

LE TRAFIC

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

**PARAIT UNE FOIS PAR
MOIS EN LANGUES FRAN-
ÇAISE, ALLEMANDE, AN-
GLAISE, SUÉDOISE ET
■ ESPAGNOLE ■**

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



LES DOMINATEURS QUI SONT DES VALETS

La classe ouvrière et l'étalon-or

Ainsi la crise mondiale a détrôné la Livre sterling comme unité monétaire reconnue généralement dans le commerce mondial en général et dans le mouvement international de crédit en particulier; en d'autres termes Londres n'est plus le centre bancaire international et, à l'avenir, les échanges internationaux s'appuieront sur une base autre que la Livre sterling.

C'est le 20 septembre, que le gouvernement anglais se vit contraint de prendre la décision, si lourde de conséquences, de détacher la Livre sterling de sa valeur¹⁾. Le lendemain, la livre perdait 20 % de sa valeur par rapport au dollar américain, son concurrent sursaturé d'or sur le marché mondial des capitaux, pour baisser encore davantage par la suite.

Cet événement, pas plus d'ailleurs que tous les autres événements économiques importants, ne doit pas être attribué à une simple coïncidence; il trouve ses causes profondes dans les déplacements survenus dans l'économie mondiale et dont le début remonte au temps d'avant-guerre. Sans suffisamment tenir compte de ces déplacements, on a tâché en 1925 de rétablir dans le trafic mondial l'ancienne l'hégémonie de la Livre anglaise, en la stabilisant à sa valeur-or. Ce fut un tour de force économique (la stabilisation eut lieu à environ 10 % au-dessus de la valeur d'alors) qui n'aurait pu apporter des avantages durables que si les conditions économiques avaient été favorables. Inutile d'ajouter que les conditions économiques mondiales n'ont pas été favorables. Cela ressort le plus clairement de la balance de paiements de la Grande-Bretagne qui, ces derniers temps, accuse un développement qui comporte une menace sérieuse pour la monnaie. Le périodique «The Economist» du 12 septembre prévoit, pour la fin de l'année, au lieu de l'excédent normal, un déficit dans la balance des règlements internationaux, déficit qui pourrait bien atteindre le chiffre de 50 millions de livres.

Il n'y a pas lieu d'examiner ici les événements, mentionnés par toute la presse, qui ont précédé de près l'abandon de l'étalon-or. Nous ne voulons signaler ici qu'une seule circonstance qui jette un jour cru sur les agissements des magnats de la haute finance. Elle démontre en effet comment la soif de lucre illimitée de ces souverains sans couronne

mène à des conséquences qui comportent une menace pour toute la vie économique, conséquence dont ils cherchent à se décharger sur le prolétariat; (qu'on songe par exemple à leur exigence de réduire les allocations de chômage). Nous pensons particulièrement à l'événement suivant.

Au cours des négociations, combien difficiles, entre les ministres des Finances des pays créanciers au sujet de la convention d'immobilisation des crédits au profit de l'Allemagne, le ministre anglais Snowden, du cabinet travailliste alors au pouvoir, cherchait à répartir proportionnellement sur les pays intéressés les risques attachés aux crédits. Son collègue français, Laval, n'en voulut rien entendre, car il était indigné du fait que les banquiers londoniens avaient, par pur amour du profit, connaissant la position faible de l'Allemagne, prêté à l'Allemagne à long terme de l'argent, emprunté par eux à court terme en France au taux favorable de 2 % à 3 %, en réclamant pour eux le taux beaucoup plus élevé de 7 % à 8 % en vigueur dans ce pays. Cette opération eut lieu sur une si grande échelle (on parle d'un montant de 100 millions de livres), que les réserves d'or britanniques, partant la monnaie anglaise, en furent mises en danger. De là la tentative — d'ailleurs échouée — de Snowden, tentative dont la réussite aurait apporté, grâce aux conséquences que leurs transactions entraînaient pour le pays, d'énormes avantages aux banquiers avides de bénéfices. Personne ne souffla mot d'un sacrifice de, par exemple, 10 % de leurs excédents, en faveur d'un redressement de l'équilibre budgétaire.

Il n'est pas encore possible de prévoir toutes les conséquences de l'écroulement de la monnaie anglaise, sur laquelle s'appuie le trafic monétaire mondial, pour la vie économique en général et pour la solution de la crise mondiale en particulier. Ces répercussions sont tout autres que superficielles, ce qui ressort de la façon dont ont réagi d'autres régimes monétaires: l'Inde, le Canada, plusieurs Etats de l'Amérique du Sud, les pays scandinaves etc. ne purent pas maintenir soit leur change, soit leur étalon-or. Seuls les créanciers de l'Angleterre, c'est-à-dire les Etats-Unis, la France, les Pays-Bas, la Belgique et la Suisse, sont sûrs de pouvoir maintenir l'étalon-or.

Si l'on ne peut faire que des conjectures sur les conséquences pour l'économie mondiale, il est possible de déterminer avec plus de certitude la signification de la mesure pour la vie économique anglaise. Il serait certainement erroné que de mesurer l'importance de l'abandon de l'étalon-or à l'opinion optimiste que manifeste à cet égard la vie publique anglaise, où l'on semble savoir faire de nécessité vertu. Or, dans la justification de cet optimisme, il faut établir une différence immense entre un pays qui abandonne l'étalon-or, consciemment et en des temps normaux, pour des motifs d'ordre monétaire, et un pays qui, comme la Grande-Bretagne, le fait comme un résultat iné-

luctable de déplacements fondamentaux dans l'économie mondiale.

Lorsqu'on se rend bien compte de cette vérité, on ne saurait se faire d'illusions sur la durabilité des conséquences favorables que l'on escompte de la dépréciation de la livre pour la vie économique de l'Angleterre. Sans doute, l'exportation accusera tout de suite une augmentation, tandis que l'importation diminuera; résultat qui, s'il ne se base pas sur un réel progrès économique de l'Angleterre, ne peut être atteint que par un avilissement du niveau de la vie. Le pouvoir d'achat de la livre a baissé par conséquent, en dépit de toutes les déclarations rassurantes de la part du gouvernement, les prix montent et les salaires réels diminuent. Par rapport aux importations, la dépréciation de la livre a un même effet que la perception de droits d'entrée, qui détermine à son tour une augmentation du niveau des prix.²⁾ Avec l'encombrement actuel du marché mondial, l'augmentation des possibilités de travail que l'on attend de l'accroissement de l'exportation, ne se réalisera que lorsque les stocks anglais auront été liquidés en guise de dumping et aux dépens des pos-

2) La passivité de la balance commerciale ressort de l'excédent d'importation dans la classe I (denrées alimentaires et tabac) et la classe II (matières premières), dont l'ensemble s'élève à environ 80 % de l'importation totale. Cette importation qui a lieu aux prix valables sur le marché mondial, ne pourra pas être sensiblement réduite sous peine de manque d'aliments pour le peuple et de matières premières pour l'industrie. L'augmentation du coût de la vie devra être compensée par une augmentation des salaires, tandis que les prix de revient devront forcément monter aussi, à cause de la majoration du prix des matières premières.

SOMMAIRE:

Articles d'intérêt général:

La classe ouvrière et l'étalon-or	104
A travers le monde	105
Communications du Bureau	106
Dans les cachots de la réaction en Pologne	106
Chemins de fer: L'électrification des chemins de fer britanniques	107
L'avenir des chemins de fer	107
La rationalisation dans les chemins de fer	108
Chemin de fer et automobile	108
Les heures de travail des cheminots espagnols	109
Le terrible accident de chemins de fer en Hongrie	110
Dans les wagons-lits et wagons-restaurants	110
Les primes payées au personnel de la locomotive aux chemins de fer belges	111
Ouvriers des Transports: L'unité internationale est nécessaire	112
Aéronautique: L'organisation syndicale dans la navigation aérienne allemande	113
Marins: Les systèmes d'enrôlement des marins dans les ports de Rotterdam, d'Anvers et de Hambourg. (II)	114
Espéranto	106

1) La Banque d'Angleterre (Bank of England) ne garantit pas plus longtemps l'échange en or de ses billets de banque à raison de 84 sh. 11 d. pour une once, de sorte que dans les échanges internationaux, leur valeur ne peut plus être mesurée sur cette base. Les transactions opérées en livres sterling, ne représentent donc plus la valeur stable d'une certaine quantité d'or, établie sur la base du montant nominal de ces transactions. Avec un taux défavorable de l'argent, l'abolissement du rapport constant susmentionné, entre l'argent et sa valeur-or, empêche le règlement au moyen d'envois d'or, ce qui fait que la livre ne peut plus servir de mesure de valeur dans le commerce mondial.

sibilités d'emploi ailleurs. Si ces autres pays s'engageaient, à titre de défense et afin de tenir tête à la concurrence, économiquement malsaine, de l'exportation anglaise, sur la pente de l'inflation ou avaient recours à un relèvement des droits d'entrée, c'en serait fait de la situation d'exception créée pour l'Angleterre. En même temps, le redressement normal de la vie économique aurait été entravé par des barrières bien plus faciles à dresser qu'à faire disparaître.

Sous peine d'une inflation allant toujours en s'aggravant, l'économie politique devra s'appliquer de toutes ses forces à la restriction de ses dépenses. Qu'est-ce qui se trouve alors plus menacé que les législations sociales ? Au début d'une période d'inflation, un budget bouclé n'offre aucune garantie. Les dépenses qui, par l'augmentation du niveau des prix, ne pourront plus être couvertes par les chapitres budgétaires y relatifs, forceront le gouvernement de recourir au moyen de l'impression toujours accélérée de billets de banque.

Ce n'est que la partie dirigeante des capitalistes (les détenteurs de titres productifs d'intérêt par exemple, n'en sont pas) qui, du fait qu'elle dispose des valeurs réelles de l'économie nationale, se trouve non seulement à l'abri des effets néfastes de l'inflation, mais en retire même des profits spéciaux. Jamais ces capitalistes ne disposent à un prix aussi avantageux de la marchandise force-travail ; jamais ils ne peuvent en retirer une plus grande plus-value et jamais la réalisation de cette plus-value ne se fait de manière plus avantageuse pour eux. La classe ouvrière, par contre, est réduite à une part toujours plus petite du revenu social et par des privations toujours croissantes, le bien-être public est sacrifié à un semblant de prospérité, désiré par les capitalistes, parce qu'il entraîne un renouveau d'activité — fût-il temporaire — dans la vie économique.

Voilà tout ce que flaire cette partie de la classe capitaliste anglaise et pourquoi elle applaudit à cette dépréciation. Voilà également ce qui pousse le mouvement ouvrier anglais à une résistance acharnée et ce qui en fait la seule puissance qui offre une garantie contre les dangers d'une inflation s'étendant de plus en plus. Aussi, a-t-il consciemment repoussé toute tentative de rendre, dès à présent, la classe ouvrière victime de la position de la livre, par une réduction des allocations de chômage. Par là, il fait preuve d'avoir saisi à fond la signification du problème, à savoir que dans une société capitaliste, la question monétaire est une question de pouvoir économique qui sera résolue d'une façon capitaliste, aussi longtemps que la classe ouvrière ne pourra pas exercer une influence décisive. Les changements fondamentaux dans le régime monétaire, en tant qu'ils ne résultent pas de causes inhérentes au métal monétaire même, sont en dernière instance des changements dans le capitalisme. Ce serait une erreur que de croire que dans

les conditions actuelles, des améliorations pourraient en résulter, pour ainsi dire automatiquement, pour la classe ouvrière.

Ce qui est nécessaire, c'est que, dans le domaine économique, le prolétariat ne fonde pas d'espairs sur des événements qui se sont réalisés en dehors de son influence. Ce qui s'impose avant tout, c'est une attitude consciente de la classe ouvrière, s'appuyant sur la conception exprimée si clairement par l'organe des cheminots anglais «The Railway Review», dans son numéro du 18 septembre :

«Partout dans le monde, l'incapacité du système capitaliste de satisfaire aux besoins, se manifeste de jour en jour plus clairement ! Les difficultés ne se bornent pas à l'Angleterre, mais tout porte à espérer que le mouvement ouvrier du monde entier s'unira plus étroitement dans ses efforts pour tuer le monstre du capitalisme qui menace, mourant, d'entraîner l'humanité dans sa chute. L'heure actuelle exige des hommes solides. Nous allons traverser des périodes d'anxiété, mais nous mènerons la lutte avec cette tenacité qui, depuis des années, caractérise notre mouvement. Nous serons pénétrés de l'esprit de ceux qui y ont donné naissance et par là, l'aurore d'une ère socialiste s'approchera d'autant plus vite.»

A TRAVERS LE MONDE

La misère en Chine

Les inondations du Yangtse, un quart de million de morts et près d'un million de sans-abris en Wu-Han uniquement ! Cette énumération de nouvelles fragmentaires ne donne qu'une pâle idée de l'étendue de la calamité qui est venue frapper cette région parmi les plus peuplées du monde. Près de 100 millions d'hommes habitent sur les bords du Yangtse et de ses affluents ; la moitié d'entre eux certainement ont été victimes de l'inondation.

En présence d'un désastre si étendu, possible seulement dans la Chine surpeuplée, le reste du monde ne saurait rester inactif.

C'est la classe ouvrière qui, par une compréhension directe et non pas par le détour des sentiments philanthropiques, se rend compte de la signification de pareil désastre et de ce que doit être sa tâche. C'est l'I.T.F. qui s'est faite le porte-parole des sentiments unanimes en attirant l'attention de la F.S.I. sur la nécessité d'une action de vaste envergure et en lui promettant son concours le plus complet. Elle a formulé la proposition que le mouvement ouvrier se charge d'envoyer dans les régions dévastées, des bateaux chargés de vivres venant des Indes néerlandaises et d'autres parties du monde où l'on a eu recours au procédé capitaliste de la destruction des produits du sol pour remédier à la position défavorable du marché.

Nous espérons ne pas avoir fait en vain appel à l'organisation internationale du prolétariat. Le fait que le prolétariat traverse lui-même une période des plus dures, ne fera qu'augmenter la valeur morale de son action de secours.

Il y va de la vie de millions d'hommes !

Les travailleurs de Tchécoslovaquie demandent la semaine de quarante heures

Le 8 juillet, les fractions parlementaires des deux Partis socialistes (tchèque et allemand) de la République tchécoslovaque ont déposé sur le Bureau du Parlement une proposition de loi portant modification de la loi sur la durée du travail actuellement

en vigueur. Les heures de travail devraient, selon cette proposition, être réduites de 48 à 40 heures par semaine, tandis que la journée de travail ne pourrait pas excéder un maximum de 8 heures. La proposition comprend en outre plusieurs dispositions relatives aux heures supplémentaires, à la disponibilité et aux heures de travail pour les travaux particulièrement dangereux. Toutefois, ce qui est essentiel dans le projet, c'est que la réduction des heures de travail ne devra entraîner aucune réduction des salaires.

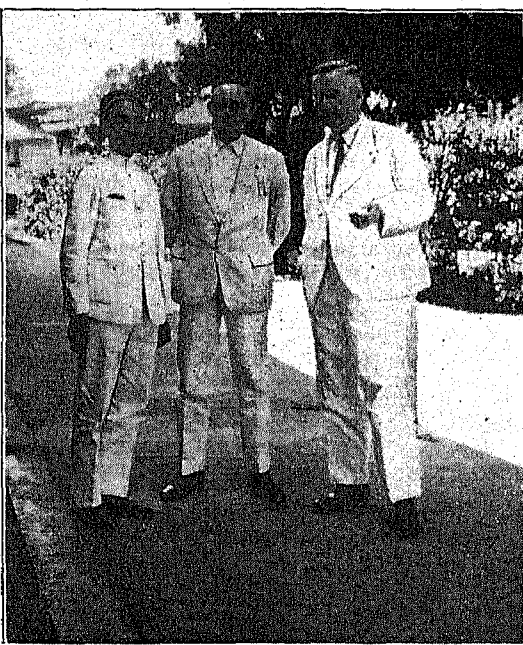
Il est hors de doute — et nos camarades tchécoslovaques s'en rendent compte — que la bourgeoisie opposera une résistance énergique à ce projet et que, dans la situation politique actuelle, on ne saurait guère s'attendre à une application intégrale. Néanmoins, la proposition des députés ouvriers tchécoslovaques mérite de l'appréciation, également au point de vue du mouvement ouvrier international, et il serait à souhaiter que les partis ouvriers des autres pays suivent, à leur tour, cet exemple.

La délégation hollandaise aux Indes

Notre camarade Moltmaker, membre du Comité directeur de l'I.T.F. fait partie d'une délégation que la Centrale syndicale hollandaise a envoyée aux Indes à l'effet de renforcer le contact entre le mouvement syndical des Indes et celui de la métropole. Moltmaker n'a pas manqué évidemment de profiter de cette occasion qui s'offrait à lui pour faire parmi les organisations de cheminots et d'autres ouvriers des transports, de la propagande en faveur d'une adhésion internationale. Nous en avons déjà mentionné un résultat : l'adhésion à l'I.T.F. de l'organisation indigène du personnel des chemins de fer et tramways.

Nos camarades des Indes nous ont envoyé la photographie ci-dessous sur laquelle on voit de gauche à droite : le camarade Sastroamidjojo, président de l'organisation sus-mentionnée ; le camarade Rooyackers, président de l'Union des cheminots (de grade moyen), déjà adhérent à l'I.T.F. depuis 1927, et le camarade Moltmaker.

On nous a priés de vouloir, en reproduisant cette photographie, ajouter que la venue du camarade Moltmaker aux Indes n'a pas seulement suscité beaucoup d'intérêt pour l'œuvre de l'I.T.F., mais encore donné lieu à des sentiments de sincère reconnaissance et d'appréciation pour la personne de Moltmaker.



Communications du Bureau

Cotisations reçues

Pour 1931:

Fédération allemande des transports . . .	fl. 6.012,51
Union britannique des transports . . .	3.760.—
Syndicat des mécaniciens de Pologne . . .	120.—
Fédération des marins espagnols . . .	240.—
Union des cheminots de Tchécoslovaquie . . .	858,38
Fédération des mécaniciens de Tchécoslovaquie . . .	259,80
Union des cheminots de Rhodésie . . .	57,61
Fédération française des travailleurs des chemins de fer . . .	1.468,40

Pour 1932:

Union des cheminots allemands . . .	156,22
-------------------------------------	--------

Conférence préparatoire technique maritime

Nous avons expédié aux organisations adhérentes de gens de mer un rapport rédigé par le camarade Brautigam exposant les différences entre le projet de convention sur la réglementation des heures de travail à bord, discuté en 1920 par la Conférence de Gênes et celui qui va être soumis à la prochaine Conférence technique maritime.

Il est à présent certain que ladite Conférence technique ne se réunira plus cette année.

Congrès général de l'I. T. F., du 8 au 13 août 1932, à Prague

Le Conseil général de l'I. T. F. a décidé que le prochain congrès général aura lieu à Prague du 8 au 13 août 1932. Les organisations adhérentes sont priées d'envoyer au secrétariat de l'I. T. F., avant le 15 janvier 1932, les propositions qu'elles désirent voir inscrire à l'ordre du jour.

Les organisations sont aussi instamment priées de vouloir liquider le plus rapidement possible les questionnaires qui leur ont été envoyés et ceux qu'elles recevront encore, afin de permettre au secrétariat de préparer le rapport moral en temps voulu.

Constitution d'un point de ralliement international entre les espérantistes occupés dans les transports et les communications

A l'occasion du congrès ouvrier espérantiste, tenu à Amsterdam au mois d'août dernier, une conférence eut lieu d'espérantistes, membres d'organisations adhérentes à l'I. T. F. Il y fut décidé d'établir des relations régulières entre travailleurs des transports espérantistes de différents pays. Le secrétaire du

nouveau groupement est le camarade Alfred Berdan, Geistingergasse 1, 6-16, Vienne.

La conduite des locomotives par un seul homme

Nous avons envoyé aux organisations que la chose intéresse l'étude publiée par le Bureau international du Travail sur la question de la conduite des locomotives par un seul homme dans les différents pays. Nous prions les organisations qui auraient à formuler des critiques sur cette étude de vouloir nous en faire part.

Changements à la liste d'adresses.

Le siège de l'organisation 88 (page 16) a été transféré de Barnhusgatan 16, à: Barnhusgatan 18, Stockholm.



L'espéranto au service de la science

L'Institut météorologique de Ljubliana (Yougoslavie) a publié en espéranto une étude scientifique sur les oscillations du niveau des rivières dans le Sud-Est des Alpes.

La faculté de médecine de Tokio (Japon) a édité en espéranto un manuel sur la thérapeutique.

L'espéranto dans le commerce et les communications

L'Institut pour la formation spéciale des fonctionnaires publics (Chemins de fer, Postes, Télégraphe etc.) à Cracovie, a inscrit à son programme pour l'année scolaire 1931/32 l'enseignement obligatoire de l'espéranto.

L'Union des Poires Internationales à Bordeaux a voté une résolution en faveur de l'espéranto.

Sur les instances du président de la Chambre de Commerce de Paris, l'assemblée générale des Présidents des Chambres de Commerce de France a voté une résolution, préconisant entre autres l'augmentation du nombre actuel des cours d'espéranto dans plusieurs écoles, notam-

ment dans les écoles commerciales et professionnelles.

L'espéranto au service des mouvements pour la Paix et pour la Culture générale

La Ligue française des Droits de l'Homme a ouvert une enquête sur l'espéranto. Bien des sections, ainsi que des savants célèbres, se sont exprimés en faveur de l'espéranto.

La Ligne suédoise pour la Paix a décidé d'inscrire à son programme la propagande pour l'espéranto. L'organe «Freden» commencera cet automne la publication d'un cours d'espéranto.

La Société d'éditions pour les recherches sur la culture générale a inséré dans son «Lexique de la Vie» un cours d'espéranto, comptant 24 pages de grand format.

Des espérantistes de nationalité différente peuvent-ils se comprendre?

Le poste de radio-diffusion de Lyon-la-Doune a fait récemment une expérience intéressante. Cinq espérantistes de diverses nationalités furent invités à réciter devant le microphone un poème de Zamenhof. Les auditeurs furent priés de deviner la nationalité de chacun des récitateurs. Il se trouva que quelques auditeurs seulement avaient pu déterminer la nationalité de deux étrangers. Pour les espérantistes ceci n'a rien de nouveau, mais les adversaires prétendent volontiers qu'à cause des grandes différences dans la prononciation, les espérantistes de différentes nationalités ne peuvent pas se comprendre entre eux.

Ne jugez pas prématurément!

Il y a quelques mois, notre camarade suédois Ernst Eriksson a passé quelque temps à Zurich où il a saisi l'occasion de visiter le secrétariat de l'I.S.O. Vu que le camarade Eriksson ne connaît, à part le suédois, que l'espéranto, il n'a pu s'entretenir avec le secrétaire de l'I.S.O., le camarade Adler, que par l'intermédiaire d'une des employées qui connaissait l'espéranto. Le camarade Adler qui rejette l'espéranto, a déclaré, à la fin de la conversation, qu'il ne l'avait jamais encore entendu parler.

Aussi, est-il recommandable que les adversaires de l'espéranto, avant d'émettre une opinion plus ou moins prématurée, se renseignent de plus près sur cette langue.

Dans les cachots de la réaction en Pologne

Nous publions ci-après une courte esquisse qui nous provient d'un camarade qui fut emprisonné par la réaction polonaise.

«Nous nous trouvions dans de petites cellules à deux. La mesure de ces cellules était d'à peu près 2½ m². La fenêtre ne pouvait être ouverte que 10 à 12 minutes par jour et cela uniquement lorsque c'était ordonné. Elle n'était pas seulement munie de barreaux, mais encore de fils de fer et devant la fenêtre, se trouvait une botte en fer blanc, de manière qu'on ne pouvait voir qu'un petit bout de ciel. Constamment des officiers, marchant à pas feutrés, étaient aux écoutes à nos portes. Le soir, des échelles étaient placées contre le mur extérieur et nos bourreaux nous observaient dans nos cellules éclairées. Nous devions donc pour nous parler, dire tout à voix basse. Pendant quelques semaines, on nous donna fort peu à manger et encore cette nourriture était-elle de très mauvaise qualité. A la fin vint s'ajouter le froid. On saisissait chaque occasion pour nous punir, par le cachot noir, le jeûne et en nous obligeant à coucher sur les planches. Aucune semaine ne se passait sans qu'il y eût au moins une inspection nocturne. Celle-ci consistait à nous réveiller brutalement, après quoi nous devions nous habiller rapidement et nous rendre dans les caves où chacun était emprisonné séparément. Là on devait se déshabiller entièrement et attendre l'inspection, le dos tourné à la porte. A l'occasion de ces inspections les prisonniers étaient maltraités, battus, soufflés et injuriés. On devait cependant rester tranquille et attendre son tour. On était là à attendre et on entendait comment les autres criaient de douleur, puis quelques coups de revolver partaient, après quoi le silence

régnait. Chacun des prisonniers devait avoir l'impression qu'un de ses collègues avait été tué. Tout cela n'était cependant que des trucs pour intimider les prisonniers et pour les rendre plus malléables.

Après une pareille inspection, qui durait des heures, nous étions de nouveau reconduits à deux dans les cellules. Toutefois, on ne remettait jamais ensemble les mêmes prisonniers. On nous changeait chaque fois de cellule, de manière que chaque fois on se trouvait dans une nouvelle situation. Il était pour ainsi dire impossible de s'entendre d'une cellule à l'autre en frappant. On devait observer une extrême prudence, car souvent les officiers frappaient à la cloison d'une cellule attenante pour provoquer une réponse et avoir ainsi un motif pour infliger de nouvelles punitions et des mauvais traitements.

Quelques jours passaient après pareille inspection avant qu'on n'apprit par un détourné ce qui s'était véritablement produit pendant la nuit d'inspection. On devait s'attendre chaque jour à de nouveaux sévices. Souvent on sortait pendant la nuit des prisonniers de leurs cellules et on les conduisait, par des couloirs obscurs, dans un local où ils étaient battus par des gendarmes ou par des officiers, jusqu'à perdre connaissance. Alors, on les envoyait pendant quelques jours dans les cellules à la cave «pour se remettre».

Les prisonniers étaient obligés de nettoyer les cabinets qu'employaient les gendarmes et de frotter leur propre cuvette avec ces mêmes torchons. Tous les samedis, on devait frotter le plancher des cellules. Toutes les deux à trois semaines, on nous donnait des draps propres et nous étions heureux d'avoir quelque chose de frais; mais généralement, on procédait la nuit même à une inspection. On était envoyé alors dans d'autres cellules où les paillasons et les draps se trouvaient par terre. Les draps avaient été salis par les sou-

liers des gendarmes et dans cet état, nous devions nous en servir pendant 15 à 20 jours. Généralement, trois prisonniers devaient coucher sur ces draps sales.

En guise de cabinets nous devions nous servir de seaux placés à cet effet dans les cellules et qui y restaient du matin jusqu'à 8 heures du soir. On exerçait une surveillance rigoureuse sur les prisonniers qui allaient vider ces seaux. La prison se trouvait au milieu d'une forteresse. Tout autour il y avait des murs et ensuite des barrages de fil de fer barbelé, gardés par des militaires qui se trouvaient encore sous le contrôle de gendarmes. Il ne pouvait point être question d'une entente avec le monde extérieur. Nous ne recevions ni courrier ni journaux. Tous les jours, nous faisions une promenade de 15 à 20 minutes, et cela, suivant l'humeur de l'officier de service, dans un petit jardin ou dans les couloirs. On informait les familles que divers objets pouvaient être envoyés aux prisonniers, mais on ne les leur remettait pas et ne les donnait qu'à la libération. On souffrait de la faim, du froid et de la brutalité, à chaque instant de la journée. Dans la petite cellule, il n'y avait pas de table, seulement deux sièges pour s'asseoir. Gare à celui qui était attrapé assis en s'appuyant les coudes sur le lit. La nuit, lorsque nous étions endormis de fatigue, nous étions réveillés en sursaut par des coups de revolver tirés dans le corridor. Pour manger, nous devions souvent mettre nos plats par terre devant la porte et nous ne savions par alors qui les remplissait, ni ce qu'on y mettait. Souvent la nourriture était tellement mauvaise qu'on devait la jeter. Tous les prisonniers avaient la tête rasée comme des malfaiteurs. A chaque visite de contrôle assistait un officier qui, en s'en allant, distribuait des coups de pied. Tout le traitement visait à briser les prisonniers physiquement et moralement, pour pouvoir en faire ce qu'on voulait.

CHEMINOTS

L'électrification des chemins de fer britanniques

En 1929, le ministère britannique des Transports a chargé une commission de trois membres d'enquêter sur la question de l'électrification de tout le réseau ferré britannique. En avril dernier, cette commission, dite Commission Weir, d'après le nom de son président, l'expert bien connu Lord Weir of Eastwood, a termin ses travaux.

Le projet que la commission Weir a établi et dont elle a recommandé l'exécution, est extrêmement vaste et témoigne de vues très larges. Il propose l'équipement pour la traction électrique de la totalité des 32000 km. de lignes que compte environ le réseau britannique. Pour réaliser cette transformation, il faudra une dépense de 386 millions de livres; suivant les calculs de la commission, les travaux d'électrification s'étendront sur une période de 15

à 16 ans et occuperont environ 60.000 travailleurs d'une manière permanente.

Le rapport de la commission Weir s'occupe de tous les détails du problème, oppose aux avantages de la traction électrique les désavantages, étudie l'importance que le projet peut avoir pour l'économie nationale et se termine par un résumé en 27 points, et une conclusion recommandant l'électrification des chemins de fer.

Ce n'est pas ici notre tâche d'entrer dans tous les détails de ce projet, certes grandiose, dont la presse technique ferroviaire s'est longuement occupée. Il ne nous reste à nous, que d'étudier les effets de l'électrification sur les conditions de travail et d'engagement du personnel. Examinons les dépenses comparées de la traction à vapeur et de la traction électrique.

Part des frais d'exploitation	Traction à vapeur	Traction électrique	Économie	En pour cent
	£	£	£	
Combustible ou énergie électrique	12 310.446	11.280.000	1.030.446	8,3
Salaires du personnel de la locomotive	20 933.425	10.788.712	10.154.713	4,8
Réparations des locomotives	10.819.012	4.660.000	6.159.012	56,9
Eau pour les locomotives	883.666	—	883.666	—
Matériel en magasin, revêtement, divers	905.992	453.000	452.992	49,9
Graissage	290.415	102.000	188.415	64,8
Entretien des dépôts et ateliers de locomotives	436.950	175.000	261.959	59,8
Salaires du personnel des trains	4.296.462	3.653.462	643.000	14,9
Nettoyage du matériel roulant	933.500	700.100	233.400	25
Assurances, pensions etc.	794.250	397.150	397.100	49,9
Economies dans l'entretien des installations d'éclairage des trains	—	—	513.000	—
Economies de force auxiliaire et d'éclairage	—	—	840.000	—
Totaux	52.604.127	32.199.424	21.757.703	41,3
Salaires seulement	26.024.137	14.829.324	11.194.813	43

Les chiffres ci-dessus indiquent que l'économie totale serait de 21.757.703 livres dont, sur les salaires seulement, 11.194.813 livres, soit plus de 51%. Ainsi, la plus grande partie des économies qui pourront être réalisées par l'électrification seront faites au détriment du personnel. Avec cela, nous n'avons pas tenu compte dans ce calcul du fait que, par suite d'autres économies réalisées, par exemple dans la réparation des locomotives, dans l'entretien des remises etc., il y aura un excédent de main-d'œuvre, partant des compressions. Le chiffre des économies sur les «salaires du personnel de la locomotive» est singulièrement élevé — presque 50% du total — ce qui prouve clairement que l'intention existe de faire monter les locomotives par un seul homme. Pour les mécaniciens, ce système entraîne un lourd accroissement de leurs responsabilités et une tension physique et mentale accrue. De la sorte le problème de la conduite des locomotives électriques par un seul homme devient d'actualité en Angleterre.

Le rapport Weir s'occupe aussi de ce que seront les conditions de travail du personnel de la locomotive dans le cas d'une électrification des chemins de fer. Dans le chapitre «Avantages de l'électrification», on nous assure que l'électrification permettra une amélioration des conditions de travail. Dans le chapitre «Répercussions de l'électrification sur l'économie nationale», on peut lire que «la crainte de voir une partie du personnel des chemins de fer privée de travail par l'électrification, n'est pas fondée, du fait que l'exploitation électrique permettra une réduction des frais de traction qui, à son tour, entraînera un accroissement du trafic et, partant, un besoin accru de personnel». L'avenir nous dira jusqu'à quel point ces affirmations sont justes.

Dès le mois de mai, l'Union nationale des cheminots anglais a pris position à l'égard du projet d'électrification. Elle a attiré l'attention sur certains passages du rapport intéressant particulièrement le personnel et a déclaré que, bien qu'elle

voie dans l'électrification un progrès indéniable auquel on ne saurait s'opposer, elle n'en considère pas moins que, dans les conditions actuelles, ce progrès ne pourra s'implanter sans être préjudiciable au personnel. Il est donc du devoir de tous les cheminots organisés de mettre tout en œuvre pour réduire dans la mesure du possible l'influence néfaste de l'électrification sur le standard de vie du personnel.

Dans son exposé, l'Union s'attaque à un autre problème qui se rattache à l'électrification. Les chemins de fer, dit-elle, ne sont pas exploités par l'Etat, mais par quatre grandes compagnies. Ces compagnies pourront-elles réunir des capitaux aussi énormes que ceux qu'exigera la transformation du mode de traction des chemins de fer? La réponse est négative. Le gouvernement devra probablement prendre à sa charge le financement du projet. De cette manière, la question de l'étatisation des chemins de fer passe au premier rang, car aucun gouvernement anglais n'osera certes, mettre à la disposition des compagnies les fonds de l'Etat, sans exiger au moins en retour une influence, correspondante aux capitaux engagés, sur l'administration et l'exploitation des chemins de fer. De son côté, l'Union des cheminots repousse l'idée d'une électrification des chemins de fer aux frais de l'Etat, tant qu'elle ne sera pas liée à cette condition essentielle: l'étatisation du réseau anglais. Seul le passage à la régie collective peut, selon l'opinion bien arrêtée de nos camarades anglais, permettre une transformation de l'exploitation sans imposer trop de sacrifices au personnel.

L'avenir des chemins de fer

Les expressions d'inquiétude sur le sort des chemins de fer se multiplient ces derniers temps. Parfois, elles sont tellement alarmantes qu'elles cumulent dans la question: «Le chemin de fer est-il condamné à disparaître?» Cela prouve combien le problème de la concurrence entre les divers moyens de transport est embarrassant.

L'I. T. F. a déjà pris nettement position à cet égard. Son congrès de Stockholm en 1928, a désigné comme la seule solution possible, une coordination efficace de tous les moyens de transport sous l'administration de l'Etat. Cette revendication a été reprise et appuyée par Bratschi dans son rapport sur le chemin de fer et l'automobile, présenté à la conférence de la section des chemins de fer de l'I. T. F., tenue en 1930 à Madrid.

Le discours fait à Londres, il y a quelques semaines, à l'occasion d'un banquet, par l'ancien ministre des Transports du cabinet travailliste, Herbert Morrison, reconnaît la nécessité d'une réalisation de cette demande. Lui aussi exige une coordination véritable, qui ne pourra être atteinte, à moins qu'il y ait une autorité quelconque ayant qualité pour déterminer comment et dans quelle mesure chaque moyen de transport sera appelé à fonctionner et étant en mesure d'exiger de chacun des moyens de transport un cer-

tain standard d'efficacité, comme étant nécessaire pour pouvoir fonctionner.

Il a fait leur compte à ceux qui ne savent pas par quel bout prendre le problème — et pour qui c'est une chose certaine que les chemins de fer n'ont plus d'avenir — en disant qu'il n'est pas admissible de simplement permettre aux transports automobiles d'écarter tout le trafic, aux dépens des chemins de fer, et de conclure ensuite que les chemins de fer n'ont pas d'avenir.

Herbert Morrison motiva d'une façon convaincante la demande d'étatisation et d'administration par l'Etat, en établissant un parallèle entre les chemins de fer et les P.T.T. Pour mettre en évidence ce que la situation existante a de déraisonnable à l'égard des chemins de fer, il

proposa que l'on fasse pour le service des postes l'expérience suivante:

«Permettez pendant une certaine période que les postes soient concurrencées du dehors par une concurrence sans réserves ayant la possibilité de saper les tarifs de l'administration des postes là où ce serait avantageux et permettez ensuite aux entreprises privées de se servir des P.T.T. pour les lettres et colis dont le transport serait pour elles désavantageux. Faites cela ou bien accordez aux chemins de fer la pleine liberté d'arrêter l'exploitation de toutes les lignes non rémunératrices, de refuser des transports comme bon leur semble et de fixer leurs tarifs conformément aux conditions locales faites par les transports routiers.»

Ce plaidoyer d'un homme de l'autorité d'un ancien ministre des Transports de Grande-Bretagne nous a semble précieux pour étayer notre demande, raison pour laquelle nous en avons fait mention ici.

La rationalisation dans les chemins de fer

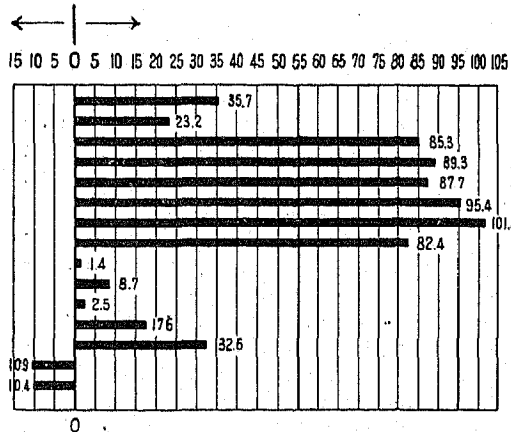
Le problème de la rationalisation est des plus complexes. L'étude en devient particulièrement difficile, lorsqu'on désire examiner le rôle que la rationalisation joue dans les chemins de fer qui se distinguent, parmi les industries, par leur caractère propre, par le but de leur exploitation et par l'importance de leur rôle économique. Cependant, quelque différents que puissent être les aspects que le problème présente dans différentes industries, il y a une chose sur laquelle les avis du monde ouvrier sont unanimes, à savoir que la rationalisation doit avoir comme conséquence une amélioration du niveau de vie du salariat, soit de la majorité de la population.

En matière de rationalisation, les chemins de fer appliquent, eux aussi, la thèse générale; amélioration du matériel et des méthodes de travail à l'effet d'augmenter le rendement de la main-d'œuvre et d'assurer un emploi plus économique des matières premières. Ces transformations ne devront pas, bien entendu, être réalisées aux dépens de la santé et du bien-être des salariés. Aussi, serait-ce une faute que de vouloir réduire les salaires ou augmenter les heures de travail pour obtenir une production plus économique, car pareilles mesures iraient à l'encontre du but auquel doit tendre la rationalisation, telle que nous la concevons.

Or, il y a malheureusement lieu de constater

Evolution des C. F. F. de 1913 à 1930.
Diminution en % Augmentation en %

Voyageurs
Tonnes-marchandises
Recettes-voyageurs
Recettes marchandises
Recettes de transport
Recettes d'exploitation
Dépenses d'exploitation
Excédent d'exploitation
Trains-kilomètres
Trains-kilomètres en trafic marchandises
Locomotives-kilomètres
Essieux-kilomètres
Tonnes kilométriques brutes
Personnel d'exploitation
Personnel total



On constate, à côté de l'augmentation du nombre des voyageurs transportés, qui est de 35,7 %, et de celle des tonnes kilométriques qui est de 32,6 %, une diminution de respectivement 10,9 et 10,4 pour cent des effectifs du personnel du service de l'exploitation et des effectifs totaux. Quoique n'étant pas complets, ces chiffres révèlent deux conséquences de la rationalisation: rendement accru des agents et réduction de la main-d'œuvre employée.

Cette conclusion est confirmée par d'autres indications. Il y avait, en 1913, 9,66 agents par 10.000 kilomètres-trains effectués; en 1930 ce chiffre était de 8,31, soit une diminution de 14 % du personnel employé. Le nombre des agents par 10.000 km.-essieux se chiffrait, pour les mêmes années à respectivement 3,02 et 2,29 %, accusant par conséquent

un recul de 24,1 %. Pour terminer, les chiffres respectifs pour ces deux années étaient par million de tonnes kilométriques brutes de 4,21 et 2,83, accusant par conséquent une réduction du personnel de 32,8 %.

Il est certain que les données reproduites ci-dessus ne permettent pas de tirer des conclusions définitives. Il y a une foule de questions qui restent en suspens et qui demanderaient une étude approfondie. Leur importance n'échappera à personne. Nous espérons par conséquent que l'enquête que l'I.T.F. vient d'entamer sur le problème de la rationalisation dans les chemins de fer, rencontrera dans les milieux des organisations adhérentes la sympathie nécessaire, et que ces organisations qui sont les premières intéressées à la question, lui prêteront tout le concours voulu.

Chemin de fer et automobile

Par August Forstner,
Député au Conseil National d'Autriche

Dans «Zeitrad», l'organe de l'Union des travailleurs des transports d'Autriche, le camarade Forstner publie une étude fort intéressante sur le problème chemin de fer et automobile. Nous croyons bien faire en portant à la connaissance de nos lecteurs les opinions de ce représentant compétent des travailleurs des transports automobiles.

Le gouvernement a soumis à l'avis des organismes intéressés à cette question, un projet de loi sur les lignes de transport automobile en Autriche. La loi devra avoir pour but de mettre fin à la concurrence meurtrière livrée entre le chemin de fer et l'automobile et entre les entreprises de transports automobiles entre elles. Le présent article ne tend pas à prendre position à l'égard de ce projet de loi, mais simplement à signaler l'importance prise en Autriche par les transports automobiles interurbains et à indiquer l'impérieuse nécessité d'une réglementation qui évite que de sérieux préjudices soient portés à l'économie du pays.

Premières tentatives d'ordre statistique.

Jusqu'à présent, on n'avait pas la possibilité de se faire une idée de l'ampleur prise par les transports interurbains automobiles. Or, le ministère du commerce et des communications a commencé depuis quelque temps à faire des relevés sur cette question et a élaboré en des statistiques les chiffres mis à sa disposition, ce qui permet de voir à présent l'importance acquise en Autriche, en dépit de la crise économique, par les transports automobiles interurbains.

Il est évident que l'élaboration statistique de ces chiffres est encore à ses débuts. Aucune distinction n'est faite, par exemple, entre les lignes d'autobus exploitées par les provinces, les municipalités et les entreprises privées; elles sont représentées par un seul chiffre. La longueur des lignes des services de transport automobile des chemins de fer fédéraux et de celles de l'administration des postes n'est pas indiquée pour chacune des provinces séparément; nous ne disposons que de chiffres totaux pour l'ensemble du territoire de la République. Il en est de même pour les nombres de voyageurs transportés par les services automobiles des chemins de fer fédéraux et de la poste. Cela n'a cependant pas pour effet de nuire à la clarté de l'impression générale, vu qu'on peut admettre que tous les chiffres dont il est question ci-après sont en réalité plutôt plus élevés que plus bas. Attendu que les lignes automobiles de la ville de Vienne ne font que le service urbain, la statistique n'en fait pas mention. Seules les lignes interurbaines au départ de Vienne ont été prises en considération.

Quelle est l'importance du trafic interurbain?

Des concessions ont été actuellement accordées en Autriche pour 1285 lignes interurbaines et pour plusieurs lignes

Les heures de travail des cheminots espagnols

Bien qu'en théorie l'Espagne ait eu la journée de huit heures, dès son introduction, par un arrêté royal du 3 avril 1919, en pratique, comme c'est généralement le cas dans les pays où la classe travailleuse organisée n'est pas suffisamment forte pour appuyer ses revendications, son application a été si entravée d'exceptions et de restrictions, qu'en fait, les conditions étaient inférieures à celles de maints pays où la journée de huit heures n'a pas force de loi. Ceci s'applique particulièrement aux chemins de fer. L'instauration du nouveau régime républicain, en avril de cette année, de pair avec un accroissement constant des effectifs du Syndicat des cheminots espagnols, a cependant opéré un changement dont témoigne un nouveau décret du 2 juillet 1931.

Le nouveau décret abolit les anciennes dispositions qui excluaient pratiquement du bénéfice de la journée de huit heures tout le personnel des gares et ceux des gardiens qui n'avaient d'autre fonction que le service de garde. Il est désormais impossible d'exiger du personnel de la voie un service de douze heures ou plus sans interruption, comme le permettaient les anciennes dispositions suivant lesquelles les heures du service journalier variaient de sept à neuf selon la saison. Une autre anomalie qui disparaît totalement est la dérogation injustifiable qui autorisait les compagnies à ne pas rétribuer les heures supplémentaires nécessitées par des retards des trains, aussi longtemps que que ces retards ne dépassaient pas, pour un parcours de 100 km., trente minutes pour les trains de marchandises et quinze minutes pour les trains de voyageurs. Les gardes-barrières, les femmes en particulier, bénéficient aussi considérablement des nouvelles dispositions. Aussi l'organe du syndicat dit à juste titre :

« Nous pouvons maintenant aller de pair avec ceux des pays qui ont, dans ce domaine, la législation la plus favorable.... Auparavant, l'unique objet du législateur était de sauvegarder les intérêts des compagnies de chemin de fer en rédigeant des clauses destinées à exclure certaines

parties du service de l'application de la journée légale de huit heures. Mais aujourd'hui, animé du noble dessein de tenir les promesses, faites à la classe ouvrière à l'époque où la journée légale maximum de huit heures lui fut accordée, ce même législateur, désirant honnêtement mettre fin à un état de choses qui excluait les cheminots d'un avantage aussi important, fait maintenant des lois exemptes de toute supercherie et de tout artifice ».

Ouvriers des ateliers. La journée de travail doit être de huit heures qui peuvent être divisées, sur demande et suivant les possibilités, en deux périodes séparées par un intervalle d'une heure et demie ou de deux heures. Il en est de même pour le personnel des centrales électriques, les portiers, les surveillants dans les ateliers qui, chaque fois que la journée de huit heures est dépassée, ont droit à une indemnité pour heures supplémentaires.

Personnel de l'entretien de la voie. La journée normale est de huit heures; elle peut être coupée en deux parties par un intervalle d'une ou de deux heures. La journée commence et se termine au lieu du travail.

Gardes-voies, surveillants etc. S'ils ont d'autres occupations que la simple surveillance ou s'ils font partie d'équipes, leurs heures de service seront les mêmes que celles des autres hommes avec lesquels ils travaillent. S'ils n'ont qu'un travail de pure surveillance qui n'est ni continu, ni constant, on peut leur imposer des journées de douze heures. Dans ce cas, toutes les heures excédant huit heures seront considérées comme supplémentaires et payées au taux normal. S'ils n'ont pas d'heures de travail bien définies, mais s'ils ont à surveiller une section etc., le temps exigé normalement par ce travail ne pourra pas dépasser huit heures.

Gardes-barrières. Aux passages à niveau gardés en permanence, où passent plus de 24 trains par jour, la surveillance doit être assurée en trois tours de service de huit heures chacun. S'il y a moins de 24 trains, deux tours de service sont suffisants, les heures fournies en sus des huit heures devant être payées au taux normal. Les passages à niveau qui ne sont pas gardés plus de treize heures par jour et où il ne passe, durant cette période, pas plus de treize trains, peuvent être confiés à un seul garde-barrière à qui les heures dépassant les huit heures seront payées au taux normal. Le service de nuit des passages à niveau ne peut pas être fait par des femmes.

Personnel de la locomotive, des trains et autres agents ayant un service réglé par graphique. Les roulements peuvent comporter un certain nombre de jours ne dépassant pas trente, mais ils doivent être établis de manière à ne pas retenir un homme plus de sept jours consécutifs loin de sa résidence. La journée moyenne (total des heures effectives divisé par le nombre des jours du roulement en

comptant six jours sur sept comme jours de travail) ne doit pas dépasser huit heures. La durée de service maximum entre deux périodes de repos ne doit pas dépasser 14 heures et ne peut pas être exigée plus de deux fois consécutivement ni plus de dix fois par mois. Le temps nécessaire à l'agent pour se préparer au travail, de même que la prise et la remise d'une locomotive est compté comme temps de travail effectif. Le temps alloué à cet effet est fixé par des commissions paritaires. Une heure de réserve équivalant à la moitié d'une heure de service. Les heures de réserve doivent être précédées d'un repos si le service antérieurement effectué a été de huit heures ou plus. La période minimum de repos entre deux longs tours de service doit être de huit heures si l'agent est loin de son domicile et de 10 heures s'il est à son lieu de résidence. Si le tour de service précédant a excédé 13 heures, la période minimum de repos doit être de respectivement 10 et 12 heures.

Personnel de la locomotive etc. dont le service n'est pas réglé par graphique. Les conditions sont les mêmes que celles appliquées dans le service réglé par les graphiques, sauf que la journée moyenne de huit heures doit être calculée sur une période de trente jours.

Personnel des locomotives de manœuvres. Quand le service est intermittent, les périodes inoccupées d'une heure ou plus sont considérées comme service de réserve, si l'agent n'est pas libre de quitter le travail et comme temps de congé s'il peut s'en aller. Les temps de travail et de repos sont soumis aux règles qui régissent le personnel de la locomotive dont le service est réglé par graphique.

Personnel des gares. La journée normale de travail est de huit heures, qui peuvent être dépassées si le service l'exige, mais ne peuvent être coupées en plus de trois périodes de travail. Les interruptions de moins d'une heure comptent comme temps de travail effectif. La période de repos de chaque jour ne doit pas être inférieure à 10 heures. Tous les détails sont à régler par une commission paritaire.

Temps de déplacement. La première heure de déplacement est comptée comme travail effectif. La seconde n'est pas comptée et toutes celles en sus des deux premières sont considérées comme demi-heures de travail. On compte un jour entier même quand la durée réelle du déplacement, ajoutée au temps de travail effectif, n'atteint pas huit heures. Les heures de travail effectif plus la durée de déplacement, calculée comme il est indiqué ci-dessus, ne doivent en aucun cas excéder 12 heures. Après une journée de plus de huit heures, les agents doivent, avant de reprendre le travail (excepté dans les cas d'urgence), bénéficier d'un repos égal au tiers du temps exigé par le déplacement.

Temps de réserve et de planton. Le temps de réserve et de planton, quand il est inhérent au service et quand l'agent intéressé en est avisé à l'avance, est pour la moitié considéré comme durée de travail.

Heures supplémentaires. Dans les ateliers, et services qui ne sont pas en relations immédiates avec la traction, les heures supplémentaires dépendent du vouloir de l'agent intéressé; elles ne peuvent pas excéder 50 par mois, ni 240 heures par an. Dans d'autres services, dans les cas d'urgence — lorsque des dommages graves pourraient résulter du fait de ne pas les fournir — et quand il est pratiquement impossible de trouver des remplaçants, les heures supplémentaires sont obligatoires, mais ne doivent pas être plus nombreuses que ne le requiert la situation, ni s'étendre au point de devenir nuisibles à la santé des agents. Elles ne doivent en aucun cas, dépasser 14 heures consécutives ou même atteindre cette limite plus de deux jours consécutifs ou plus de dix jours dans un mois. Les heures supplémentaires librement consenties sont rétribuées à raison de 125 % du taux horaire, à moins qu'un taux plus élevé n'ait été convenu. Les heures supplémentaires obligatoires sont payées à 25 % au-dessus du taux normal pour les deux premières heures et à 50 % pour les heures suivantes. Cette dernière majoration est aussi appliquée pour les heures qui empiètent sur une période régulière de repos. Les heures supplémentaires passées en un déplacement prévu, en une période de planton ou de réserve, ou celles qui sont provoquées par des retards des trains, sont payées au taux ordinaire.

affectées aux transports dans la ville de Vienne. La longueur totale des lignes interurbaines atteint le chiffre de 26.915 km.; 45 lignes, mesurant une longueur de 1.911 km., sont exploitées par les chemins de fer fédéraux en Basse-Autriche, Haute-Autriche et en Styrie.

La poste exploite 226 lignes d'une longueur de 8.335 km., tandis que 149 lignes sont exploitées par les provinces, 149 par 44 municipalités et 716 lignes, ayant une longueur totale de 16 669 km., par des entreprises privées. Il y a 43 lignes automobiles partant de Vienne. En Basse-Autriche, on exploite 429 lignes automobiles interurbaines; dans le Burgenland, 44; en Haute-Autriche, 188; en Salzbourg, 73; en Styrie, 221; en Carinthie, 137; au Tirol, 109 et dans le Vorarlberg

45. Les longueurs des lignes varient entre 1 km. $\frac{1}{2}$ et 200 km. *Lorsqu'on songe que la longueur totale du réseau des chemins de fer fédéraux, y compris celle des lignes privées exploitées pour le compte des chemins de fer fédéraux, n'est que de 5.808 km. pour toute l'Autriche, on se rend mieux compte de ce que veut dire le chiffre de 26.915 km. de longueur totale des lignes interurbaines du pays.*

On obtient cependant encore une meilleure image de l'importance croissante du trafic interurbain automobile pour le transport de personnes, lorsqu'on compare les nombres des kilomètres parcourus de même que les nombres de voyageurs transportés par les chemins de fer et par les lignes de transports automobiles.

(à suivre).

Le terrible accident de chemins de fer en Hongrie.

Le 13 septembre, peu après minuit, le rapide Budapest-Vienne-Cologne eut un accident en passant sur un des deux viaducs de 60 mètres jetés au-dessus d'une vallée dans les environs de Bia-Torbágy. Il y eut 22 morts et 18 blessés.

Après les renseignements coutumiers dans la presse concernant le lieu et l'étendue de la catastrophe, la communication parut qu'il s'agissait vraisemblablement d'un attentat politique, c'est-à-dire communiste. Les indications qui menaient à cette conclusion sentent bien la sensation. Une heure après l'accident déjà, on trouva, à une distance de 30 ou 40 mètres de la tête du viaduc, une enveloppe blanche placée sous deux pierres. Cette enveloppe portait au verso en hongrois : «Ouvriers, vous n'avez pas de droits, c'est pourquoi nous voulons les extorquer pour vous aux capitalistes. Chaque mois, vous aurez de nos nouvelles, car nos amis sont partout chez eux. Il n'y a pas de travail, mais nous allons vous en procurer. Les capitalistes paieront tout. Ne craignez rien, l'essence ne s'éteindra pas!»

Cette trouvaille ne semble pas très digne de confiance. Le style maladroit et le choix de l'endroit semblent peu compatibles avec l'étendue de la catastrophe qui, si elle était vraiment le résultat d'un attentat, ferait supposer auprès des auteurs des qualités plus grandes que ces indications ne permettraient de leur attribuer. Aussi, nous ne pouvions nous défaire de l'impression, que nous avions affaire ici à une tentative du gouvernement réactionnaire hongrois pour porter atteinte au mouvement ouvrier. Dans ce cas, on arriverait à la supposition que le mauvais état où se trouvent les chemins de fer, à cause des mesures d'économie, aurait occasionné le déraillement.

Les autres nouvelles concernant l'attentat justifient notre supposition. Vu qu'on avait mal choisi la personne de celui qu'on pensait pouvoir reconnaître comme l'auteur du texte sur l'enveloppe, celle-ci ne donna pas le résultat voulu. Mais on avait eu soin de s'assurer à temps d'un autre corps de délit. La découverte d'une valise en fibre devait prouver l'emploi d'une machine infernale. Le contenu en fut évalué à 2 kilos de nitroglycérine; l'explosion aurait été déterminée au moyen d'une mèche, attachée par deux fils de laiton à la batterie d'une lanterne de poche; le train, passant sur les deux fils aurait établi le contact et provoqué l'inflammation de la mèche. Mais avec cela également, on n'eut pas la main heureuse, car cette trouvaille ne mena pas non plus à la découverte de «coupables» utilisables pour le but. Ensuite, des barres d'écrasite furent soudainement trouvées et, plus tard encore, un morceau de tuyau de fer qui aurait contenu l'explosif.

Toutes ces prétendues indications ne pouvaient pas avoir une grande force persuasive, pour la simple raison déjà que

personne parmi les survivants ou parmi ceux qui se trouvaient à proximité du lieu du désastre, n'avait entendu la détonation qui est censée accompagner une explosion. La subtilité d'oreille nécessaire à cela se trouva par la suite être la faculté privilégiée du préfet de police adjoint de Budapest, chef de la police politique de l'Etat, un certain Docteur Emerich Hetényi, qui, à l'heure de la catastrophe, jouissait à son foyer d'un sommeil peut-être quelque peu agité! Cette explosion miraculeuse se distinguait en outre de tous ces congénères, par le fait qu'elle laissa le viaduc parfaitement intact.

La supposition si évidente d'un accident ordinaire, c'est-à-dire d'un accident n'ayant pas pour cause un attentat, est rejetée par les autorités, parce que — notez-le bien — rien de spécial n'était arrivé aux trains ayant précédé l'infortuné rapide.

De quelle façon la réaction se saisit de ce désastre pour l'exploiter contre la classe ouvrière, ressort clairement de la déclaration officielle suivante du gouvernement :

«L'attentat de Bia-Torbágy semble justifier la supposition, que par des menées dirigées de l'étranger, on cherche à utiliser la situation économique difficile de la Hongrie pour provoquer de l'agitation, dans le but de rendre plus difficile les tentatives visant au redressement économique et financier. Pour cette raison, le gouvernement a décidé, afin de tranquilliser l'opinion publique et de paralyser les influences néfastes du dehors, d'étendre la loi martiale actuellement en vigueur, à tous les actes punissables de caractère terroriste, tout en imposant certaines restrictions au droit d'association.»

Les agissements de la réaction ont un seul mérite : ils sont tellement simplistes que nous n'avons aucune raison de douter de la justesse de notre impression que cet événement affreux doit être mis sur le compte meurtrier des autorités, qui en profitent pour attaquer le mouvement ouvrier.

Cette impression a été confirmée par une nouvelle dans le numéro du 20 septembre du journal hongrois «A Reggel» (Le Matin) qui paraît à Bratislava, notice disant qu'un ingénieur, nommé Ivan Gjuzic, qui occupe une haute position et est un des survivants du désastre, a déclaré, à son retour à Belgrade, qu'il n'avait entendu ni explosion, ni détonation. Comme expert, il s'est renseigné sur place sur les causes de la catastrophe. A son avis, le raccord entre deux rails s'est détaché, causant l'accident, ce qui est d'autant plus vraisemblable que ni l'autre rail, ni le pont n'ont été endommagés. Si, en effet, l'accident avait été causé par une explosion, celle-ci aurait dû abîmer aussi bien l'autre rail que le pont.

Nous tenons la réaction hongroise responsable de cet accident et donnons aux ouvriers hongrois l'assurance de notre solidarité dans la lutte qu'ils ont à mener contre la réaction dans leur pays.

Dans les wagons-lits et wagons-restaurants

Chez la Compagnie internationale des wagons-lits en Pologne

Après une grève perdue en 1921, la succursale polonaise de la Compagnie internationale des wagons-lits avait licencié 30% des agents et forcé les autres à signer une déclaration suivant laquelle ils s'engageaient à ne pas adhérer à un syndicat, sous peine d'être immédiatement révoqués. Cette situation a duré jusqu'en 1927 et la direction en a profité pour priver, pendant cette période ses agents de tous les droits que la loi garantit aux travailleurs d'autres entreprises. La législation sociale n'était pas observée. La compagnie prenait les allures d'un Etat dans l'Etat! Il n'était point question de journée de 8 heures; des durées de travail de 480 heures par mois n'étaient pas rares. Le repos hebdomadaire n'existait pas. Le congé annuel n'était accordé qu'aux fonctionnaires administratifs et aux contrôleurs, tandis que les autres agents devaient faire quelques années de service sans le moindre congé. Les salaires étaient scandaleusement bas et avec cela, les agents étaient suspendus du service pour de légères fautes. Les agents qui devaient les remplacer devaient faire, dans ce cas, des heures supplémentaires sans aucune rétribution spéciale. Contrairement aux dispositions légales qui interdisent aux entreprises privées d'infliger des amendes, ce système de punitions était à l'ordre du jour dans la Compagnie des wagons-lits. On changeait fréquemment de personnel sans observer aucun délai de préavis; les nouveaux agents devaient faire une période de stage sans rémunération. La règle existe toujours que les agents doivent fournir eux-mêmes les ustensiles, la tenue de service, le savon etc. et doivent les acquérir auprès de la Compagnie qui leur fait des prix supérieurs de 30% à ceux en vigueur.

Cette attitude tyrannique de la part de la Compagnie a peut-être donné une preuve des plus convaincantes qu'une organisation syndicale est nécessaire pour protéger le personnel. Toujours est-il qu'en février 1927, on procéda à la fondation d'un syndicat. Les difficultés que les agents eurent à surmonter pour la constitution de leur organisation étaient très grandes. La crainte de perdre leur gagne-pain contraignait ceux qui étaient convaincus de la nécessité d'un syndicat à observer la plus grande prudence. Ce n'était pas sans hésitation qu'ils décidaient l'adhésion au syndicat, en demandant que la chose fût tenue secrète. La majorité cependant n'avait pas le courage de se syndiquer. On réussit toutefois à surmonter les difficultés du début et le syndicat commença par adhérer à une association de cheminots de tendance nationaliste.

La direction de la compagnie des wagons-lits qui avait, au début, refusé d'entrer en des pourparlers avec les représentants syndicaux, se résigna finalement, après de longues hésitations, à

recevoir les délégués du personnel, sans toutefois reconnaître l'organisation comme représentant des intérêts de ses salariés et tout en repoussant catégoriquement chaque demande formulée pour une amélioration des conditions de travail.

Ce ne fut qu'après des démarches énergiques et après une menace de grève de la part du personnel syndiqué qui s'était, sur ces entrefaites, retiré de l'organisation nationaliste, et avait adhéré à la Fédération polonaise des transports, que la direction se vit contrainte de revoir son attitude et de transmettre à la direction générale à Paris, les revendications formulées. Sur ces entrefaites, la conférence internationale, tenue à Paris en 1929, eut pour effet que les directions dans différents pays furent autorisées à négocier directement avec les organisations du personnel. Depuis lors, les agents ont obtenu les avantages ci-après :

1°) Trois majorations de salaires consécutives, à savoir deux fois de 10 et une fois de 15 % ;

2°) Introduction générale de la journée de 8 heures ; ;

3°) Octroi d'une allocation de vacances de 100 %.

Les syndicats arrêtent l'ordre dans lequel les congés seront pris et cet ordre ne peut être modifié sans son consentement. Les tableaux de congé doivent être affichés, à un endroit bien visible, dans les locaux de la compagnie ;

4°) C'est l'organisation qui fixe la répartition du travail ;

5°) Application intégrale de la législation sociale, telle que l'assurance-maladie, accident et pension de retraite ;

6°) La compagnie renonce à infliger des punitions (malgré cet accord la direction cherche toujours à nouveau à revenir aux punitions, mais le syndicat la force autant de fois à y renoncer) ;

7°) Aucun agent n'est licencié sans raison ; en cas de licenciement motivé, l'agent intéressé a droit à une indemnité ;

8°) Les conducteurs de wagons-lits reçoivent de la compagnie 10 % sur chaque ticket de wagon-lit.

Il ne faut pas croire que les agents de la compagnie des wagons-lits en Pologne aient conquis ces avantages sans peine. La direction a fait tout ce qu'elle a pu pour empêcher ces progrès ! Tous ceux qui travaillaient à la consolidation de l'organisation syndicale étaient entourés d'un réseau d'intrigues, jusqu'à ce que la direction ait réussi à trouver un prétexte pour les licencier. A cette époque l'organisation n'avait pas encore la puissance voulue pour protéger ses membres. Le fait suivant indique combien d'efforts étaient nécessaires pour réaliser le plus petit progrès.

L'organisation avait fait auprès du ministre du Travail des démarches pour obtenir que les premiers garçons soient incorporés dans la catégorie des travailleurs intellectuels, demande à laquelle le ministère fit droit en 1928. La Compagnie des Wagons-lits, ne reconnaissant pas cette décision, en fit appel à la Cour suprême d'arbitrage. Vu qu'on ne pouvait pas s'attendre à ce que celle-ci tranche rapidement la question, le personnel décida de défendre, par la voie des tribunaux civils,

les droits que lui accordait la décision ministérielle. La Compagnie fit appel de chaque sentence qui était contre elle, dans l'espoir que les agents finiraient bien par céder. Le procès se termina, le 17 avril 1931, par un complet échec de la Compagnie qui dut verser toutes les cotisations dues à la caisse d'assurance pour les travailleurs intellectuels et payer encore à tous les agents en cause les allocations de vacances pour les années 1929 à 1931.

A présent, la Compagnie a l'intention de réduire de 15 à 10 % l'allocation de service que les voyageurs doivent payer en sus des prix des repas. De cette manière, la Compagnie cherche à diminuer les tarifs aux dépens du personnel. Le syndicat s'y oppose et a bon espoir d'avoir, cette fois encore, du succès.

Les agents de la compagnie des wagons-lits en Pologne touchent à présent les traitements mensuels ci-après :

1° Premier garçon 9 %, garçon 4 %, aide-garçon 1½ % des reetctes ;

2° Conducteurs 90 à 120 zloty, suivant les années de service, plus 10 % des billets de wagons-lits, ce qui fait que leur revenu est de 300 à 400 zloty par mois.

3° Cuisiniers 400 à 530 zloty, suivant les années de service, plus 55 à 80 zloty de prime, de même qu'une indemnité de 3 zloty pour chaque jour où la voiture n'est pas en service.

4° Aides-cuisiniers 110 à 170 zloty, de même qu'une indemnité de 1,50 pour chaque jour où la voiture n'est pas en service.

5° Nettoyeurs 270 à 330 zloty.

6° Cuisiniers 350 à 540 zloty.

7° Ouvriers des magasins 300 à 330 zloty.

8° Nettoyeurs ayant une certaine ancienneté 380 zloty.

Les nettoyeurs et le personnel de la cuisine reçoivent des blouses de travail, les contrôleurs reçoivent des pelisses et des bottes en feutre.

L'organisation s'occupe en ce moment de la rédaction d'un contrat collectif. Signalons encore que, parmi les agents de la compagnie internationale des wagons-lits en Pologne, il n'y a plus un seul qui ne soit convaincu de la nécessité de l'existence d'un syndicat s'appuyant sur la solidarité internationale. Sur les 286 agents, 284 sont syndiqués dans l'organisation des transports, les deux autres ayant été exclus du syndicat.

Nous estimons qu'il est dans l'intérêt de la lutte à mener dans tous les pays que nous adressions à l'I. T. F. la demande qu'elle convoque, au moins une fois par an, une conférence internationale du personnel des wagons-lits et des wagons-restaurants.

Rudolf C y m e r m a n,

Fédération polonaise des transports.

(Nous aimerions beaucoup recevoir d'autres pays également, un aperçu dans le genre de celui publié ci-dessus. Nous prions les organisations intéressées de vouloir nous faire connaître leur avis sur le vœu formulé à la fin de l'article demandant que des conférences internationales du personnel des wagons-lits soient régulièrement convoquées. — La Rédaction. —)

Les primes payées au personnel de la locomotive aux chemins de fer belges

Nous constatons avec satisfaction que l'article paru dans le numéro d'avril sur « Les primes et allocations secondaires payées au personnel de la locomotive en Hollande » a suscité beaucoup d'intérêt. Cela nous donne lieu de publier des renseignements analogues sur d'autres pays. Ci-après un article sur les primes payées en Belgique, article que nous devons à nos camarades cheminots belges.

Avant la guerre déjà, l'Etat belge avait institué plusieurs systèmes de primes au profit du personnel de la locomotive.

Depuis 1919 différentes modifications ont été apportées au mode de calcul et à celui des rétributions, tout en maintenant le principe de l'allocation des primes.

Les primes allouées au personnel sont basées 1° sur l'économie des combustibles et des matières de graissage ; 2° sur les soins apportés à l'entretien du moteur ; 3° sur la régularité de la marche des trains ; 4° sur la vigilance apportée pour éviter les accidents et les avaries.

Primes d'économie de combustibles.

Tous les agents affectés, fût-ce partiellement, au service des trains ou des manœuvres bénéficient de primes qui sont allouées conformément à des instructions qui règlent les différents taux de participation.

Contrairement à ce qui est le cas chez nos amis hollandais, le sol belge n'est pas entièrement plat ; il a par conséquent fallu déterminer des taux d'allocations de combustible différents suivant que la remorque du train se fait en rampe ou en palier.

La prime d'économie sur les combustibles se réalise donc suivant un système d'allocations qui a été déterminé par de nombreux essais.

Ces essais, effectués sur toutes les lignes du réseau et avec toutes espèces de trains, ont eu pour but la recherche de la quantité de travail mécanique aux cylindres de la locomotive. Le principe consiste à exprimer aussi fidèlement que possible le travail moteur nécessaire pour la remorque d'un train, y compris celui afférent à la locomotive se remorquant elle-même devant le train.

Les résultats des essais ont donné lieu à l'élaboration d'un tableau de coefficients qui donne le moyen de calculer l'allocation des combustibles pour tous les trains remorqués par n'importe quel type de moteur. Pour exprimer le travail moteur nécessaire par la remorque des trains, on a choisi l'unité de 5.000 kilogrammètres.

Cette unité a été désignée sous le nom de tonne-kilomètre virtuelle. Elle représente le travail mécanique (5 kilogrammes multipliés par 1000 mètres) correspondant à la remorque d'une tonne qui offrirait une résistance moyenne de 5 kilogrammes sur une distance d'un kilomètre.

Ce travail est très scientifique, il donne de bons résultats. Dans la pratique

nous constatons qu'il permet d'accorder des allocations de combustible en corrélation avec les difficultés de remorque des trains.

Les allocations de base ont été déterminées en saison estivale; à partir du mois d'octobre, elles subissent une augmentation de 10 %. Des allocations supplémentaires de combustible sont également allouées en hiver pour le chauffage des trains à la vapeur.

Divers combustibles sont employés pour obtenir la vaporisation: les charbons menus, gras, demi-gras et maigres, les briquettes et les criblés. Suivant des proportions arrêtées, les divers charbons menus sont mélangés dans des appareils spéciaux pour former un combustible renfermant les qualités nécessaires à une bonne exploitation.

Le charbon entre environ pour 75 % dans la consommation totale des chemins de fer. Pour la remorque des trains légers, le personnel utilise très rarement le combustible gros (briquettes et criblés). Les briquettes et les charbons criblés sont utilisés en diverses proportions suivant les difficultés de remorque que le mécanicien prévoit avant le départ du train.

Le personnel de la machine obtient des avantages lorsqu'il utilise les charbons menus.

Une consommation de 100 kgr. de charbon menu est comptée pour 80 kgr. de charbon-type. Une consommation de 100 kgr. de criblé est comptée pour 115 kgr. de charbon-type. Une consommation de 100 kgr. de briquettes premier choix est comptée pour 125 kgr. de charbon-type.

Le charbon-type est établi suivant le coût des divers combustibles consommés par les locomotives; il permet de faciliter le calcul de la prime qui revient au personnel de la machine.

Le personnel de la machine touche 10 % de la valeur du combustible économisé dans les proportions de 2/3 pour le mécanicien et 1/3 pour le chauffeur.

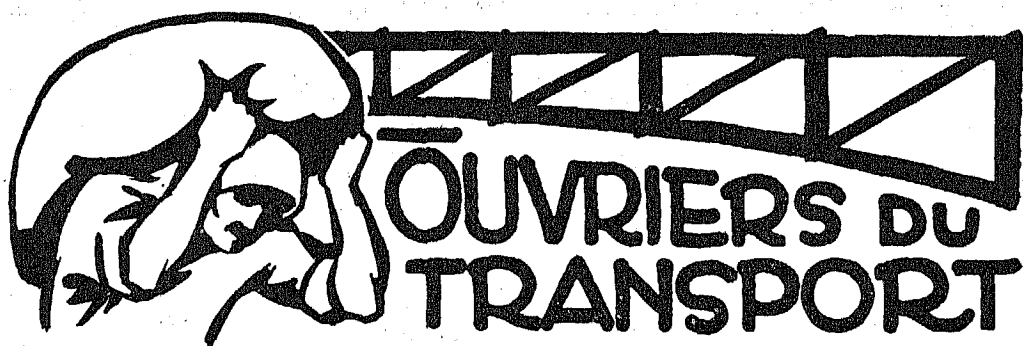
Primes d'économie de matières de graissage.

Des primes d'économie sur les matières de graissage sont allouées aux mécaniciens.

Différentes qualités d'huiles sont utilisées, spécialement l'huile minérale pour le mouvement et la cylindrine lorsque la vapeur est surchauffée. Comme pour les combustibles, le coût moyen est établi, pour être ramené ensuite au taux de l'huile minérale qui sert de base pour le paiement des économies réalisées.

Les allocations sont différentes pour chaque type de moteur, il est tenu compte du nombre d'organes à lubrifier et elles sont allouées par kilomètre parcouru. L'économie réalisée est payée à raison de 10 centimes par kilogramme.

(à suivre).



L'unité internationale est nécessaire

Sous le titre: «Adhérons à la Fédération Internationale des Transports», l'organe officiel de la Fédération des dockers de Nouvelle-Zélande publie les lignes suivantes:

«Dans presque chaque pays, les entreprises de transport attaquent les salaires et les conditions de travail. En conséquence, les travailleurs des transports organisent la défense contre toute atteinte portée à leur niveau de vie.

La question de l'affiliation de la *New Zealand Waterside Workers' Federation* à la Fédération internationale des Transports va être soumise prochainement à l'examen des dockers de ce pays et nous ne doutons pas que les hommes occupés au chargement et déchargement des navires ne votent à une écrasante majorité en faveur de cette adhésion internationale.

En Nouvelle-Zélande, ceux parmi les patrons qui s'efforcent actuellement d'aggraver les conditions de travail et de réduire les salaires des dockers, sont, pour la plupart, des armateurs d'outre-mer. Les dockers de ce pays n'ont pas le droit de demeurer à l'écart du groupement de leurs collègues d'outre-mer. En général, nous travaillons pour des employeurs semblables et comme ces employeurs mènent tous la même offensive contre les conditions de travail, nous devons réaliser l'union des travailleurs des transports du monde entier, afin de parer victorieusement les attaques conduites actuellement contre les salaires et les conditions de travail conquises par les organisations de travailleurs des transports.

Il est fort probable que l'attaque menée à l'heure actuelle contre les travailleurs des transports de Nouvelle-Zélande, est, dans une certaine mesure, dictée par les armateurs d'outre-mer dont les navires desservent la Nouvelle-Zélande. Sans aucun doute, les réductions de salaire, dont ils proposent l'application en Grande-Bretagne, seront introduites en Nouvelle-Zélande aussi. Nous savons que cette question a déjà été envisagée par les employeurs des ports de ce pays. Tout récemment, la Cour d'Arbitrage leur a donné l'auto-

risation d'opérer une réduction des salaires de 10%. Au dire des employeurs, le montant total des salaires des travailleurs de cette branche en Nouvelle-Zélande est de 1.000.000 livres. La décision de la cour d'arbitrage représente donc pour les armateurs du pays et ceux d'outre-mer un avantage de 100.000 livres par an.

Les travailleurs des transports de Nouvelle-Zélande, d'Australie, de Grande-Bretagne et des autres parties de l'Empire britannique, comme d'ailleurs les ouvriers des transports du monde entier, ont des intérêts communs. L'union de tous les travailleurs des transports les mettrait en mesure de résister aux attaques menées contre les salaires par les sociétés de navigation. Quoi que puisse ordonner la cour d'arbitrage de Nouvelle-Zélande, nous sommes convaincus qu'il existe une puissance plus grande que la sienne: celle des forces unies des travailleurs des transports du monde entier! Nous espérons que lorsque les ouvriers des ports de Nouvelle-Zélande examineront cette proposition, ils distingueront quatre points essentiels, à savoir:

- 1° que l'armement est un trust international qui met en jeu toute la puissance dont il dispose pour aggraver les conditions de travail et réduire les salaires dans toute la Nouvelle-Zélande;
- 2° que les ouvriers des ports de Nouvelle-Zélande ne peuvent à eux seuls lutter efficacement contre les trusts dans le cadre desquels l'armement de ce pays s'est bien organisé;
- 3° que les ouvriers des ports de ce pays ont un intérêt commun avec leurs camarades de travail d'Australie, de Grande-Bretagne et des autres pays d'outre-mer;
- 4° point le plus important, que toute réduction de salaire imposée dans quel pays que ce soit, aura des répercussions en Nouvelle-Zélande. Ainsi, il est de notre devoir de nous joindre à nos camarades d'outre-mer, de manière à permettre aux travailleurs d'opposer à toute attaque contre les salaires et conditions de travail un front international.

L'organisation syndicale et la navigation aérienne allemande

Dans tous les pays, la navigation aérienne est réduite, actuellement encore, pour subsister, aux subventions de l'Etat. En Allemagne surtout, cette nouvelle industrie en a fort besoin, vu que les divers secours indirects fournis par l'aviation militaire n'existent pas dans ce pays. L'interdiction absolue de toute aviation militaire force les fabricants allemands d'avions à ne construire que des avions purement commerciaux. Abstraction faite de l'exportation qui est minime et des livraisons aux amateurs d'avions de sport, il ne reste que les entreprises allemandes de transports aériens qui achètent des avions. Le fait que les transports aériens réclament encore, en dépit du rendement de certaines lignes, d'importantes subventions et que les ressources dont on dispose sont relativement petites, explique le développement minime de l'industrie aéronautique allemande.

Sil'on veut parler du mouvement syndical dans la navigation aérienne allemande, il faut commencer par établir une distinction entre l'industrie de construction et la navigation proprement dite. Tandis que les salariés de l'industrie de construction d'avions se composent, à quelques exceptions près, d'artisans de presque tous les métiers, les exigences de la navigation aérienne ont donné naissance à plusieurs nouvelles professions.

Les travailleurs occupés dans l'industrie de la construction peuvent difficilement être groupés en une organisation syndicale unique, en raison de la diversité de leurs professions. Il n'y a en Allemagne, précisément en raison de l'extension limitée de l'industrie, que fort peu d'ouvriers spécialistes de la construction d'avions. En vue du grand nombre de professions requises (métallurgistes de toute nature, ouvriers du bois, selliers, peintres, électriciens etc.) il n'y a évidemment que relativement peu d'ouvriers de chaque profession. Vu que les employeurs font généralement partie des associations patronales de l'industrie métallurgiste et que les ouvriers métallurgistes sont presque partout dans la majorité, les conditions de travail et de salaires sont, dans la règle, arrêtées par la Fédération allemande des ouvriers métallurgistes.

Les conditions sont tout autres dans la navigation aérienne. Dans cette industrie, ni les crises économiques périodiques, ni l'activité de propagande la plus intense, n'ont réussi à faire un tout du nombre relativement petit des salariés. L'esprit de caste de quelques-unes des nouvelles catégories professionnelles a rendu jusqu'à présent impossible de réaliser l'unité syndicale nécessaire. Précisément ici, où le personnel d'une industrie des transports, au vrai sens de ce terme, pourrait, en s'unissant, être un facteur puissant, l'esprit individualiste et la constitution de groupements dissidents ont empêché que le succès fût complet.

La Fédération allemande des transports s'est intéressée au groupement syndical de cette nouvelle catégorie de travailleurs depuis le jour où on a pu parler d'une navigation aérienne régulière. La divergence des intérêts professionnels n'a pas permis, pour commencer, qu'un sentiment de solidarité anime les travailleurs. L'éparpillement sur diverses localités et le changement constant de lieu de résidence, découlant de mutations, a singulièrement entravé l'œuvre syndicale. Après un travail patient de longues années, on a pu finalement parler d'une organisation professionnelle dans la navigation aérienne allemande. Afin de mettre fin au chaos dans les conditions de salaires et de travail, l'organisation s'est appliquée à obtenir la conclusion d'un contrat collectif unique. Il se trouva alors que la spécialisation toujours croissante des diverses catégories professionnelles, rendait nécessaire la conclusion de plusieurs contrats, car il était impossible de réunir en un seul contrat les conditions du personnel restant à terre et de celui des chantiers, avec celles du personnel naviguant.

Après de longues années de lutte avec les employeurs, on put enfin, en 1928, conclure un contrat collectif national pour les ouvriers et ouvrières industriels employés dans les chantiers et les aéroports de la *Deutsche Lufthansa A. G.*

Par une résiliation à deux reprises, en 1929 et en 1930, on a réussi à améliorer considérablement le contrat, en ce qui concerne les salaires de début et diverses conditions de travail et à l'étendre en même temps, à cinq firmes allemandes. Malheureusement, l'année de crise 1931 ne fut pas sans porter atteinte à ce contrat collectif. Une sérieuse attaque du patronat put cependant être écartée dans les grandes lignes. Les prétentions incroyables du patronat qui réclamait jusqu'à 19 % de réductions des salaires, de même que plusieurs modifications importantes du contrat-type ne purent pas être atténuées par la voie de négociations. On dut avoir recours à l'intervention de l'arbitre, grâce auquel les réductions furent diminuées à un taux de 6 %, admissible en considération de la situation économique de l'Allemagne. Les conditions de travail ne subirent pas de modifications et il fut possible d'obtenir que le nouveau contrat soit valable pendant un an.

Le personnel naviguant se compose des catégories ci-après : pilotes, mécaniciens de bord et radiotélégraphistes. En ce qui concerne les pilotes et les radiotélégraphistes qui, en raison de la fondation de propres organisations professionnelles, sont opposés à notre mouvement, quelque temps passera certainement encore, avant qu'ils ne reconnaissent la valeur d'une grande organisation centrale. Lors des négociations de cette année, ils ont cependant déjà pu constater que leurs associations ne les protègent pas contre l'arbitraire du patronat. En ce qui concerne la troi-

sième catégorie, celle des mécaniciens de bord, ceux-ci ont adhéré à la Fédération allemande des transports qui a réussi à conclure à leur profit un contrat collectif favorable. Malheureusement, ce contrat a également subi quelques avilissements, lors des négociations de cette année. On peut affirmer néanmoins que les prétentions primitives du patronat ont été beaucoup atténuées, à côté de quoi il convient de signaler que l'entêtement des pilotes et des radiotélégraphistes à rester dans leurs propres syndicats, a rendu les négociations beaucoup plus difficiles. Le fait que la navigation aérienne est presque entièrement dépendante des ressources que l'Etat met à sa disposition et que sa situation est par conséquent déterminée par la politique budgétaire des Parlements, réclame pour les salariés l'existence d'une grande organisation centrale qui se trouve en mesure de faire aboutir leurs revendications légitimes. Ni la constitution de petits groupements par quelques hommes qui croient, que grâce à leur position spéciale, ils ne peuvent pas faire partie de notre mouvement, ni la politique d'émiettement, menée sans scrupules par le parti communiste, n'y ont rien pu changer. Le développement économique des transports aériens forcera, tôt ou tard, ceux qui se trouvent encore à l'écart, à comprendre la valeur d'une grande organisation. Il faut espérer que cette reconnaissance ne viendra pas trop tard. Le personnel des entreprises allemandes de navigation aérienne doit, depuis l'aide-ouvrier jusqu'au pilote, être organisé dans la Fédération des transports, la seule organisation qui puisse efficacement représenter ses intérêts.

Tandis que, à la *Lufthansa*, le personnel non naviguant est organisé pour environ 40 %, le degré d'organisation pour les mécaniciens est d'à peu près 50 %. Le nombre des pilotes et radiotélégraphistes syndiqués dans l'organisation des transports, est par contre minime.

Ces chiffres donnent à réfléchir. Si, en effet, malgré la propagande, intensive menée par la Fédération des transports, les progrès de l'organisation syndicale sont encore peu satisfaisants, les causes en doivent être profondes. Il nous semble que, dans d'autres pays, on n'agit pas avec suffisamment d'énergie vis-à-vis de ce personnel, car ce sont précisément les catégories du personnel naviguant qui se rendent fréquemment à l'étranger, qui croient pouvoir renoncer à une collaboration internationale. Ils ne pourraient pas cependant avoir cette conception, si leurs collègues de l'étranger attireraient leur attention sur la nécessité d'une collaboration. L'aviation civile qui est issue de l'aviation militaire est, et devra être, un moyen pour favoriser l'entente internationale. La première chose à faire pour la réalisation de cette idée est le groupement syndical, sans exception, des travailleurs de la navigation aérienne du monde entier.

F. BORCHERT.

MARINS

Les systèmes d'enrôlement des marins dans les ports d'Anvers, Rotterdam et Hambourg (II)

Il y avait une grève. Suivant la coutume, les armateurs firent recruter un certain nombre de jaunes par l'intermédiaire des logeurs. Nous décidâmes de faire leur affaire à ces messieurs. Malgré les sévères mesures de la police, nos hommes trouvèrent le moyen de pénétrer un soir chez un grand nombre de ces logeurs et d'y réduire tout en miettes. Nous réussîmes ainsi à inculquer une peur salutaire à ces beaux messieurs. Le lendemain, une députation vint à notre bureau: l'un avec l'œil poché, l'autre avec le bras en écharpe et le troisième avec la tête pansée. Ils déclarèrent qu'ils en avaient assez et nous demandèrent de vouloir nous rendre dans une réunion de leur groupe, car à l'avenir, ils ne voulaient plus négocier qu'avec les marins. Mais alors, l'Union des marins devait de son côté avoir soin qu'ils ne soient plus obligés de graisser la patte aux *shipping-masters* pour l'enrôlement de leurs hommes.

Nous avons accepté cette proposition et la conférence qui eut lieu ensuite était bien la plus originale à laquelle nous ayons jamais assisté. Parmi la centaine d'assistants, il n'y en avait presque aucun qui ne portât les marques visibles de la force persuasive des marins.

On voit donc que les armateurs belges pouvaient compter, sauf sur l'appui de la justice et de la police, sur celui de toute la lie qui se retrouve dans les grands ports internationaux.

Aussi, la lutte des marins se terminait-elle par un grand procès, dans lequel 58 marins — parmi lesquels tous les dirigeants de l'organisation — étaient cités en justice pour avoir violé le fameux article 310 du Code pénal qui soi-disant protège la liberté du travail.

Le tribunal distribua de nombreux mois d'emprisonnement; cependant, nous avions gagné une chose: les marins ne seront plus exploités à l'avenir par ces échorcheurs.

En 1920, une convention sur l'enrôlement des marins fut adoptée à Gênes. Pendant les délibérations qui eurent lieu à cette conférence, on fit remarquer, du côté italien — à cette époque il n'y avait pas encore de fascisme en Italie — que la convention avait beaucoup d'imperfections; néanmoins, elle fut adoptée. A présent, onze ans plus tard, elle est ratifiée par 19 pays. Voici quelques articles:

Article 2.

Le placement des marins ne peut faire l'objet d'un commerce exercé par une personne, société ou établissement. Aucune opération de placement ne peut donner lieu de la part des marins d'aucun navire au paiement d'une rémunération quelconque direc-

te, ou indirecte, à une personne, société ou établissement.

Dans chaque pays, la loi comportera des sanctions pénales pour toute violation des dispositions du présent article.

Article 4.

Chaque membre ratifiant la présente Convention devra veiller à ce que soit organisé et entretenu un système efficace et répondant aux besoins, d'offices gratuits de placement pour les marins. Ce système pourra être organisé et maintenu:

1° Soit par des associations représentatives des armateurs et des marins agissant en commun sous le contrôle d'une autorité centrale;

2° Soit, en l'absence d'une action combinée de cette nature, par l'Etat lui-même.

Les opérations de ces offices de placement seront conduites par des personnes possédant une expérience maritime pratique.

Lorsqu'il co-existe des offices de placement de types divers, des mesures doivent être prises pour coordonner leur action sur une base nationale.

Or, on penserait donc que dans les pays qui ont ratifié la convention, tout est en règle à présent.

Je ne sais pas comment tous ces pays appliquent les articles 2 et 4; ce que je sais, c'est qu'en Belgique, malgré la ratification, cette loi est une loi de façade pour nos marins car, dans la pratique, l'office de placement est administré par les armateurs uniquement. Quiconque connaît quelque chose à la vie du marin, sait qu'il n'est pas suffisant d'avoir un représentant dans le conseil d'administration de pareil office, mais qu'il est impérieusement nécessaire, si l'on veut être à même d'exercer un contrôle rigoureux sur les abus, qu'un délégué de l'organisation syndicale soit présent pendant le recrutement des marins.

Pourquoi cela? Lorsqu'un ouvrier métallurgiste, embauché dans un bureau de placement officiel, constate, une fois au travail, que le contrat que l'office est tenu d'observer, n'a pas été respecté, cet ouvrier peut immédiatement saisir son syndicat d'une plainte. Pour le marin, il n'en est pas ainsi. Une fois à bord, il n'a plus rien à dire et il est obligé de faire son travail jusqu'à la fin du voyage ou l'expiration du contrat.

Après cette introduction, je reviens sur les griefs de nos camarades suédois.

Si les capitaines de bâtiments suédois sont coupables de mauvaises pratiques dans l'enrôlement de marins, il faut porter plainte contre ces abus dans le pays auquel appartient le bâtiment.

La Suède était le premier pays qui ait ratifié la convention de 1920. Les pays scandinaves ont en outre un représentant à la Commission paritaire maritime qui fait toujours parade de la protection des marins dans le port.

Ces messieurs croient que, lorsqu'il cherchent à préserver les marins, à leur retour dans le port après un voyage de longs mois, des conséquences éventuelles de leur rencontre avec certaines jolies filles, ils ont bien mérité des gens de mer et de la communauté. Eh bien, nous conseillons à nos amis suédois de s'adresser à ce représentant de leur pays.

Je voudrais, en outre, conseiller à mes amis étrangers d'être très prudents dans le choix d'un représentant dans un port de l'étranger. Il me semble même souhaitable de placer ces représentants sous le contrôle direct de l'organisation du pays.

Si l'on veut protéger les marins contre les abus que peut comporter un enrôlement à l'étranger, il faut que les pays qui ont ratifié la convention de 1920, entendent cette ratification de telle manière que leurs bâtiments marchands aient recours, à l'étranger aussi, aux bureaux de placement officiels.

Si le gouvernement suédois désire que les équipages de bâtiments suédois soient à l'abri de tous abus lors de leur enrôlement, il doit aussi vouloir que les marins qui s'enrôlent à l'étranger, bénéficient de la même protection.

Il n'est pas possible que l'on puisse se fier à tous les petits offices de placement de diverses nationalités dans les ports internationaux. Si même, il en était ainsi, on aurait encore à tenir compte du fait que, précisément dans des ports tels que Anvers, Hambourg, Rotterdam, Londres, Liverpool, New-York etc. où, de temps à autre, un navire étranger est obligé de compléter son équipage, pour cause de maladie, de décès ou autre chose, il est parfaitement possible que le capitaine s'adresse à un compatriote dans ce port pour qu'il lui procure un homme.

Si l'on veut remédier à tous les abus, il faut aussi insister auprès de l'Internationale des officiers de la marine marchande, pour qu'elle agisse auprès des capitaines, afin qu'ils s'emploient, en cas d'enrôlements dans un port étranger, pour empêcher que d'autres touchent des sommes prélevées sur la solde des marins.

A présent, notre mouvement international a progressé de manière à pouvoir combattre activement les trois grands abus qui avaient assumé un caractère international, à savoir: 1° le système du *sjanghairing*; 2° l'abus du tailleur (le marin touchait une avance sur son salaire, soi-disant pour acheter des vêtements, et était obligé ensuite de rembourser une somme bien supérieure); 3° le système des *shipping-masters*. Ce dernier abus seulement demande encore des mesures énergiques.

Je résume donc: pour réduire les abus au minimum, il nous faut agir activement pour obtenir la mise en vigueur effective de la convention de 1920.

Telle est la solution. Il faudra pour l'atteindre, que les organisations syndicales fassent la propagande voulue dans leurs pays respectifs.

C. MAHLMAN.