

**ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.**

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

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

**SOMMAIRE:**

Articles d'intérêt général:

Au seuil du troisième hiver de la crise	116
A travers le monde.	117
Communications du Bureau.	117
L'Inde et ses travailleurs des transports	118
Livres reçus.	124

Cheminots: La Fédération suisse des cheminots et la conduite des locomotives par un seul homme. . . . . 119

L'accident de chemins de fer en Hongrie . . . . . 119

Chemin de fer et automobile (II) . . . . . 119

Les primes payées au personnel de la locomotive aux chemins de fer belges (II) . . . . . 120

La réorganisation des chemins de fer russes . . . . . 121

La formation du personnel de la locomotive en Suède (I) . . . . . 122

Ouvriers des Transports: Le congrès de la Fédération française des Moyens de Transports . . . . . 123

La sécurité dans les ports . . . . . 124

La Conférence européenne sur la circulation routière (V). . . . . 125

Marins: Un nouveau renvoi de l'examen de la réglementation des heures de travail à bord . . . . . 126



Le dos des ouvriers, c'est la table verte autour de laquelle, les employeurs et les mercantis jouent le jeu de hasard qu'est devenue actuellement la production . . . C'est l'ouvrier qui, par des réductions de son salaire, par le sacrifice d'économies péniblement gagnées, par le chômage qui le prive de ses moyens d'existence, paie les échecs inévitables dans ce jeu des patrons et des spéculateurs, pour les spéculations et les mécomptes desquels il ne porte aucune responsabilité, à la cupidité desquels il n'a aucune faute et dans les succès desquels il n'a aucune part.

**FERDINAND LASSALLE**

## Au seuil du troisième hiver de la crise

La crise économique sévit plus rigoureusement que jamais dans le monde entier. Le nombre des sans-travail s'accroît, on a recours au chômage partiel et aux réductions de salaire, bref, c'est la misère partout. Il y a 2 millions  $\frac{1}{2}$  de chômeurs en Grande-Bretagne, 4 millions  $\frac{1}{2}$  en Allemagne, 8 millions aux Etats-Unis et ces chiffres augmenteront encore cet hiver. Suivant une évaluation du Bureau international du Travail, le nombre total des victimes du chômage, serait de 100 millions. Des économies importantes sont faites aux dépens des préventions sociales, les allocations de chômage subissent des réductions radicales, en d'autres termes, c'est de la classe ouvrière, la moins résistante de toutes, que l'on exige qu'elle porte la plus lourde part des charges de la diminution du revenu social.

Une défense efficace contre ces mesures semble impossible. Lorsque ce n'est pas la pression directe de la crise économique qui brise la résistance de la classe ouvrière, ce sont ses conséquences indirectes, provoquées de manière plus ou moins arbitraire (l'inflation et la protection), qui frappent le prolétariat. Le résultat est le même dans les deux cas: un abaissement sensible du niveau de vie de la classe ouvrière.

Il est compréhensible que l'ampleur et l'intensité de la crise actuelle impressionnent profondément beaucoup de personnes, aussi bien dans le mouvement ouvrier qu'en dehors de celui-ci.

C'est ce qui explique que l'on entend fréquemment émettre l'opinion que cette crise est une crise de l'appareil même de production capitaliste. Ainsi, le gouverneur de la Banque d'Angleterre, M. Montagu Norman, s'est exprimé comme suit dans une lettre au gouverneur de la Banque de France: «A moins que l'on ne prenne des mesures radicales pour le sauver, il en sera fini avant un an du régime capitaliste dans tout le monde civilisé. J'aimerais que ce pronostic fût enregistré en vue de l'avenir».

Le leader de la social-démocratie autrichienne, théoricien connu, Otto Bauer, est d'avis que la présente crise est vraiment devenue une crise du système capitaliste. (Dans un discours fait au Parlement autrichien le 22 octobre)

Si l'on veut une opinion des milieux conservateurs, nous donnons la parole au comte Imré Károlyi, frère du président du Conseil de Hongrie, président de la Banque anglo-hongroise et grand propriétaire foncier. Dans une récente publication «La crise du capitalisme», il écrit qu'il faudra que l'on arrive, par la voie pacifique, à une

période de transition au moyen d'une socialisation des moyens de production, par paliers successifs, une limitation des fortunes particulières etc. «Autrement», ainsi poursuit-il, «notre société est menacée par une subversion révolutionnaire violente, dans laquelle domineront les méthodes et la morale asiatiques. La dernière heure a sonné.»

Il n'est pas facile de comprendre quelle est exactement la pensée qui inspire de pareilles affirmations. Deux interprétations sont possibles: ou bien — ainsi que le craint M. Montagu Norman — la faillite du régime capitaliste signifie la fin de notre société, ou bien l'avenir offre la perspective d'une société meilleure que celle que le capitalisme est en mesure de nous offrir — sous la forme d'une crise permanente par exemple! — en d'autres termes: le socialisme est en marche. Dans le premier cas, on compte sans la classe ouvrière; dans le deuxième, on en attend un geste révolutionnaire. Le premier raisonnement exprime l'impuissance de la bourgeoisie; le deuxième aboutit à la reconnaissance de la nécessité de tirer des conclusions politiques des conditions économiques actuelles, autrement dit, de la nécessité que l'on fasse un geste pour conquérir le pouvoir.

Le prolétariat n'a pas besoin de porter plus longtemps la misère qu'engendre le capitalisme, attendu que les conditions économiques voulues pour sa suppression existent. Dans le régime capitaliste, les forces de production se sont développées jusqu'à atteindre un niveau où la base de l'économie privée entrave au lieu de les favoriser, les possibilités de développement ultérieur. Veut-on un exemple?

Un économiste américain a calculé que l'industrie de la chaussure en Amérique peut produire tous les ans 900 millions de paires de chaussures, tandis que la consommation n'est que de 300 millions de paires par an. \*) La production de la laine s'élevait, en 1927 déjà, à une valeur de 1 milliard  $\frac{3}{4}$  de dollars; pour satisfaire aux besoins de l'Amérique, une production d'une valeur de 656 millions est toutefois suffisante. Un autre exemple encore, qui illustre les effets de la crise capitaliste: le trust de l'acier des Etats-Unis fonctionnait, fin juillet, à seulement 27 % de sa capacité totale de production, celui de l'Allemagne à 35 à 40 %. Et on pourrait citer de nombreux autres exemples.

\*) On a calculé en Amérique que, par une généralisation des méthodes qui donnent un maximum de rendement, il serait possible d'arriver avec 80.000 ouvriers au taux de fabrication atteint actuellement avec 200.000 ouvriers.

On n'a en outre qu'à se rendre compte du fait que, jamais encore, il n'y a eu des stocks aussi formidables de vivres et de matières premières. (Voir les chiffres du rapport relatif au chômage, présenté par le directeur du B.I.T. à la XVème session de la Conférence internationale du Travail). Qu'on songe enfin à la circonstance monstrueuse que, pendant que des millions souffrent la faim, on détruit impunément des quantités de vivres. (Voir notre article: «Les méfaits impunis du capitalisme» dans le numéro de septembre dernier).

Tout cela confirme le fait reconnu aussi à présent, sous l'influence de la crise, par des économistes et industriels bourgeois, qu'une anarchie criminelle règne dans l'économie. Admettre toutefois que le capitalisme périra uniquement par la voie économique, par suite de ses contrastes internes, serait une conception historique erronée, parce que par trop automatique. Seuls le développement et l'application énergique de la puissance irrésistible de la classe ouvrière pourront en déterminer la ruine.

Nous posons la demande: tire-t-on tout le profit voulu des conditions psychologiques qui existent dans une mesure suffisante à l'heure qu'il est? En use-t-on par une propagande révolutionnaire incessante pour la formation d'une forte puissance politique menaçant le capitalisme dans sa vie même? Poser la question est y répondre. L'une des choses et l'autre se font dans une mesure si insuffisante qu'il semble bien que, les premiers temps à venir, le capitalisme n'ait à craindre, de la part de la classe ouvrière, aucune «lutte finale».

Devons-nous prendre cette apparence pour une réalité? Qu'on soit sur ses gardes! Des forces dorment dans la société qui, si elles ne sont pas guidées par une main sûre, peuvent par des explosions involontaires, ne jamais atteindre le but — le renversement du capitalisme — ce qui serait préjudiciable en première ligne au prolétariat même. Il s'agit donc de veiller à ce que le mouvement ouvrier soit prêt, s'il ne fait pas lui-même la démarche décisive, à prendre en mains la direction de mouvements révolutionnaires nés en dehors de sa volonté directe.

Au seuil du troisième hiver de la crise, à présent que partout la réaction se fait valoir davantage que la classe ouvrière qui voit son existence menacée, nous estimons qu'il y a toute raison de lancer le mot d'ordre:

«En avant pour la conquête du socialisme!»

## A TRAVERS LE MONDE

### Le procès en Pologne.

Le 26 septembre dernier, un grand procès politique a commencé à Varsovie contre onze leaders de l'opposition au Parlement, accusés du crime «d'avoir incité à des mouvements subversifs etc.». Il y a environ un an que le monde civilisé a appris avec indignation comment les policiers de Pilsoudski, avaient brutalement surpris dans leurs demeures ces mêmes leaders qui se trouvent à présent au banc des accusés et les avaient traînés en prison, afin de leur faire subir un «interrogatoire». C'est avec horreur que nous avons lu de quelle manière cruelle les bourreaux de la réaction polonaise forçaient les prisonniers à faire des «aveux», pour les laisser ensuite en liberté provisoire, contre versement d'une caution élevée.

On pouvait croire à ce moment que, sous la pression de l'opinion publique, la réaction polonaise ne laisserait pas aller les choses jusqu'à un procès. Supposer cela était mal connaître cette réaction. Son unique but est d'anéantir ceux qui osent s'opposer, de quelque manière que ce soit, à ses menées criminelles. C'est ainsi qu'on en est arrivé au procès. La manière dont se déroulent les séances — on ne laisse aux accusés aucune liberté de parole, on les fait sortir de la salle pour des riens et on les terrorise de toutes les manières — fait supposer que le tribunal ne sera pas clément. Nous ne voulons pas négliger de donner expression ici à notre profonde indignation au sujet des agissements de la réaction polonaise et à exprimer notre chaleureuse sympathie à ses victimes, notamment à notre camarade Mieczyslaw Mastek, le dirigeant des cheminots polonais, qui est un des accusés.

### L'impuissance des puissants.

Le président du Conseil français, M. Laval, a traversé l'Océan pour avoir un entretien avec le président des Etats-Unis, M. Hoover. Au cours des conversations ont été soulevés quelques-uns parmi les plus importants problèmes mondiaux, tels que les dettes de guerre, les paiements en réparations, les changes internationaux et la trêve des armements. Les deux pays dont les représentants se rencontreraient, ont le pouvoir, sinon de résoudre ces problèmes, du moins de contribuer à leur solution.

Pour ces omnipotents de la terre, la détresse ne semble pas encore avoir atteint son apogée. Elle ne put pas du moins les amener à un accord. Les communiqués à la presse ne sont pas autre chose que la reconnaissance de l'impuissance de ces messieurs. Dans les questions les plus importantes: le désarmement, les dettes de guerre et les paiements en réparations, aucun résultat n'a été atteint.

L'issue de cette tentative, dont beaucoup attendaient toujours un certain résultat, est excessivement instructive pour ceux qui pouvaient fonder encore quelques espoirs sur la prochaine Conférence du désarmement. Elle condamne d'avance à un échec toute Conférence générale où les petits intérêts auront à s'effacer devant les grands. Il n'y a qu'une seule puissance qui soit à même d'établir de l'ordre dans le chaos capitaliste, à condition cependant de n'avoir confiance qu'en ses propres forces et de ne pas s'abandonner à espérer des résultats de simulacres d'efforts. Cette puissance, c'est celle du prolétariat qui doit prendre son propre sort entre ses mains.

### Le mouvement des prix en Angleterre.

Il n'est pas encore possible pour le moment de déterminer avec précision les conséquences de la

dévalorisation de la livre sterling pour le coût de la vie en Angleterre. Nous ne disposons par encore des prix du commerce de détail et, en outre, la dévalorisation n'a pas encore pleinement fait sentir ses effets.

Quelques indications concernant la hausse du coût de la vie nous sont données par le chiffre-indice des prix de gros, publié par *The Economist*. A l'effet de pouvoir le comparer avec celui de l'or (prix du marché mondial), ce périodique a établi un calcul, en se basant pour les deux chiffres-indices sur les prix d'une même série de 17 articles. Le chiffre-indice de l'or, calculé en comparaison du taux du 18 septembre 1931 (tout juste avant la dépréciation de la livre) s'élevait au 11 novembre à 103,5, tandis que le chiffre-indice de la livre s'élevait, calculé sur la même base, à 119,3.

L'écart entre ces deux chiffres est cependant bien inférieur à la dépréciation de la livre sterling; il faut donc compter avec une continuation de la hausse. Aussitôt que nous disposerons de chiffres qui donnent une idée plus complète de l'augmentation du coût de la vie, nous ne manquerons pas d'en faire mention. Toutefois, il est possible que les mesures protectionnistes auxquelles il faut s'attendre, constitueront un élément dans la hausse des prix qui empêchera de mesurer séparément les effets de la dépréciation de la monnaie. C'est pour cette raison qu'on ne peut pas s'attendre de si vite en Angleterre à une stabilisation des prix à un niveau plus élevé.

## Communications du Bureau

### Le congrès général de l'I. T. F.

Le Conseil général a décidé que le prochain congrès se réunirait à Prague du 8 au 14 août 1932.

Les propositions à inscrire à l'ordre du jour devront être en la possession du secrétariat avant le 15 janvier 1932.

Les organisations sont instamment priées de liquider sans délai les questionnaires qui leur ont été et qui leur seront encore envoyés afin que le rapport moral puisse paraître à temps.

### Changements à la liste d'adresses.

Le siège de la Fédération panhellénique des cheminots a été transféré Rue Repouli 2, Le Pirée.

Rigas Ielu Dzelzcelu Stradnicku un Kalpotaju Arodiedriba, a déplacé son siège à: Bruninieku ielā 29/31 II, St.W. 7 Riga.

B-bas Latvijas profesionalo autovaditaja apvienibas, à Lacplesa 43/35 Riga (Lettonie).

Ule eestimaaline meremeeste liit à Suur-Kerja, Reval (Estonie).

### Adresses au profit de camarades voyageant à l'étranger.

La Fédération des chauffeurs tchécoslovaques nous annonce que les camarades étrangers en voyage peuvent avoir des renseignements et de l'aide auprès du camarade Karl Hübner, Rennstrasse 804, Böhmisch Leipa Tchécoslovaquie. Ils pourront se faire comprendre en allemand, tchèque, anglais, français, italien et espéranto.

### Cotisations reçues.

Syndicat National des C. P. T. T. M. A. de Belgique	fl. 2.689 44
Fédération française des syndicats maritimes	120.—
Union suédoise du personnel du service général	28.—
Fédération suisse des cheminots	744.70
Association des employés des chemins de fer anglais	900.—
Centrale belge des tramways et vicinaux	200.—
Union des marins islandais	96.14
Union des marins finlandais	40.80

### La réunion de la Commission consultative des marins de l'I. T. F.

Les 3 et 4 novembre 1931, une réunion de la Commission consultative de la section des marins de l'I. T. F. eut lieu à Amsterdam sous la présidence de J. Henson, N. Nathans faisant fonction de secrétaire.

Les organisations de marins des pays suivants étaient représentées: Allemagne, Belgique, Danemark, Grande-Bretagne, Hollande, Norvège et Suède. Des délégués de l'Association internationale des Officiers de la Marine marchande assistaient en outre à la réunion.

D'amples délibérations eurent lieu sur la base du rapport préparé par le secrétariat au sujet des projets d'avilissement existant dans divers pays de même qu'au sujet des taux des salaires et du degré de chômage dans 15 pays différents avant et après la chute de la livre sterling. Le secrétariat de l'I. T. F. reçut mission de suivre avec la plus grande attention le développement des événements dans tous les pays. Les organisations adhérentes auront pour tâche d'informer immédiatement le secrétariat d'avilissements menaçants.

La conférence décida de créer une sous-commission qui examinera, de concert avec le secrétariat de l'I. T. F. et avec l'Internationale des Officiers, les différents cas qui seront portés à sa connaissance et proposera, le cas échéant, les mesures à prendre. En cas de nécessité, on aura recours à l'appui des organisations de dockers, cheminots et autres organisations adhérentes.

Le secrétariat de l'I. T. F. fut invité à commencer une enquête sur les taux des salaires et les échelles des effectifs. La sous-commission devra examiner les résultats de cette enquête et rapporter à la prochaine réunion de la commission consultative. L'étude devra aussi s'étendre à la question de la durée de validité des contrats collectifs existant dans différents pays.

L'I. T. F. insiste auprès de toutes les organisations de marins pour qu'elles commencent dans leurs pays respectifs une campagne énergique pour le recrutement de nouveaux membres.

## Les effectifs de l'I. T. F. pendant l'année 1930

Quoique certaines organisations ne nous aient pas encore renvoyé nos questionnaires, nous sommes cependant dès à présent en mesure de donner un aperçu d'ensemble sur l'état des effectifs de l'I. T. F. au 1er janvier 1931.

Malgré la sérieuse crise économique, le nombre d'adhérents s'est encore accru dans divers pays et les effectifs de l'I. T. F. accusent aussi une augmentation.

Si, au 1er janvier 1931, les effectifs étaient de 2.275.000, on peut admettre qu'au cours de l'année ils ont encore monté d'environ 100.000 membres. A côté d'une augmentation de 140.000 membres, nous notons une perte de 40.000, perte qu'il faut attribuer d'une part, au retrait de l'organisation australienne du personnel du service général et à la dissolution de l'Union finlandaise des transports qui, ensemble, signifient une perte de 10.000 membres et d'autre part, à des diminutions d'effectifs à répartir sur une vingtaine d'organisations.

L'accroissement est à attribuer en première ligne au développement important de diverses organisations de cheminots, à savoir celles des Indes britanniques, de Grande-Bretagne, de France, d'Argentine et d'Espagne dont l'augmentation totale se chiffre à 100.000. L'accroissement ultérieur est à répartir sur une quarantaine d'organisations.

Quoiqu'un bon nombre d'organisations nous aient fait attendre leurs renseignements, nous sommes néanmoins en mesure de donner déjà une image de la marche des effectifs.

La section des cheminots compte environ 1.350.000 (1.272.300) membres, celle des marins env. 200.000 (198.450) et celle des autres transports env. 825.000 (804.586). Les chiffres entre parenthèses sont ceux au 1er janvier 1930.

# L'Inde et ses travailleurs des transports

## IX.

### Agents des tramways.

d) Vu qu'il n'y a que peu de tramways dans l'Inde, le nombre des agents desservant ce moyen de transport est fort réduit. A Bombay et à Calcutta, il y a un nombre total de 10.500 agents des tramways; dans d'autres villes leur nombre est beaucoup moindre.

Le trafic des autobus, qui se trouve entre les mains de petits entrepreneurs, est également insignifiant; ce n'est que dans les toutes dernières années qu'il a commencé à se développer.

Pour le personnel des tramways, la durée du travail effectif est fixée en général à 8 heures par jour. Quant au personnel des autobus, il n'est pas possible de déterminer exactement ses heures de travail qui semblent, toutefois, être excessives. L'institution d'un contrôle sur ces heures de travail est par conséquent une chose extrêmement nécessaire; il faudra y procéder malgré les difficultés auxquelles on se heurtera sans nul doute.

### Cheminots.

Le développement historique des chemins de fer de l'Inde a eu comme conséquence qu'il y existe trois systèmes différents d'exploitation: les chemins de fer de l'Etat, les chemins de fer appartenant à l'Etat et exploités par des compagnies privées et, ensuite, les compagnies privées. 72 % du réseau ferré total se trouve entre les mains de l'Etat qui exploite lui-même 45 % des lignes qui lui appartiennent.

Cette diversité, à laquelle s'ajoutent encore les différences entre le développement intellectuel et économique de la population dans différentes parties du pays, a fait que l'organisation syndicale et les conditions de travail auprès des diverses compagnies de chemins de fer étaient très divergentes entre elles et le sont encore aujourd'hui en majeure partie. Les chemins de fer de l'Etat relèvent tous de l'Office des chemins de fer qui est responsable vis-à-vis du gouvernement pour l'exploitation générale des chemins de fer. Cet office dispose d'un droit de contrôle sur la gestion financière des lignes exploitées par des compagnies privées, mais il n'a pas la faculté d'imposer à ces dernières une certaine politique de salaires.

La Commission reconnaît que les organisations ouvrières jouent un rôle important parmi les facteurs qui agissent en faveur d'une uniformisation des conditions de travail aux chemins de fer. Les organisations ont formulé en effet la revendication que les réformes introduites auprès d'une compagnie soient reprises par les autres.

On peut dire, en général, que l'offre de main-d'œuvre dépasse les besoins, exception faite pour les travaux de caractère passager, exécutés par des ouvriers auxiliaires. On peut grouper les ouvriers des chemins de fer en trois catégories: les ouvriers de la construction de la voie, les ouvriers de l'exploitation et les ouvriers des ateliers. La grande majorité des ouvriers font partie de la première de ces catégories. Ce sont aussi bien des ouvriers spécialisés que des manœuvres; ces derniers, qui proviennent principalement des régions agricoles, retournent généralement chez eux au moment des récoltes. Leur engagement, de même que celui des manœuvres spécialisés et d'une partie des ouvriers spécialistes, a lieu par le chef de district. La Commission propose que l'on crée des registres indiquant les engagements effectués, afin de permettre un contrôle sur les engagements et les licenciements et d'éviter ainsi les abus.

Afin d'éliminer les actes de favoritisme et les abus, des registres analogues devront aussi être tenus pour le service de l'exploitation. Il serait recommandable de généraliser les offices et commissions de recrutement qui existent déjà à maints endroits, pour la nomination et la promotion de chauffeurs, ouvriers des manœuvres et mécaniciens. On devra en même temps s'occuper de créer des possibilités de formation professionnelle, particulièrement à l'intention des membres des familles

des cheminots, à l'effet de leur permettre d'entrer au service des chemins de fer.

Dans le service des ateliers, les plaintes sont fréquentes au sujet de corruptions et d'actes de favoritisme dans l'engagement et la promotion. La commission estime qu'il ne sera pas si facile de remédier à ces abus. Des améliorations graduelles ne pourront être apportées qu'en instruisant les ouvriers nouvellement embauchés sur leurs droits et devoirs et en créant des registres dans le genre de ceux dont il est question plus haut.

Une des questions les plus délicates est celle de la différenciation entre les races qui exerce une grande influence dans l'engagement des cheminots et dans la rétribution. Le rapport de la Commission souligne à ce propos qu'au début de l'existence des chemins de fer dans l'Inde, on n'employait que des Européens et Anglo-indiens pour les fonctions dirigeantes, vu que dans les milieux hindous cultivés, il n'existait aucun intérêt pour ce genre de positions. La tendance de donner la préférence aux Européens et Anglo-indiens, a duré jusqu'à ces dernières années. Le principe de l'«indianisation» que l'on commença à appliquer en 1914, semble avoir apporté certains changements. Le tableau ci-après indique la répartition actuelle des fonctionnaires sur les diverses races.

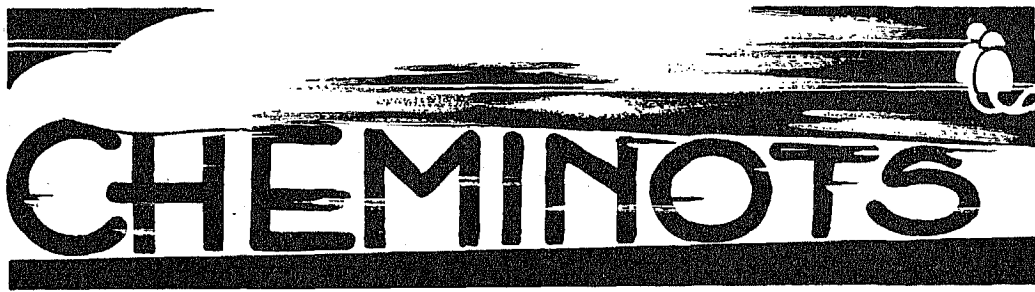
	Euro-péens	Anglo-indiens	Muslims, Hindous etc.	Total
Fonctionnaires supérieurs:	1.394	160	519	2.073
Fonctionnaires ayant un traitement mensuel de 250 roupies ou davantage	2.045	3.777	2.935	8.757
Fonctionnaires ayant un traitement mensuel de moins de 250 roupies	2.045	3.777	2.935	8.757
Total:	4.836	14.001	739.919	758.756

On explique l'engagement d'Européens et d'Anglo-indiens, dans les fonctions les mieux rétribuées et à des traitements de début plus élevés, en alléguant que leur niveau de vie est plus élevé et qu'on ne peut donc pas les classer dans une échelle de salaire inférieure. Il est vrai que le gouvernement de l'Inde s'est prononcé en faveur de l'élimination de la différenciation entre les races et que l'Office des chemins de fer a exposé, dans un mémoire présenté à la Commission, les mesures déjà prises et encore à prendre pour l'application de ce principe. Lors d'engagements futurs, on tiendra compte avant tout des capacités du candidat. Dans deux cas seulement, on s'écarte de ce principe: 1° on fait le nécessaire pour pouvoir réserver 1/3 des postes vacants aux minorités, tels que les Musulmans et les Sikhs; 2° les conditions à poser aux candidats sont formulées de manière à ne pas rendre particulièrement difficile aux Anglo-indiens de trouver un emploi. Attendu qu'il s'agit plutôt dans ces cas de considérations politiques, la commission n'a pu que formuler le vœu que toutes les différenciations de race puissent disparaître dans un proche avenir.

La question des salaires a aussi été étudiée dans les détails. Avant la guerre, les taux des salaires étaient fixés en conformité avec ceux existant dans d'autres industries. Ces dernières années toutefois, des modifications y ont été apportées, en vue de changements dans le coût de l'existence et du niveau de vie plus élevé. Aucune uniformité de méthodes n'existe même entre les divers services d'un même chemin de fer. Les travailleurs se plaignent du grand nombre des fonctions et du fait que les salaires des cheminots n'ont pas été fixés conformément au principe du minimum d'existence.

Les salaires, particulièrement ceux des catégories subalternes, sont, en effet, insuffisants, malgré les majorations pratiquées ces dernières années. C'est ainsi que, le 31 mars 1930, sur les douze principaux chemins de fer, 54 p. 100 de tous les agents touchaient moins de 20 roupies par mois. La commission recommande par conséquent que l'on examine avec bienveillance les desiderata des travailleurs les moins payés.

(à suivre).



# CHEMINOTS

## La Fédération suisse des cheminots et la conduite des locomotives par un seul homme

Dans aucun pays européen, la traction ferroviaire électrique ne joue un aussi grand rôle qu'en Suisse. Au début de 1930, une longueur de 1.669 km., soit près de la moitié de la longueur totale du réseau qui est de 3.914 km., était équipée pour la traction électrique. Suivant l'avis des administrations, l'électrification offre l'avantage de rendre inutile le chauffeur sur la locomotive. Aussi les locomotives électriques ou les automotrices sont conduites dans bien des pays, et en partie également en Suisse, par un seul homme. Le personnel qui est appelé à desservir les locomotives électriques est évidemment d'un autre avis. Il ressent dans la pratique les grands désavantages de la conduite par un seul homme. C'est pour cette raison que l'I.T.F. et les organisations adhérentes adoptent une attitude nettement hostile à ce système.

Pour les raisons exposées ci-dessus, la lutte entamée contre la conduite des locomotives électriques par un seul homme a une signification particulière pour la Fédération suisse des cheminots. Ce n'est par conséquent pas un hasard que les cheminots d'autres pays où l'électrification du réseau ferré n'est encore qu'à ses débuts, se réclament dans leur opposition contre l'introduction de la conduite par un seul homme, de leurs collègues suisses et se servent à leur tour des arguments dont ceux-ci ont souvent fait usage avec succès. L'attitude constante des cheminots suisses dans la question de la conduite par un seul homme, offusque beaucoup les administrations de chemins de fer de divers pays, vu qu'elles se rendent compte de la valeur morale que ce point de vue peut avoir pour leurs propres salariés. N'ayant pas la possibilité d'ébranler la fermeté d'opinion des cheminots suisses, elles ont parfois recours à des affirmations inexacts.

En 1926 déjà, l'administration des chemins de fer suédois a prétendu à son personnel, qui protestait contre l'introduction du système de la conduite par un seul homme sur les lignes électrifiées, qu'en Suisse les locomotives électriques n'étaient montées que d'un mécanicien et que les agents en question se seraient déclarés parfaitement satisfaits de cette situation. Nous avons, à cette époque, été à même de réfuter cette affirmation.

Un cas analogue vient encore de se produire. L'Union des cheminots autrichiens nous a informés que la direction des chemins de fer fédéraux d'Autriche avait prétendu que les cheminots suisses venaient de revoir leur point de vue dans la ques-

tion de la conduite par un seul homme. Mis au courant de cette affirmation, le secrétariat de l'I.T.F. en a immédiatement saisi les camarades suisses qui lui ont envoyé une réponse dans laquelle il est spécifié de manière expresse que la Fédération suisse des cheminots maintient son point de vue et que des bruits pareils sont dénués de tout fondement. Il existe, il est vrai, en Suisse une petite organisation dissidente de mécaniciens, organisation tout à fait insignifiante qui ne partage pas la manière de voir de la Fédération suisse des cheminots, raison pour laquelle l'adhésion à la Fédération suisse des cheminots lui a été refusée. L'énorme majorité des mécaniciens, c'est-à-dire tous ceux qui sont syndiqués dans la Fédération des cheminots, sont en effet nettement hostiles à la conduite par un seul homme.

Nous avons cru bien faire en portant ce petit épisode à la connaissance de tous les camarades pour qui la question de la conduite par un seul homme est de brûlante actualité. Ils auront, de telle manière, la possibilité de réfuter les arguments de ceux qui, pour des motifs compréhensibles, ont intérêt à jeter la confusion dans les milieux des cheminots.

## L'accident de chemins de fer en Hongrie

Dans le numéro précédent nous avons exposé avec une certaine assurance la conception que le terrible accident de chemins de fer qui s'est produit à Bia-Torbágy, avait sa cause dans le mauvais état où se trouve le réseau des chemins de fer hongrois. Les renseignements qui nous avaient été fournis nous portaient à conclure dans ce sens et les efforts désespérés pour trouver un «coupable» qui démontre la responsabilité du mouvement ouvrier dans la catastrophe, confirmaient notre impression.

Il paraît à présent que l'on a vraiment réussi à mettre la main sur l'auteur de l'attentat. L'espoir de la réaction hongroise, que le malfaiteur appartiendrait à la classe ouvrière, ce qui lui permettrait de la frapper, a cependant été déçu. Celui qu'on a arrêté se trouve être un garde blanc, catholique croyant, qui a d'autres méfaits sur la conscience que l'épouvantable attentat de Bia-Torbágy. Le quotidien socialiste autrichien *Arbeiterzeitung* s'est empressé de mettre à nu tous les mensonges que la réaction cherchait à tisser autour de la personne du malfaiteur qui était un des siens. S'étayant sur des documents authentiques, il a prouvé que l'auteur du crime faisait partie des milieux des terroristes et bourreaux, radicaux de droite, et était un des meilleurs officiers de Horthy.

Quoiqu'il en soit, il a nettement été établi à présent que le mouvement ouvrier n'a absolument rien à voir avec ce crime terrible qui a donné prétexte au coupable même, au régime sanguinaire hongrois, d'attenter au prolétariat opprimé, par la proclamation de la loi martiale et en livrant les travailleurs au bourreau.

## Chemin de fer et automobile

Par August Forstner,  
député au Conseil national d'Autriche

### II.

Quel est le rendement des lignes automobiles?

Les chemins de fer fédéraux ont effectué en 1930, 32,476.032 train-kilomètres, tandis que les lignes automobiles interurbaines affectées au transport de voyageurs effectuèrent un chiffre de 47.728.093 de voiture-kilomètres, chiffre qui dépasse par conséquent de 15.252.061 celui des chemins de fer fédéraux.

Ce chiffre se décompose comme suit: 2.416.352 voiture-kilomètres intéressant l'entreprise de transports automobiles des chemins de fer fédéraux, 10.623.538 pour les lignes de la poste et 34.688.103 voiture-kilomètres pour celles des provinces, municipalités et entreprises privées.

En réalité cependant, les parcours effectués par les lignes d'autobus interurbaines atteignent un chiffre supérieur car, ainsi que je viens de le dire ci-dessus — bien des entreprises n'ont pas été incluses dans l'aperçu en cause. Vu que des renseignements détaillés relatifs aux entreprises de transports automobiles des chemins de fer fédéraux et de la poste, classés suivant les provinces, nous font défaut, nous ne pouvons mentionner ici que le nombre de voiture-kilomètres effectués par les entreprises provinciales, municipales et privées. Ces chiffres permettent d'établir le tableau suivant, indiquant le chiffre des voiture-kilomètres des entreprises provinciales, municipales et privées: Basse-Autriche: 19.012.959, Burgenland: 1.750.680, Haute-Autriche: 1.700.000, Styrie: 5.313.600, Carinthie: 4.140.800, Tyrol: 1.866.064 et le Vorarlberg: 884.000.

Les chemins de fer fédéraux transportèrent en 1930 104.925.719 personnes. Les entreprises automobiles transportèrent, pour autant que nous disposons de renseignements, 34.522.528 personnes. Dans ce dernier chiffre, il y a 1.281.000 personnes transportées par les services automobiles des chemins de fer fédéraux, 5.778.340 personnes transportées par les lignes de la poste et 27.462.188 personnes transportées par les lignes provinciales, municipales et privées. Ce dernier chiffre se décompose de la manière suivante sur les différentes provinces: Basse-Autriche: 7.900.000, Haute-Autriche: 1.015.000, Styrie: 3.400.000, Carinthie: 11.500.000, Tyrol: 2.854.188, Vorarlberg: 794.000 personnes. Le nombre de kilomètres de lignes exploitées par km<sup>2</sup> de territoire de l'ensemble de la République, est le suivant: chemins de fer: 0,06; services automobiles des chemins de fer fédéraux: 0,02; services automobiles des postes: 0,10 et services automobiles, provinciaux, municipaux et privés 0,19. La densité du réseau des transports a par conséquent considérablement augmenté par l'introduction des services automobiles.

### *La concurrence entre le chemin de fer et l'automobile.*

Les chiffres mentionnés ci-dessus indiquent l'importance croissante du trafic-voyageurs automobile interurbain. Ainsi qu'il a été dit plus haut, les données reproduites ne font pas mention des transports automobiles au sein des villes. Même en admettant qu'un grand nombre des 34½ millions de voyageurs a recours aux véhicules automobiles pour les transports interurbains, du fait qu'aucun autre moyen de transport n'est à leur disposition, le nombre des voyageurs qui ont le choix entre le chemin de fer et l'automobile reste encore suffisamment grand pour expliquer à tous ceux qui recherchent les causes du déficit des chemins de fer, le recul des recettes.

Il faudra donc que l'on s'occupe de créer une nouvelle réglementation, si l'on ne veut pas de gaspillage du bien national. L'administration des chemins de fer doit tirer de l'état de choses actuel, la leçon qu'il est nécessaire de tenir compte des besoins de la population, si l'on veut mettre fin à la concurrence meurtrière qui se livre entre les lignes desservant un même parcours; il ne faut pas, en effet, que la suppression de la concurrence se fasse aux dépens de la population.

*Les services automobiles et les services de chemins de fer affectés au transport de voyageurs doivent être organisés de manière à se compléter les uns les autres.*

Telle est une des principales tâches des organes gouvernementaux de la République. Nous nous abstenons pour le moment d'examiner la question de savoir si le projet de loi actuellement présenté relatif aux lignes de transport automobiles, est susceptible de mettre un terme à la situation intolérable et de faire droit aux nécessités. Il a duré longtemps avant que le gouvernement fédéral ne s'occupe de la chose. Du temps précieux et du bien national ont déjà été perdus. Il est plus difficile à l'heure qu'il est, de trouver une solution satisfaisante que cela ne l'eût été au début. On ne saurait vraiment pas dire que les avertissements ont fait défaut. J'ai moi-même attiré, dès 1924, l'attention du gouvernement sur la chose et depuis lors, je n'ai laissé passer aucune occasion pour rappeler au gouvernement son devoir, aussi bien dans des articles dans la presse qu'au Parlement. Malgré toutes les mauvaises expériences du passé, le gouvernement semble à nouveau avoir l'intention de ne faire le travail qu'à moitié, puisque le projet de loi tend uniquement à soumettre à une réglementation les transports interurbains de voyageurs, sans se préoccuper en même temps des transports de marchandises. Dans son exposé des motifs, le gouvernement déclare que la réglementation des transports-marchandises a été renvoyée à une époque ultérieure, à l'époque probablement où le chaos y sera à son tour devenu à peu près inextricable.

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

### *Primes de conservation des moteurs.*

Depuis quelques années un nouveau système de primes a été mis en vigueur en Belgique, elles sont dénommées «Prime de conservation des moteurs».

L'allocation de cette prime tend à encourager le personnel de la machine à donner ses soins à l'entretien du moteur qui lui est confié.

Pour chaque type de locomotive, une prime journalière est octroyée au personnel de la machine. Elle varie de 1 à 5 frs. suivant l'importance des trains à remorquer que le roulement comporte (trains de banlieue, trains légers, trains lourds, trains à marche rapide, etc.).

Le principe consiste à allouer la prime au personnel de la machine dès que l'un des agents a assuré de façon complète et régulière, avec une même locomotive, le service tel qu'il est prévu dans le roulement:

1° pendant 15 jours consécutifs pour les séries de route à simple équipe;

2° pendant 10 jours consécutifs pour les séries de route à plusieurs équipes.

Lorsque ces périodes sont atteintes, la prime est gagnée journalièrement.

Dans la pratique, des cas spéciaux de dérogations sont prévus, notamment lorsque des mesures spéciales sont prises par la Société pour la remorque d'un train et qu'il est nécessaire de changer le moteur etc. Des dispositions spéciales sont élaborées; elles prévoient les conditions de l'octroi, du retrait ou de la suspension d'une journée, de la prime de moteur.

Le personnel effectuant les manœuvres dans les gares jouit également, dans des propositions réduites, de la prime de conservation des moteurs.

Les cas de contestation sont très rares; lorsqu'ils se présentent, ils font l'objet d'un examen bienveillant de la part des autorités supérieures.

### *Prime de gain de temps.*

Afin d'arriver à la régularité la plus parfaite dans la marche des trains, la Société Nationale des Chemins de fer a établi un système de récompenses et de pénalités qui est appliqué aux mécaniciens et aux chauffeurs.

L'importance des récompenses et des retenues varie selon qu'il s'agit de trains de banlieue ou de trains directs; elles s'appliquent par minute regagnée ou minute perdue dans la marche des trains.

En cas de gain de temps, il est payé aux mécaniciens 1 fr. par minute gagnée s'il s'agit d'un train direct, 0,70 fr. s'il s'agit d'un train de banlieue et 0,25 s'il s'agit d'un train de marchandises.

Lorsque, pour une circonstance quelconque, le mécanicien ne respecte pas l'horaire qui lui est assigné, des pénalités lui sont infligées et l'on tient également compte de l'importance du train qu'il remorque. Pour les trains directs, il subit 0,75 fr. de retenue par minute perdue, 0,70 fr. pour les banlieues et

0,20 fr. pour les trains de marchandises.

Le chauffeur participe pour la moitié dans les allocations et retenues de la prime de gain et de perte de temps.

### *Prime de régularité.*

En vue d'éviter les avaries au matériel dans les gares à grand mouvement, la Société alloue aux mécaniciens qui effectuent les manœuvres, une récompense trimestrielle de 45 ou de 60 francs.

Cette indemnité est accordée à ceux qui se distinguent par leur prudence pour éviter des accidents et des avaries au matériel.

Pour obtenir la prime de 60 francs, il faut être classé dans la catégorie I, c'est-à-dire n'avoir causé aucun bris au matériel ni accident au cours des manœuvres.

### *Prime de vigilance.*

Les mécaniciens belges peuvent jouir également d'une prime annuelle, appelée «Prime de vigilance».

Cette prime a pour but de récompenser ceux qui n'ont commis aucune faute intéressant la sécurité, telle que:

- dépassement de signaux à l'arrêt;
- suivre une direction erronée;
- détériorer les heurtoirs (cul de sac);
- ivresse en service, etc.

Le taux de la prime varié de 100 frs à 500 frs., payables annuellement suivant le nombre des années de bons services.

La première prime d'un montant de 100 frs. est allouée après que le mécanicien a effectué une période de 5 années de service sans commettre une des fautes relatées ci-dessus; ensuite, il continue à toucher chaque année 100 francs. Après une nouvelle période de 5 ans, le mécanicien qui se trouve dans les mêmes conditions de travail reçoit par année 200 francs, pour arriver ainsi, à la fin de sa carrière, à recevoir la prime de 500 francs l'an.

A la lecture de cet article, nos camarades des pays voisins pourraient conclure que les cheminots belges sont privilégiés dans l'allocation des primes; il n'en est rien.

La répartition de la part des bénéfices à allouer à chaque agent offre de nombreuses difficultés. Elle exige un travail comptable qui échappe à la compétence de la plupart de nos camarades de la machine.

En outre, les diverses retenues qui sont infligées au personnel, les diverses allocations pour allumage, manœuvres de train, heures de feu etc. compliquent encore les calculs.

La moyenne des primes payées mensuellement par la Société Nationale ne dépasse guère 180 frs. par mois et par agent. Certes, la chance sourit à certains; ils touchent beaucoup plus; d'autres, plus malchanceux, touchent beaucoup moins.

Le montant des primes touchées par chaque agent n'entre pas en ligne de compte pour le calcul de la pension.

Depuis de nombreuses années, le personnel de la machine a été soumis à divers systèmes de primes. Certains camarades ont déjà préconisé la suppression conditionnelle des primes, mais la Société Nationale qui est la première à retirer des avantages du système actuel ne satisfait pas à la demande du personnel.

Le Syndicat National qui groupe 95 % des effectifs du personnel de la machine a également préconisé le paiement d'une prime fixe comme base, mais la Société croit utile de maintenir les anciens erre-

ments; et pourquoi!

Dans toutes les classes de la Société, il y a les faibles, les égoïstes, ceux pour qui l'appât de l'argent est au-dessus de toute réforme conquise ou à conquérir. Le Syndicat National s'efforce de remédier à cet état de choses. Cela fait l'objet de toute son attention. Il rencontre l'opposition des dirigeants de la Société, car les mécaniciens et chauffeurs, dont le groupement fait honneur à leur organisation syndicale, sont unis, avec tous les collègues d'autres catégories, sous le drapeau du Syndicat National.

## La réorganisation des chemins de fer russes

Nous trouvons dans *Labor*, le périodique hebdomadaire publié par un groupe d'organisations américaines de cheminots, un article de la main d'Elias Tobenkin, publiciste américain bien connu, qui a séjourné quelques mois en Russie. Nous reproduisons ci-après *in extenso* l'article qui contient diverses particularités intéressantes.

«Si vous désirez parler du plan quinquennal, de la manière dont Staline agit avec les paysans ou d'un problème politique ou économique, je crains que vous ne soyez pas à la bonne adresse. Je ne connais rien du tout à ces questions. Si toutefois, c'est la situation aux chemins de fer de l'Union soviétique qui vous intéresse, eh bien allez-y!»

Mon interlocuteur était M. Gill, chef du service de la traction de la compagnie de chemins de fer *Baltimore et Ohio*, que sa société avait «prêté» pour un an à l'Union soviétique, afin de réorganiser suivant des systèmes américains les services de la traction et de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat russe.

### Un gros bonnet.

M. Gill a reçu du gouvernement soviétique le titre d'ingénieur-conseil en chef. Il a son bureau dans un des immeubles du Commissariat des Chemins de fer, situé Kuznetsky Most, la *Fifth Avenue* de Moscou. Une demi-douzaine d'assistants, secrétaires et interprètes sont constamment à ses ordres. Le bureau où il reçoit est toujours rempli, quand il n'est pas en voyage, d'ingénieurs et de fonctionnaires des chemins de fer de toutes sortes.

Ayant lancé son ultimatum interdisant la politique de toute nature, M. Gill remplit sa pipe américaine de tabac américain, se renversa dans son fauteuil et attendit que je le questionne. Aucune question ne vint. L'interviewer était aussi peu au courant de questions ferroviaires russes que M. Gill l'était — ou faisait semblant de l'être — de la politique. M. Gill regarda l'auteur déconfit d'un air amusé.

«Eh bien», dit-il finalement, «je crois que je devrai vous venir en aide». C'est ce qu'il fit.

### Il fallait se mettre au courant des affaires.

«Il y a environ un an», ainsi commença M. Gill, «de commissariat soviétique des chemins de fer commença ses recherches pour trouver un expert ferroviaire américain qui serait disposé à

aller en Russie, et à y rester un an, afin de coordonner et, dans la mesure du possible, d'«américaniser» certains aspects de l'exploitation. Il est un fait que, sous plus d'un rapport, les chemins de fer russes ressemblent aux chemins de fer américains en ce qui concerne l'exploitation, le trafic et la topographie. On m'offrit le poste d'ingénieur-conseil en chef à Moscou. M. Daniel Willard, président de la *Baltimore & Ohio*, le colonel Emerson qui pendant la guerre avait dirigé des chemins de fer en Russie et M. Galloway, vice-président de la *Baltimore & Ohio*, étaient tous d'accord pour m'accorder un congé d'un an.

Je suis arrivé en Union soviétique au mois de février. Les premières six à sept semaines, les Russes m'envoyèrent d'un service à l'autre. Je fus d'abord placé dans l'institut de la force motrice, une organisation dont les fonctions ressemblent à celles de la *American Railroad Association*. De là, je fus envoyé au service d'exploitation du chemin de fer de Kazan. Finalement, je fus transféré à la concentration des ateliers de chemins de fer, la VORZ, comme disent les Russes. Nous étions au mois d'avril avant que je ne fûs quelque peu familiarisé avec le travail pour lequel j'avais été engagé.»

### Un travail gigantesque.

En quelques mots, la tâche dont le gouvernement soviétique a chargé M. Gill, est la suivante.

On lui confia le soin de 17.000 locomotives, 400.000 voitures, 119.000 ouvriers et 49 ateliers et on lui demanda de créer une combinaison des services de réparations et de transformation, en mesure de réduire sensiblement le nombre des locomotives inutilisables et de l'autre matériel roulant «malade». Au moment de l'arrivée de M. Gill, 17 p. 100 des locomotives de l'Union soviétique étaient hors de service, pourcentage anormalement élevé. Il constata que du matériel roulant total, 6 p. 100 était inutilisable, chiffre également fort élevé.

### Les locomotives malades.

M. Gill choisit, pour un premier voyage, 16 sur le total des 49 ateliers disper-

sés entre Moscou et Vladivostok, Arkhangelsk et la Mer Noire. Se basant sur ce premier aperçu, il présenta au gouvernement des projets pour réduire après 12 mois, le degré de maladie parmi les locomotives russes de 17 à 12 p. 100. C'est ce programme qu'il est à présent en train d'exécuter.

Comme une part de ce programme, les changements ci-après ont été introduits, sous la direction de M. Gill, dans les services russes de réparation et de transformation.

1° L'institution d'un système progressif de réparation de voitures et de locomotives, analogue à celui en usage à la *Baltimore & Ohio*.

2° La centralisation et la concentration dans un nombre de grands ateliers de l'exécution d'accessoires de locomotives et de l'équipement des voitures, laissant les petits ateliers libres de se consacrer à des travaux généraux de réparation.

3° L'organisation d'ateliers et d'usines d'outillage sur une base moderne, établie conformément aux méthodes de travail américaines.

4° L'introduction d'un outillage mécanique moderne dans les remises de locomotives, facilitant les travaux de nettoyage des chaudières, la manipulation du charbon et l'enlèvement des scories et accélérant tous les travaux ayant un rapport quelconque avec les locomotives.

Toutefois, la grande tâche à accomplir par M. Gill est de l'avenir. Elle viendra dans les mois prochains, lorsque 25 surveillants, contre-maîtres d'atelier et chefs d'ateliers américains, avec qui le gouvernement russe a passé des contrats, arriveront dans l'Union soviétique.

### La centralisation des ateliers.

L'idée de M. Gill est de centraliser tous les travaux de réparation dans une demi-douzaine d'énormes ateliers centraux, répartis à des endroits appropriés à travers tout le pays. En limitant le nombre des ateliers de réparations, il sera possible de leur donner un outillage adéquat et un personnel technique suffisant. Cela aura aussi l'avantage de laisser aux autres ateliers plus de facilités pour les réparations courantes qu'ils pourront exécuter mieux et plus rapidement. M. Gill a constaté en effet qu'une partie importante du matériel était retirée du service pour de petites réparations uniquement, et qu'une exécution rapide de celles-ci améliorerait beaucoup la situation.

Le premier de ces ateliers de réparations sur une grande échelle a déjà été organisé dans la ville de Voronezh. Il s'agit d'un hôpital tout à fait moderne pour les locomotives malades, équipé de techniciens et d'ajusteurs hautement spécialisés. Le terrain pour un autre atelier de ce même genre a été préparé à Lublino; 2.000 locomotives pourront y être réparées à la fois.

### La Russie occupe la deuxième place, faisant suite aux Etats-Unis.

L'Union soviétique a mis de côté un montant de 38 millions de dollars pour

la réorganisation et l'équipement technique de ces ateliers, montant destiné aux dépenses de l'année en cours. Ceci reste en dehors du programme général de constructions ferroviaires qui n'est pas du domaine de M. Gill.

«Les chemins de fer de l'Union soviétique», ainsi m'expliqua M. Gill, «occupent en ce qui concerne le trafic des voyageurs et des marchandises la place subséquente à celle des Etats-Unis. Dans ce domaine, la Russie a dépassé d'autres pays tels que la Grande-Bretagne, la France et l'Allemagne.»

«En effet», poursuivit-il, «de plus grave problème que le gouvernement ait à résoudre à l'heure qu'il est, est celui de mettre à la disposition de ses ressortissants les moyens de transport voulus. Toute la population commence à s'éveiller et à se mouvoir. Il y a dans tout le pays des êtres humains en mouvement.»

M. Gill illustra ce «réveil» du peuple russe à l'aide de quelques chiffres. En 1913, la dernière année normale avant la guerre, les chemins de fer russes transportèrent 184 millions de voyageurs, en 1930 ce nombre était de 557 millions.

#### *Les exigences posées aux chemins de fer.*

Les autorités des chemins de fer de l'Union soviétique évaluent qu'à la fin de l'année en cours, le chiffre du trafic-voyageurs aura atteint la grandeur formidable de 700 millions par an. Les autorités ont eu à faire face à une telle pression de demandes de places qu'on a, dans les mois écoulés, équipé d'éclairage et de bancs et mis en service pour les transports-voyageurs sur courtes distances, un nombre de 1.500 voitures sur châssis en acier.

L'augmentation dans le service-marchandises n'est pas aussi importante. En 1913, les chemins de fer russes transportèrent 132 millions de tonnes de marchandises; en 1930 ce chiffre était de 238 millions. Les chemins de fer russes font à présent des projets pour pouvoir transporter l'année prochaine 381 millions de tonnes de marchandises.

#### *Une expansion formidable est à prévoir.*

M. Gill nous prédit qu'avec la vitesse avec laquelle le programme d'industrialisation est exécuté dans l'Union soviétique, la Russie subira dans les 10 à 15 années à venir, une expansion des constructions ferroviaires analogue à celle qui se produisit aux Etats-Unis dans les 10 années consécutives à la guerre civile.

La plus sérieuse difficulté avec laquelle les chemins de fer russes se trouvent aux prises est le manque d'hommes spécialisés, de chefs-ajusteurs expérimentés, de chefs d'ateliers et de contre-maîtres. Un cheminot américain, avoua M. Gill, exécute en un seul jour plus de travail que cinq hommes en Russie. «Cependant», ajouta-t-il, «le gouvernement soviétique prend des mesures vraiment héroïques pour surmonter cette difficulté. La principale parmi ces mesures est la

création d'une série d'écoles professionnelles de cheminots.»

La plus importante de ces écoles, que M. Gill a personnellement visitée, est celle de Voronezh. Elle a 200 instituteurs et environ 2.000 élèves. Le nombre total des élèves qui fréquentent les cours des dix écoles ferroviaires qui existent en Russie est de 16.756.

Dans le courant de l'année environ 10.000 nouveaux élèves seront admis dans ces écoles. M. Gill était d'avis que les élèves russes s'intéressent à leur travail et suivent les cours avec attention. Il était certain que dans les premières années à venir, la Russie réussira à former un grand nombre d'ouvriers qualifiés.

Une des choses qui frappèrent M. Gill dans ces écoles était le grand nombre d'élèves femmes. Elles constituent à peu près 25 % du nombre total des élèves et, à son grand étonnement, M. Gill constata que les jeunes filles font le même travail que les hommes. Elles font marcher des foreuses, des tours, des raboteuses. Les uniques endroits dont on les écarte, sont la chambre des chaudières et la forge.

#### *Pas de soucis financiers.*

Le gouvernement délivre les élèves de tous soucis financiers. On leur sert trois repas par jour. M. Gill a visité un de ces restaurants où 6.000 repas sont servis par jour. L'installation du restaurant ne laisse rien à désirer. Elle avait été exécutée selon le modèle des cuisines de certains grands hôtels. Les repas sont vendus au prix de 30 kopecks. M. Gill a mangé à plusieurs reprises dans ce restaurant et estime que la nourriture, tout en étant simple, est bonne.

En ce qui concerne la vie personnelle dans l'Union soviétique, M. Gill, qui est connu comme quelqu'un pour qui le travail prime tout, avait peu à dire.

#### *Sa vie est réglée sur un certain plan.*

«Je suis bien trop occupé pour y penser», m'expliqua-t-il. «Depuis que je suis ici, ma vie a été organisée à peu près de cette manière: je passe trois semaines en chemin de fer et alors, je me rends à Moscou pour 10 jours. Les premiers 5 jours, je suis occupé à préparer mes rapports, les autres 5 jours, je les passe à faire des projets pour ma prochaine tournée. Il me reste donc à peine le temps de réfléchir à la manière dont je vis. Je crois toutefois que ma vie est bonne; je n'ai pas eu un seul jour de maladie depuis que je suis ici.»

M. Gill termina l'interview en disant: «J'ai un grand nombre de projets que je voudrais introduire ici et j'espère qu'au moment où je devrai rentrer aux Etats-Unis, au mois de février, on n'aura pas seulement commencé leur exécution, mais qu'ils seront déjà bien en train.»

M. Gill dit encore qu'à son avis, les dirigeants des chemins de fer russes sont rapides à comprendre les suggestions

pratiques. Il estime qu'aux chemins de fer, en tout cas, on a réussi à éliminer une bonne part de la bureaucratie dont on se plaint souvent en parlant de la Russie.

M. Gill est né à Buffalo. Il a travaillé au service de la compagnie du Baltimore & Ohio, depuis 1896 et a été formé pour le service des chemins de fer par cette compagnie.

## **La formation du personnel de la locomotive en Suède**

par Anders Borgstedt

### I

Depuis que, il y a environ 35 ans, l'activité syndicale parmi le personnel de la locomotive en Suède a commencé à se préciser, les agents de la locomotive ont commencé à s'intéresser à la question de la formation du personnel. On a fait plusieurs tentatives pour obtenir que la question fût réglée par une loi, mais ces tentatives n'ont pas, jusqu'à présent, pu aboutir.

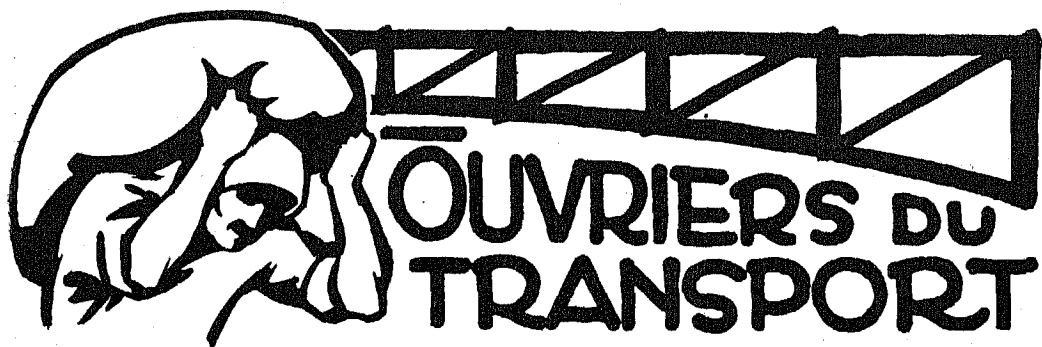
En 1896 des prescriptions plus uniformes ont pour la première fois été adoptées relatives à la formation des agents de la locomotive. En 1900 ou 1901, on institua un cours théorique comprenant 140 à 150 heures de cours sur la théorie générale des machines, les mathématiques, les prescriptions de sécurité et règlements de service, de même que sur la géographie ferroviaire. En 1905, ce cours fut étendu par un autre cours que les chauffeurs devaient suivre avant de pouvoir être promus mécaniciens. En 1913 fut constitué un cours de répétition pour les mécaniciens et en 1914 on procéda à une centralisation de toute la formation théorique.

Une modification fut apportée en 1917 lorsqu'en raison du manque de personnel qui se fit sentir par la guerre mondiale, le temps prescrit pour la formation dans les ateliers fut réduit de deux ans à 18 mois. On édicta en même temps des instructions précisant comment la pratique dans les ateliers devait être acquise.

Pendant la période allant de 1920 à 1929, les prescriptions sur la formation du personnel ont cependant été lettre morte, par suite de l'excédent de personnel depuis la guerre; on ne procéda pas en effet, au recrutement de nouveaux agents. En 1929, on reprit toutefois les cours et actuellement on en donne deux par an. Les cours ont à présent été transférés à Stockholm. Ils ont été quelque peu étendus et en partie transformés. Le temps strictement nécessaire pour la formation dans les ateliers a été réduit à 12 mois, mais il est sous-entendu que l'élève mécanicien doit être occupé, sauf pendant ces 12 mois, pendant une période de 6 mois dans les services de réparations.

Nous donnerons dans le numéro suivant le texte complet, bien qu'encore provisoire, des dispositions relatives au recrutement et à la formation du personnel de la locomotive.





## Le congrès de la Fédération française des Moyens de Transports

L'habitude française veut que les congrès des fédérations professionnelles précèdent celui de la Confédération générale du Travail. Il en a été ainsi cette année également. Tous les congrès eurent lieu à Paris ou dans la banlieue parisienne. La Fédération des moyens de transports — qui groupe surtout des agents des tramways et conducteurs d'automobiles — tint de même que celles des ports et docks et des travailleurs des chemins de fer leurs assises dans la mairie de Levallois-Perret. A la demande du secrétariat, le soussigné a représenté l'I.T.F. au congrès de la Fédération des moyens de transports.

L'impression que j'ai remportée de ce dernier congrès — autrefois j'ai eu à plusieurs reprises l'occasion d'assister à de pareilles assemblées — fut excellente. Je crois pouvoir affirmer que le mouvement syndical français a réussi à surmonter les difficultés rencontrées dans la lutte contre le communisme.

Les débats se déroulèrent avec promptitude dans une atmosphère de cordialité. Les rapports moral et financier qui donnent généralement lieu, aux congrès français, à de sérieuses divergences de vues et à des discussions interminables, furent examinés de manière impartiale et adoptés à l'unanimité des voix. Les propositions relatives au relèvement de la cotisation furent ensuite adoptées sans résistance et également à l'unanimité.

La municipalité démocratique avait tenu à offrir aux congressistes un vin d'honneur et à cette occasion, le premier adjoint du maire prononça des paroles de bienvenue et d'appréciation pour l'œuvre des organisations syndicales.

Au nom des invités, le camarade Jouhaux, secrétaire de la C.G.T., prit la parole au congrès. Il attira particulièrement l'attention sur la gravité de la crise économique mondiale et sur ses conséquences pour la classe ouvrière. Après lui, le soussigné parla pour exprimer les bons souhaits de l'I.T.F.

J'attirai l'attention sur l'importance de la tâche que l'I.T.F. a à accomplir et j'exposai que l'intention existe de procéder, aussitôt que la situation financière le permettra, à la désignation d'un secrétaire pour la section des conducteurs d'automobiles, à l'effet de pouvoir œuvrer efficacement pour la sauvegarde des intérêts des travailleurs de cette section dont l'importance s'accroît de plus en plus dans tous les pays. J'ai cru en outre devoir signaler la lourde tâche qui incombe actuellement au mouvement syndical français. Celui-ci est appelé en effet à mener, dans les premiers rangs de l'armée du prolétariat international, la lutte pour la Liberté et la Paix.

Après moi, ce fut à Reitz, représentant de la Fédération allemande des transports, de prendre la parole. Il esquaissa les conditions difficiles dans lesquelles les organisations allemandes sont obligées d'accomplir leur travail. Il était heureux de pouvoir indiquer, qu'en dépit de ces difficultés, la section des conducteurs d'automobiles de la Fédération comptait déjà un effectif de 70.000 adhérents.

Tous les délégués étrangers furent l'objet de chaleureux applaudissements.

Un des points importants inscrits à l'ordre du jour, était celui relatif à la durée du travail. Le rapporteur rappela la revendication formulée par la F.S.I. demandant la semaine de quarante heures, comme un des moyens pour enrayer l'accroissement effroyable du chômage. Après des discussions le congrès adopta, sur cette question, la résolution suivante:

«Le congrès, après avoir fait siennes les conclusions du rapporteur sur l'application intégrale de la journée de huit heures à l'ensemble des salariés de l'industrie des transports, tenant compte de la technique nouvelle appliquée à toutes les industries et des progrès sans cesse croissants qui permettent, avec une main-d'œuvre toujours diminuée, d'obtenir une production de plus en plus accrue et de beaucoup en disproportion aux possibilités de consommation mises à la disposition de la classe laborieuse, ce qui crée la crise économique qui engendre le chômage et d'épouvantables privations pour des millions de travailleurs.

Le congrès signale à toutes les organisations adhérant à la Fédération nationale des Moyens de Transports, le danger et la menace que cet état de choses présente pour l'avenir du prolétariat.

Faisant entièrement siennes les résolutions prises par la C.G.T. et la F.S.I. pour conjurer le chômage et préserver la classe ouvrière du retour à une abominable servitude, le congrès réclame avec elles la nécessité de réduire à nouveau la journée de travail et préconise comme un premier échelon l'application de la semaine de 40 heures.

Le congrès fait appel à toutes les organisations et à tous les militants qui composent la Fédération pour préparer les esprits en ce sens et travailler à la réalisation de cette revendication ouvrière qui s'impose d'urgence et les invite à joindre leurs efforts à ceux du monde ouvrier pour la conquérir au plus tôt en attendant que les moyens de production et les richesses créées par le prolétariat fassent retour à la collectivité et soient utilisées à son profit exclusif.»

Ensuite on examina la question de la révision du Code de la Route. Les débats aboutirent à l'adoption du rapport ci-après, présenté au nom de la commission du Code de la Route:

«Les conducteurs d'automobiles, réunis hier en commission spéciale, sous la présidence du camarade Juyon (des taxis de Bordeaux), m'ont chargé de vous rendre compte du résultat de leurs travaux et de soumettre celui-ci à votre ratification.

De l'ensemble des explications fournies par le camarade Guinchard, la commission a approuvé, après échanges de vues, les dispositions définitives, anciennes ou nouvelles, contenues dans les articles 23, 24, 29 en-81.

Pour ce qui concerne l'article 10, la commission demande le maintien de la priorité pour les routes nationales, départementales et à

grand trafic et insiste pour qu'un système de signalisation spécial à chaque route soit institué pour faire connaître aux conducteurs l'approche de ces voies prioritaires.

Pour l'article 13, le maintien des dispositions antérieures prévoyant un conducteur par véhicule est demandé.

Au sujet de la vitesse, les chauffeurs demandent à la Fédération de continuer à en réclamer la limitation, ajoutant qu'il serait bon cependant, que cette limitation fût uniformisée pour la traversée des communes et que les points spécialement dangereux de celles-ci (écoles etc.) soient à leur tour judicieusement signalés.

D'autre part, pour faciliter la circulation internationale, la Fédération émet le vœu que tout professionnel, titulaire d'un permis de conduire émanant d'un Etat signataire de la Convention internationale, soit admis avec le seul permis de conduire délivré par son pays d'origine, à circuler sans aucun empêchement dans tous les pays envisagés.»

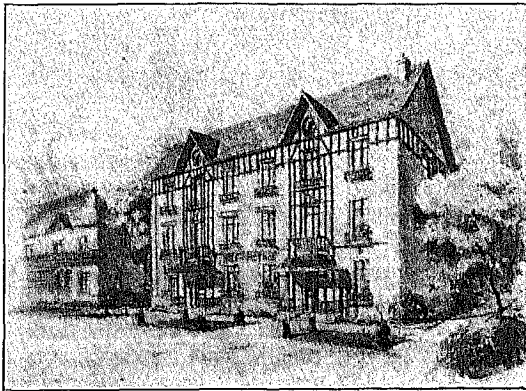
Durant le congrès une séance spéciale eut lieu dans un local de la mairie pour fêter le secrétaire fédéral, le camarade Guinchard, qui célébrait ses vingt années de fonctions. Ses amis lui offrirent un merveilleux chronomètre en or, produit d'une souscription.

Au nom de l'I.T.F. je m'associé à la manifestation dont Guinchard était l'objet en lui offrant une belle corbeille de fleurs.

Profondément ému, Guinchard remercia tous ceux qui lui avaient, à cette occasion, adressé des paroles si cordiales, sans oublier d'exprimer sa gratitude à l'I.T.F. pour le geste fait à son égard.

Le congrès dura trois jours; 69 syndicats y étaient représentés par 100 délégués.

Le lendemain du congrès, une surprise agréable nous attendait. Nous fûmes invités à visiter la Villa des Métros, une colonie de repos fondée par le syndicat du personnel du Métropolitain et merveilleusement située dans la vallée de la Marne. Les conducteurs d'automobiles y sont reçus au prix modéré de 25 francs par jour en pension complète.



Les camarades qui nous offraient un déjeuner nous racontèrent que la Compagnie du Métropolitain qui ne faisait jamais rien pour augmenter le bien-être physique de ses agents, avait à son tour procédé, après la fondation de cette colonie par le syndicat, à la création d'une maison de vacances. Afin de saper l'œuvre syndicale, la compagnie offre à ses agents l'occasion d'y passer quelques jours de vacances au prix de 15 francs par jour.

Après tout ce que nous avons pu voir et entendre, nous ne pouvons pas faire autrement que d'affirmer que le congrès de la Fédération des moyens de transports fut excellent. Il y régna un esprit de cordiale camaraderie qui ne peut avoir qu'une action bienfaisante sur tous les participants.

Aussi, sommes-nous certains que la Fédération est entrée dans une nouvelle phase de prospérité.

C. MAHLMAN.

## La sécurité dans les ports

### Les engins de chargement et de déchargement à bord de navires maritimes

Une surveillance régulière et rigoureuse sur les engins de levage et autres appareils qui se trouvent à bord des navires est de la plus grande importance pour la sécurité du travail des ouvriers des ports.

En ce qui concerne la Hollande, on peut dire que l'Inspection du travail dans les ports exerce cette surveillance d'une manière satisfaisante. L'expérience nous a appris qu'il est souhaitable que l'on tienne compte autant que possible dans la construction des navires, des prescriptions de sécurité et de la surveillance exercées sur les travaux de chargement et de déchargement. En effet, si le navire, une fois construit, est mis en service et qu'il se trouve alors que les surbaux d'écouille, les panneaux, les treuils, les bigues et mâts de charge, l'accès aux cales etc. ne satisfont pas aux prescriptions de l'inspection, cette autorité réclamera souvent des modifications importantes comportant de gros frais pour l'armateur.

En Hollande, les autorités de l'inspection dans les ports ont, les premières, rendu des prescriptions relatives à la construction des navires. Au début, ces prescriptions étaient très modestes, mais peu à peu, elles furent étendues et perfectionnées. Elles n'avaient pas cependant un caractère coercitif, attendu que la surveillance sur la construction des navires ne fait pas partie des attributions de l'Inspection du travail dans les ports, mais relève de l'Inspection maritime qui a, entre autres, pour tâche de veiller à la sécurité du navire, de l'équipage et des passagers.

Les constructeurs de navires comprennent cependant si bien qu'il était dans leur intérêt de tenir compte, dès la construction des navires, de la sécurité dans l'exécution des travaux de chargement et de déchargement, que graduellement, les prescriptions toujours plus étendues des autorités d'inspection du travail dans les ports furent observées lors de la construction des navires, même lorsque celle-ci avait lieu à l'étranger.

Cela a donné lieu au gouvernement de procéder à l'élaboration de prescriptions ayant, celles-là, un caractère obligatoire, relatives aux engins de chargement et de déchargement, de même qu'aux installations qui s'y rattachent à bord de navires maritimes, à observer lors de la construction de ces navires. Le gouvernement a nommé, à cet effet, une commission dans laquelle sont représentés l'Inspection maritime, l'Inspection du travail dans les ports, les bureaux de classification des navires, les constructeurs maritimes et les armateurs.

D'après la nouvelle réglementation, tout ce qui jusqu'à présent s'est trouvé être profitable à la sécurité du travail des dockers, sans avoir un caractère coercitif,

aura à présent force de loi. Tout bâtiment de nationalité hollandaise, dont on construit la quille, devra être en possession d'un registre des engins de chargement et de déchargement, de même que d'une déclaration de l'inspecteur en chef du travail dans les ports, dont il ressort que les prescriptions de sécurité ont été observées. Ces prescriptions s'étendront à la solidité de la construction, aussi bien dans l'ensemble que dans les détails, (chaînes, anneaux, crochets etc.) de même que des engins de levage. Je crois à ce propos devoir signaler une objection que l'inspection en Hollande fait valoir contre la surveillance qui est exercée à l'étranger par des personnes soi-disant compétentes. On estime que les certificats délivrés par des constructeurs de navires et des bureaux de classification ne sont pas toujours dignes de confiance. L'inspection est d'avis qu'il est erroné que le texte de la convention internationale sur la protection du travail dans les ports se borne à parler de certificats délivrés par des «personnes compétentes» et que cette disposition n'est pas dans l'intérêt d'une surveillance rigoureuse.

Une convention (la convention de Copenhague) a été conclue entre la Hollande, la Suède, la Norvège, le Danemark et la Finlande, aux termes de la-

## Livres reçus

*The Book of the Road* (Le livre de la route) est le nom d'une petite brochure d'un format pratique que l'Union britannique des transports a publié à l'intention de ses membres-chauffeurs. Elle explique d'une manière simple et compréhensible comment il faut interpréter, les principales dispositions de la nouvelle loi sur la circulation afin que les membres puissent éviter des contraventions par la connaissance et l'observation des prescriptions. Outre les règlements d'administration publique, rendus pour l'application de la loi, la brochure contient une série de cartes des districts dans lesquels le pays a été divisé en vue de la nouvelle loi, ensuite les directives établies à l'intention des piétons et des autres usagers de la route, les signes à faire par les agents de la circulation et les conducteurs d'automobiles etc.

*A Guide to the Road Traffic Act* (Un guide pour l'application de la loi sur la circulation routière) est une brochure analogue à celle dont il est question ci-dessus. Elle a été publiée par l'Union nationale des cheminots anglais et donne un résumé succinct et clair de tous les chapitres de la loi et des décrets rendus pour son application. Le pratique livret est rédigé avec une clarté remarquable et il donne à toutes les catégories d'usagers de la route les indications dont ils peuvent avoir besoin. Il contient aussi une précieuse documentation pour ceux qui s'intéressent aux problèmes des transports en général. Puisse cette brochure être, pour les travailleurs des transports routiers, au service des compagnies de chemins de fer, un motif pour adhérer à l'Union des cheminots, ce qui est d'ailleurs un des buts de cette publication.

*Les méthodes de financement des Routes.*

Chambre de Commerce Internationale:

Brousseau: *Le financement des Routes.*

Henry Maybury: *Highway finance in Great Britain.*

quelle, ces pays déclarent reconnaître réciproquement la validité de la surveillance exercée sur les engins de chargement et de déchargement et des certificats délivrés. *Au dire des autorités d'inspection hollandaises*, cette convention n'a que peu de valeur, vu que dans les pays scandinaves, le nombre de certificats délivrés par les pouvoirs publics est minime et qu'on ne peut pas, à son avis, se contenter des certificats de bureaux particuliers de vérification. L'intention n'est pas, en Hollande, d'éliminer totalement les bureaux particuliers de vérification, mais on désire uniquement reconnaître ceux qui se sont trouvés être dignes de confiance et qui ont été dûment autorisés par le gouvernement pour exécuter des examens et des vérifications dans le genre de celles dont il est question ci-dessus. La délivrance de certificats de sécurité de ces bureaux devra se trouver sous la surveillance de l'inspecteur en chef du travail dans les ports. Il en sera de même pour les examens et vérifications. Afin d'être sûr que les entreprises particulières observent, comme il convient, les prescriptions, la possibilité devra exister de leur retirer à tout moment l'autorisation, s'il se trouve qu'elles ne satisfont pas à leur devoir.

Il est souhaitable que l'on vise à établir une surveillance internationale aussi rigoureuse que possible. Lorsqu'un navire de nationalité étrangère fait escale dans un port hollandais, il faudra, si l'on se sert des engins de chargement et de déchargement de ce navire, que ceux-ci satisfassent aux exigences formulées par l'inspection *hollandaise*. Il est par conséquent important pour l'armateur dont les navires font souvent escale dans des ports de l'étranger, que des réglementations internationales soient établies relatives aux prescriptions de sécurité et à la surveillance et concernant l'observation de celles-ci. Ce résultat pourrait être pleinement atteint par une ratification, par tous les pays qui entrent en ligne de compte, de la convention internationale sur la protection des travailleurs des ports. Malheureusement, on ne peut pas encore compter sur une prompt ratification par tous ces pays.

C'est pour cette raison qu'il me semble important que le gouvernement hollandais s'emploie en faveur de la réalisation de conventions internationales relatives à la surveillance et qu'il ne reconnaisse les certificats sur la qualité des engins de chargement et de déchargement et des autres appareils à bord du navire, que si ces certificats ont été délivrés par les pouvoirs publics du pays dont provient le navire, du moment que ce pays a conclu une convention à cet effet avec la Hollande.

Dans ce cas cependant, l'inspection devra avoir la faculté de procéder à un examen et à une vérification du matériel, pour autant du moins, que pareille intervention n'est pas contraire aux conventions internationales.

A. KIEVIT.

## La Conférence européenne sur la circulation routière, Genève, mars 1931 (V)

### Réglementation de la circulation

A. *Signes à faire par les conducteurs toutes les fois que la sécurité de la circulation l'exige :*

1. «Je tourne à gauche» : faire fonctionner l'appareil de signalisation de direction à gauche de la voiture.

2. «Je tourne à droite» : faire fonctionner l'appareil de signalisation de direction à droite de la voiture.

3. «Attention» ou «je ralentis» : étendre un bras du côté du milieu de la route en l'agitant de haut en bas.

Pendant une période de transition de . . . ans au maximum, les signes faits par les conducteurs avec le bras, seront autorisés.

Le signal 3 peut être également donné au moyen d'un signal lumineux : «stop» qui s'éclaire automatiquement lorsque le conducteur fait fonctionner la pédale de frein.

Le signal «stop» doit répandre à l'arrière une lumière d'un rouge-jaunâtre ou orange et ne doit pas être éloigné de plus de 30 cm. du feu rouge arrière ou du réflecteur.

B. *Signes à faire par les agents de la circulation :*

1. «Halte» : l'agent étend les deux bras horizontalement.

2. «Halte pour une partie de la circulation» : l'agent étend un bras horizontalement, perpendiculairement à la direction des véhicules qu'il désire arrêter.

3. «Passage libre» : l'agent n'étend pas les bras dans la direction où la circulation est libre; il peut donner, en cas de nécessité, un signal d'arrêt pour toutes autres directions.

4. «Avancez» (c'est-à-dire la levée de l'interdiction imposée par le signal d'arrêt) : l'agent étend un bras ou les deux bras dans les directions où la voie est libre et élève l'avant-bras jusqu'à toucher les épaules de la pointe des doigts; au besoin, il renouvellera ce signal une ou plusieurs fois.

5. «Ralentissez» : l'agent ayant un bras ou les bras dans la position horizontale, les agite verticalement à plusieurs reprises.

6. «Avancez plus vite» : l'agent agite rapidement et à plusieurs reprises un bras devant lui.

7. «Attention» : l'agent tient un bras ou les deux bras un instant en l'air ou donne un coup de sifflet.

8. «Arrêtez» : pour arrêter un seul véhicule sur une voie publique, l'agent se place face au véhicule en levant verticalement un bras.

Lorsque, après le signal d'arrêt, un ou plusieurs véhicules sont arrêtés et attendent, l'agent peut abandonner la position de bras indiquant «halte».

Lorsque l'agent a donné le signal d'arrêt, tout véhicule est tenu de s'arrêter devant la ligne tracée à cet effet sur la voie.

Un ou plusieurs véhicules arrêtés à un croisement servent de signal d'arrêt à tout autre véhicule arrivant de la même direction. Avant de donner le signal indiquant que le passage est libre, l'agent de la circulation doit reprendre la position du signal «halte», ensuite seulement, il doit indiquer le changement.

En cas de changement de signal, il n'est pas nécessaire de donner le signal «attention»; toutefois, son emploi est admis.

Pour l'indication des signaux définis aux points 1, 3 et 4 sous B., des dispositifs mécaniques peuvent également être employés.

### C. *Disques signalisateurs.*

1. «Halte» peut être signalé par un disque rouge portant une inscription courte et claire en lettres majuscules blanches, placé en angle droit à la direction barrée.

2. «Passage libre» ou «avancez» peut être signalé par un disque vert, pourvu au besoin d'une inscription en lettres majuscules blanches et placé en angle droit à chacune des directions libres.

Lorsque la circulation est réglée au moyen de disques de signalisation, l'indication du signal «passage libre» ou «avancez» par disques verts peut être supprimée, à condition que le poteau signalisateur placé au croisement, soit visible.

### D. *Signaux lumineux.*

1. «Halte» est indiqué par un feu rouge.

2. «Passage libre» ou «avancez» par un feu vert.

Lorsque la circulation est réglée par des signaux lumineux, les feux doivent être ininterrompus; la suppression d'un feu ne peut constituer un signal.

Lorsque la circulation est réglée au moyen de disques de signalisation ou de signaux lumineux, un signe indiquant le signal «attention» peut être ajouté. Ce signal peut être donné au moyen d'un sifflet, d'un bras levé, ou d'un feu jaune de courte durée.

Aux carrefours où la circulation est compliquée, la réglementation de la circulation doit avoir lieu pour chacune des voies par une série combinée de lampes

donnant trois feux l'un à côté de l'autre : le premier pour la circulation se dirigeant à droite, le deuxième pour la circulation allant en ligne droite et le troisième pour la circulation se dirigeant à gauche.

Les feux prévus pour la circulation en ligne droite et pour les véhicules effectuant un virage à droite, pourront être réunis en un seul signal; il n'y aura donc dans ce cas que deux signaux lumineux l'un à côté de l'autre.

Les combinaisons de lampes comporteront les signaux suivants :

1. «Halte» par une lumière rouge.

2. «Passage libre» ou «avancez» par une flèche lumineuse verte.

Les feux uniques signalisateurs ou les séries de deux ou trois lampes doivent être fixés à une hauteur d'au moins 2,50 mètres et d'au plus 5 mètres au-dessus de la chaussée et autant que possible au milieu du carrefour ou du côté de la voie empruntée par la circulation.

### E. *Eclairage de refuges et d'obstacles.*

Les refuges et obstacles éclairés doivent être signalés par :

1. Une *lumière verte*, lorsque la circulation est autorisée des deux côtés.

2. Une *lumière blanche*, lorsqu'ils doivent être contournés du côté du trottoir.

3. Une *lumière rouge*, lorsqu'ils doivent être contournés du côté du milieu de la route.

Une *lumière intermittente blanche* peut signaler un carrefour dangereux.

Ces feux doivent être placés à une hauteur d'au moins 0,50 m. et de 1 m. 40 au plus au-dessus de la chaussée.

Chacun des Etats contractants s'efforcera d'empêcher, dans la mesure de ses pouvoirs, que soient placés le long des voies, des plaques, disques ou feux, de nature à prêter à confusion avec les disques et les feux réglementaires ou à en rendre la lecture plus difficile.

### Examen des autres vœux de l'I. T. F.

On exprime le vœu que la Conférence veuille bien examiner promptement les autres propositions de l'I.T.F. spécifiées tendant à faire modifier ou compléter la Convention internationale du 24 avril 1926 sur la circulation automobile. (à suivre)

(suite de la page 126)

la réunion, se rallièrent à cette protestation. Par la voie écrite aussi, des protestations énergiques parvinrent au secrétariat de l'I. T. F.

Les Fédération des marins espagnols, qui n'était pas représentée à la réunion, écrivit la lettre ci-après :

Camarades,

Nous venons de voir dans la presse qu'il n'y aura pas avant 1933 de conférence spéciale appelée à s'occuper de l'internationalisation des huit heures à bord des navires. Combien cette situation durera-t-elle encore, pendant que nous attendons la réalisation de la journée de huit heures légale?

Croit-on donc à Genève que les marins du monde entier attendront patiemment que la journée de huit heures leur soit donnée par la législation internationale? En Espagne, tout au moins, nous sommes

bien résolus à conquérir les huit heures pour toutes catégories de travailleurs maritimes.

Aussi longtemps que nous n'aurons pas la preuve du contraire, nous serons convaincus que tout ce qui s'est passé jusqu'à présent est pour nous un soufflet et que les travailleurs perdront graduellement leur confiance dans le B. I. T. et le respect qu'ils nourrissent à son égard, vu qu'il ne semble pas faire autre chose que différer ces questions importantes et d'intérêt vital.

Nous croyons que nos sentiments sont partagés par la majorité des marins.

Salutations fraternelles,

Pour le Comité exécutif

(signé) MANUEL VIDAL, Secrétaire

Dans un prochain numéro nous publierons des réflexions analogues provenant d'autres pays, afin que l'on sache ce que les marins pensent de la manière dont se sont passés les choses.

# MARINS

## Un nouveau renvoi de l'examen de la réglementation des heures de travail à bord

La première Conférence internationale du Travail qui se réunit à Washington en 1919 apporta aux ouvriers de l'industrie la convention sur la journée de huit heures ou la semaine de quarante-huit heures. Les marins toutefois, ne bénéficièrent pas de cette décision, attendu que la Conférence ne se jugea pas compétente pour examiner la question des heures de travail à bord. Il fut décidé cependant qu'une session spéciale maritime se réunirait à Gênes en 1920.

A cette Conférence, les armateurs qui avaient, pendant la guerre, sacrifié sans scrupules la vie de milliers de marins et gagné des millions et des millions, opposèrent une résistance acharnée aux revendications des marins. Il y eut, il est vrai, une grande majorité en faveur du projet de convention qui devait apporter aux gens de mer la semaine de 48 heures, mais elle n'obtint pas la majorité voulue des  $\frac{2}{3}$  des voix. Une seule voix faisait défaut.

A cette Conférence fut constituée la Commission paritaire maritime qui devait se réunir une fois ou deux par an, sous la direction du Bureau international du Travail, à l'effet d'examiner quelles améliorations sociales pourraient être introduites pour les marins. Au sein de cette commission, les armateurs ont mené sans cesse une politique de sabotage et ils réussirent à empêcher que la question de la réglementation des heures de travail à bord, fût nouvellement examinée par une Conférence. Les choses allèrent ainsi jusqu'en 1926, lorsque l'ordre du jour de la Conférence comportait quelques questions intéressant les marins. A cette Conférence, les armateurs cherchèrent, comme de coutume, à empêcher l'adoption de toutes propositions visant à apporter plus de bien-être aux marins. En dépit de ces manœuvres, une proposition fut présentée par le groupe ouvrier tendant à inscrire la question de la réglementation internationale des heures de travail à bord de navires marchands, à l'ordre du jour de la prochaine Conférence, c'est-à-dire celle de 1927. La proposition fut combattue de divers côtés, mais après qu'on eut modifié le texte en biffant la date, la proposition du groupe ouvrier fut adoptée par une grande majorité. La Conférence internationale du Travail invitait par conséquent le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à inscrire la question de la réglementation internationale des heures de travail à bord, à l'ordre du jour d'une prochaine Conférence.

Le Conseil d'administration traîna la chose en longueur et ce ne fut qu'en 1929

que la Conférence fut appelée à se prononcer sur la question des heures de travail dans la navigation maritime. La chose n'était toutefois pas si simple, car, suivant le règlement de l'Organisation internationale du Travail, toute question doit être examinée en deux lectures, c'est-à-dire à deux Conférences, avant qu'un projet de convention puisse être adopté. Bien que en 1929, il ne s'agit que du premier examen — la Conférence avait à arrêter les directives devant servir à la rédaction du questionnaire à envoyer aux gouvernements et dont les réponses doivent servir de base à l'élaboration d'un projet de convention — les armateurs firent des efforts énergiques pour saboter la question. Ils allèrent même jusqu'à faire la grève, espérant contraindre ainsi la Conférence à arrêter ses travaux. La Conférence, d'avis qu'il ne fallait pas s'incliner devant l'attitude impertinente du groupe patronal, décida de poursuivre les débats comme si de rien n'était. Les commissions furent constituées et commencèrent leurs travaux comme d'habitude. Comprenant que s'abstenir plus longtemps n'était pas dans leur intérêt, les armateurs se décidèrent alors à revenir à la Conférence, pour constater toutefois, que les commissions avaient déjà liquidé une grande partie de leur tâche.

La commission des heures de travail avait déjà pris la décision de demander aux gouvernements leur avis sur la création d'une convention internationale prévoyant une réglementation des heures de travail sur la base de la journée de huit heures et de la semaine de quarante-huit heures. Dans la séance plénière, les représentants des armateurs tentèrent évidemment de faire annuler cette décision, mais ils subirent une défaite écrasante. Il fut décidé, par 76 voix contre 17, de ne pas apporter de changements au questionnaire.

On pouvait croire finalement, après dix ans de difficultés et d'atermoiements — pour ne pas parler du sabotage des armateurs — que la question était en ordre. Ce n'était point le cas.

Il fallait évidemment un certain temps au B. I. T. pour élaborer les réponses, raison pour laquelle l'examen en deuxième lecture ne pourrait pas avoir lieu avant deux ans. Après bien des pourparlers, il fut finalement décidé que l'examen aurait lieu par la Conférence de 1932.

Alors, les difficultés recommencèrent de plus belle et les armateurs firent jouer toute leur influence pour saboter la chose. Le B. I. T. fit leur jeu en décidant que, contrairement au système suivi jusque-là, la question de la réglementation des

heures de travail à bord, serait examinée, avant que l'on ne procède aux débats définitifs, par une conférence préparatoire tripartite technique. Cette conférence devait se réunir le 21 octobre. Tout semblait devoir marcher à souhait, lorsque soudainement les armateurs vinrent déclarer qu'ils ne participeraient pas à cette conférence préparatoire, à moins qu'on ne leur donne l'assurance que la session de la Conférence internationale du Travail qui aurait à s'occuper de la question des heures de travail à bord, serait une session spéciale maritime. Depuis 1926, on s'est, dans les milieux ouvriers, opposé à cette idée.

L'attitude des armateurs était si agressive, que le directeur du B. I. T. jugea nécessaire de se mettre en rapport avec le président intérimaire du Conseil d'administration (un armateur danois); il fut décidé, de concert avec les autres membres du Conseil d'administration, d'ajourner la conférence technique jusqu'au 8 décembre et de permettre de telle manière au Conseil de prendre position au sujet de la demande des armateurs. Au dernier moment, les armateurs réclamèrent toutefois que non seulement la question fût examinée par une session maritime de la Conférence, mais encore qu'il y eût un délai de quelques mois entre la session générale et la session maritime de la Conférence.

La dernière phase vient à présent de se dérouler à la 55ème session du Conseil d'administration du B. I. T., tenue le 12 octobre. On y discuta les difficultés soulevées par les armateurs à propos de la convocation de la Conférence technique tripartite. Après une discussion laborieuse, il fut décidé, par 8 voix contre une, que la question de la réglementation des heures de travail à bord serait examinée par une session spéciale maritime de la Conférence en 1933, soit de nouveau un an plus tard. La demande des armateurs qu'une période assez longue s'écoule entre la session générale et la session maritime, fut repoussée par 7 voix contre 6, tandis qu'on s'abstint pour le moment de prendre une décision concernant la convocation de la Conférence technique tripartite.

Nous avons brièvement esquissé ci-dessus ce qui en est actuellement de la question des heures de travail à bord. Onze années se sont écoulées et on n'est encore arrivé à rien. Est-il étonnant, dans ces circonstances, que les marins commencent à perdre patience? Est-il étonnant qu'ils commencent à douter du Bureau international du Travail et qu'ils songent à prendre, eux, l'initiative pour imposer, coûte que coûte, leurs revendications? Est-il étonnant qu'ils élèvent une protestation énergique contre ce nouveau renvoi?

Lors de la session de la Commission consultative de la section des marins, tous les délégués protestèrent contre la récente décision du Conseil d'administration du B. I. T. et les représentants de l'Internationale des Officiers, qui participaient à

(voir la suite page 125)