La rivalité qui existe dans le monde entre les différentes grandes nations maritimes, doit certainement compromettre les intérêts de cette navigation, à moins que les entreprises du monde entier ne se décident à une concentration, afin d'éliminer la concurrence inutile. Il me semble que la navigation maritime doit viser à une rationalisation sur une base mondiale, de manière que, à l'avenir, elle puisse arriver à une fusion internationale comportant deux groupes d'intérêts solidaires entre eux : celui des armateurs d'une part et celui des marins de l'autre. Or, quelles sont dans la navigation maritime capitaliste japonaise, les conditions dans lesquelles les marins doivent travailler pour la production de richesses ? Jusqu'à quel point ont-ils une part à ces richesses et jusqu'à quel point sont-ils pénétrés de l'esprit de solidarité ?

Le développement de l'Union des marins.

Il existe deux camps dans le domaine économique : d'une part le groupement patronal et de l'autre, le groupement des salariés. Dans la navigation maritime, l'un de ces camps est formé par l'Association des armateurs et l'autre par l'Union des marins japonais.

Ce qui a donné naissance à l'Association des armateurs, ce fut la constitution, en 1894, par les armateurs au *tramping*, de la Ligue de la navigation maritime. On peut constater dans le développement de la navigation une tendance vers une concentration du capital et une tendance encore plus forte vers la conclusion d'accords avec des armateurs japonais aussi bien qu'étrangers, relatifs aux taux des frets et des passages à réclamer sur certaines routes.

La *Chosen Yusen Kabushikikaisha* et la *Nishin Kisen Kabushikikaisha* sont des trusts intervenus entre la N. Y. K. et la O. S. K. afin d'éliminer toute concurrence inutile.

Dans le cadre des cartels, il y eut un certain nombre d'accords relatifs aux frets, tels que la «Ligue sur les frets du coton de l'Inde», créée entre trois parties, à savoir la Fédération de l'industrie cotonnière du Japon, les importateurs de coton (*Nihon Menka Cy* et *Tokio Menka Cy*) et les sociétés de navigation (N. Y. K., O. S. K. et P. O.), ligue qui avait pour but d'écarter la concurrence réciproque et d'empêcher d'autres concurrents de se mettre sur les rangs. Dans le cabotage, on eut recours au système du «fonds commun».

Ces tendances dans la navigation viennent d'être encore accentuées par la concentration de diverses entreprises de navigation entre les mains de quelques magnats capitalistes, représentés par les consortiums des *Mitsubishi*, *Mitsui*, *Yasuda* et *Sumitomo*. Le développement des trusts et cartels est sans aucun doute la conséquence logique du plus haut degré de développement de l'organisation capitaliste, dans lequel la rationalisation peut être pratiquée sur la plus large échelle au profit des armateurs.

(à suivre).

Autour de la semaine de 48 heures.

Dans le numéro de janvier de «I.T.F.», nous avons reproduit le contenu d'un article paru dans «Eldaren», l'organe de l'Union suédoise des chauffeurs de navires, de la main de son président, Sven Lundgren, au sujet de la décision prise par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, de constituer une commission tripartite technique devant se réunir dans le courant de l'année pour donner un préavis concernant le projet de convention relatif à la réglementation internationale des heures de travail à bord, projet que le Bureau international du Travail devra élaborer sur la base des réponses envoyées par les gouvernements à son questionnaire.

Dans un court épilogue, nous avons déjà signalé que la section des gens de mer de l'I.T.F., aussi bien que l'Internationale des officiers de la marine marchande, considèrent que la constitution de la commission préparatoire technique est une innovation dangereuse et inopportune et que le dernier mot dans cette question n'est pas encore dit.

En exécution d'un mandat qui leur avait été donné par la réunion commune de représentants des organisations de marins et d'officiers de la marine marchande, tenue à Amsterdam les 22 et 23 novembre, 1930, les secrétaires des deux Internationales adressèrent, au nom du groupe ouvrier de la Commission paritaire maritime, une lettre commune au directeur du B.I.T. pour demander une prompt convocation de la Commission paritaire maritime et savoir quelles étaient les raisons pour lesquelles on avait éliminé cette commission, constituée spécialement dans le temps pour formuler des recommandations concernant les questions qui intéressent les marins.

Une réponse fut reçue à cette lettre disant que la demande avait été rejetée par le Conseil d'administration. Le groupe patronal avait jugé utile de faire une courte déclaration au nom des armateurs, disant qu'il s'inclinaient devant la décision prise de convoquer une conférence consultative maritime, qu'ils ne croyaient pas pouvoir insister pour la convocation immédiate de la Commission paritaire maritime, mais qu'ils désiraient bien marquer que la Commission subsistait et qu'ils tenaient à la persistance de cet organe. Le groupe ouvrier au Conseil d'administration a observé le silence le plus absolu au moment où la demande de l'I.T.F. a été mise en discussion. Cette demande fut repoussée de manière unanime.

Il faut dire que la chose commence à ressembler à une comédie. Ce serait même une pièce très drôle, si les intérêts des gens de mer n'étaient pas gravement préjudiciés. La section des marins de l'I.T.F. aura à examiner sérieusement la chose et à décider s'il peut encore être de quelque utilité de continuer sur cette voie.



L'espéranto et l'éducation ouvrière.

La direction des universités ouvrières, qui existent déjà dans plusieurs villes d'Allemagne, s'est déclarée disposée à inscrire l'espéranto au programme de ces institutions et a prié les groupements espérantistes de désigner des professeurs à cet effet.

Les étudiants socialistes se servent de l'espéranto.

La Fédération des associations socialistes d'étudiants d'Allemagne se sert entre autres de l'espéranto dans sa correspondance internationale.

Les professeurs socialistes d'Autriche se prononcent en faveur de l'espéranto.

Ces derniers temps l'intérêt des professeurs autrichiens pour l'espéranto, va en augmentant. Les professeurs socialistes ont pris l'initiative en faisant dans leur organe corporatif de la propagande pour la langue auxiliaire et en publiant des cours d'espéranto; à présent une conférence d'une association de professeurs, créée dans le but d'étudier des problèmes d'enseignement, association qui a des sections dans toutes les provinces d'Autriche, s'est occupée de l'espéranto et a adopté d'une manière unanime la résolution ci-après:

«Il faut œuvrer en faveur de l'espéranto:

1°) en faisant des conférences sur l'espéranto dans les soirées organisées pour les parents des élèves pendant la période allant de janvier à mai 1931, dans les diverses villes;

2°) en organisant des conférences pour les syndicats de professeurs;

3) en organisant des cours au profit des professeurs.»

Il fut décidé en outre de saisir le gouvernement d'une proposition tendant à l'inscription obligatoire de l'espéranto au programme des classes supérieures des écoles élémentaires et de viser à l'introduction de cette langue dans les écoles secondaires.

L'espéranto dans la presse ouvrière.

L'organe des agents des P. T. T. de Lithuanie «Pastiniku Zodis» publie un cours d'espéranto.

L'organe de l'association sportive ouvrière hollandaise «Arbeiderssport» fait de même.

L'Union hollandaise des ouvriers d'usine a ouvert dans son organe une rubrique sur l'espéranto.

Le Bulletin d'information de l'Internationale des libres-penseurs prolétariens paraît actuellement (suivant une décision du congrès tenu à Bodenbach en novembre 1930) en allemand et en espéranto.

L'espéranto en Laponie.

A Kiruna, une ville qui se trouve en Laponie suédoise, à environ 300 km au nord du cercle polaire, ont eu lieu pour la première fois des cours d'espéranto qui eurent beaucoup de succès. A part le Groënland, la Laponie est le pays le plus septentrional où l'espéranto ait pénétré.

Enrichissement de la littérature espéranto.

Ces derniers temps la littérature espéranto a été augmentée de plusieurs volumes remarquables. Citons en les principaux:

Le livre sur l'expédition Andrée a paru simultanément en quatorze langues parmi lesquelles l'espéranto. L'édition espéranto, qui est presque épuisée, porte le titre «Per balono al la poluso».

Un ouvrage sur l'histoire mondiale, écrit en espéranto, a récemment paru sous le titre «jarmiloj pasas» (Des milliers d'années passent!). Cet ouvrage, en deux tomes, constitue une tentative, entièrement réussie, de rédiger un ouvrage historique directement dans la langue internationale. L'auteur a réussi à éviter la présentation des choses d'un étroit point de vue national, ce qui est presque toujours le cas quand il s'agit d'œuvres écrites dans une langue nationale.

Jusqu'à présent quelques brochures ethnographiques ont été écrites en espéranto. La plus connue entre elles est «Aŭstralio, Lando kaj Popolo». A présent, vient de paraître un livre semblable, intitulé: «Islando, Lando, Popolo, Literaturo».

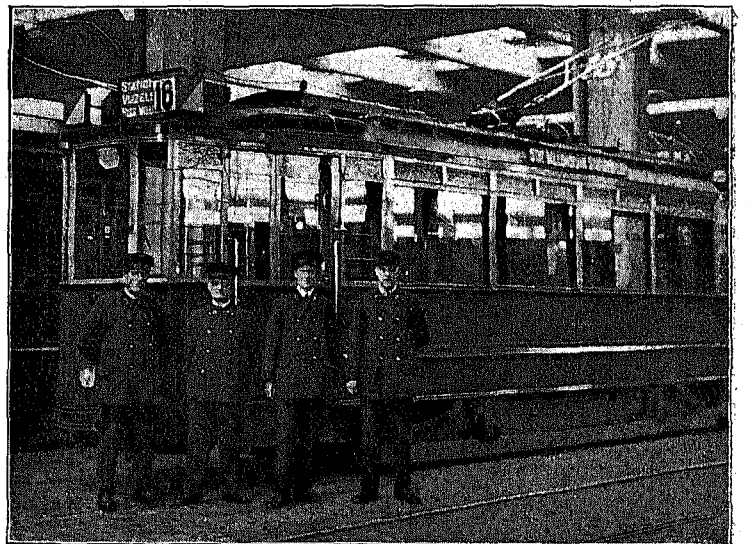
Récemment, le principal livre de Sun Yat Sen, le leader défunt de la révolution nationale chinoise, livre intitulé: «Les trois dirigeants du peuple», a été traduit en partie en espéranto.

La lutte autour de l'attelage automatique.

Mise au point.

Dans le numéro de février de «I.T.F.» il a été omis par erreur d'indiquer la composition complète de la délégation ouvrière à la réunion de Genève de la commission mixte de l'attelage automatique; le personnel des chemins de fer était représenté par les camarades:

- Held—Suisse,
 - Herrmann—Allemagne,
 - Jarrigion—France,
 - Nathans—Pays-Bas,
 - Smeykal—Autriche, suppléant de Tallon, Canada,
 - Moltmaker—Pays-Bas, suppléant Forslund, Suède,
 - Brodecky—Tchécoslovaquie, suppléant de Cramp—Grande-Bretagne,
- qui constituaient la délégation de l'I.T.F. L'Internationale chrétienne du personnel des chemins de fer était représentée par le membre hongrois de son Bureau, assisté de trois suppléants.



A Amsterdam, l'espéranto commence à pénétrer dans les rangs du personnel des tramways

Un petit groupe d'agents espérantistes en service.