

# W T F

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

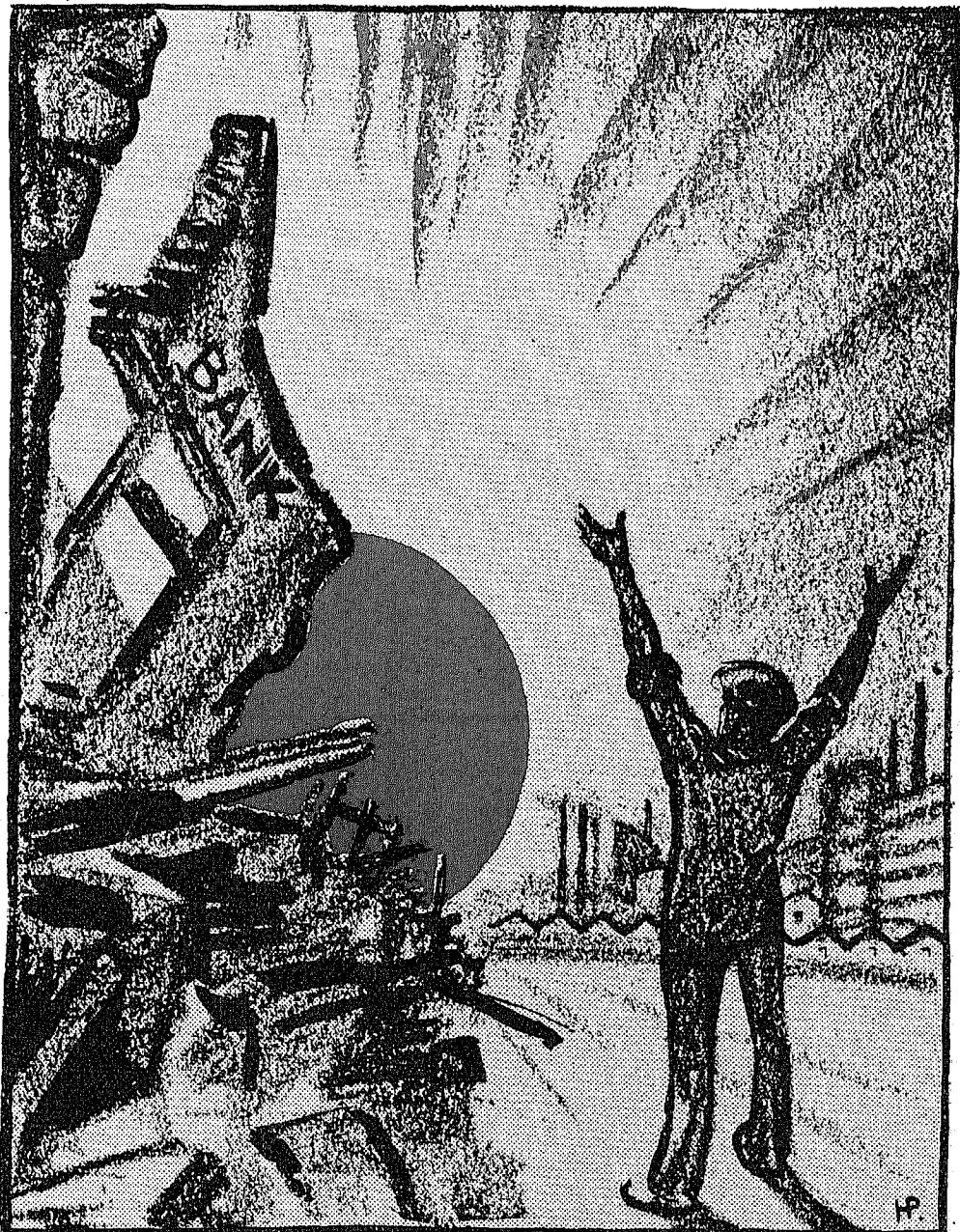
**PARAIT UNE FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISE ET ESPAGNOLE**

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

**SOMMAIRE:**

Articles d'intérêt général:

Nouvel an . . . . .	2
Le vrai visage de la «démocratie» yougoslave. . . . .	2
A travers le monde . . . . .	3
Edmond Vignaud est mort. . . . .	3
Michael Christian Lyngsie. . . . .	4
Communications du Bureau . . . . .	4
<b>Chemins de fer:</b> La durée du travail à la Société des chemins de fer allemands . . . . .	5
La conduite des locomotives électriques par un seul homme . . . . .	6
Un jugement intéressant! . . . . .	7
Les passages à niveau et leur suppression. . . . .	8
L'acuité visuelle du personnel des locomotives dans différents pays . . . . .	9
<b>Ouvriers des transports:</b> Les conservateurs anglais attaquent le projet de loi sur les transports en commun londoniens . . . . .	10
La réunion de la commission consultative de la section des ports et docks. . . . .	10
<b>Marins:</b> Les systèmes d'enrôlement des marins dans les ports d'Anvers, Rotterdam et Hambourg . . . . .	11
Esperanto . . . . .	12



**L'AURORE**

## NOUVEL AN

L'année écoulée était une année de crise sans pareille. Jamais encore, le chômage ne fut si étendu, jamais le processus de production n'a été paralysé dans cette mesure. La crise mondiale, éclatée à l'automne 1929 dans les Etats-Unis a été plus grave dans l'année écoulée qu'elle ne le fut dans la précédente. Elle est devenue, en vertu des lois économiques qui régissent son développement, la crise du capitalisme comme système de production.

La crise actuelle ne serait pas parmi les plus graves que le capitalisme a connues, si elle n'allait pas de pair avec des déplacements fondamentaux dans l'économie mondiale. Nous les avons vu se produire l'année écoulée. L'hégémonie de Londres sur le marché international financier a été brisée. L'étalon-or même qui était, en quelque sorte, le symbole de la stabilité du capitalisme, a été abandonné dans plusieurs pays plus ou moins importants : dans pas moins de 39 pays des crises monétaires se sont produites. Le problème des réparations et des dettes de guerre a trouvé dans le moratoire Hoover une solution provisoire qui devra amener à un commencement de solution définitive. Des barrières douanières existantes ont été sensiblement relevées, tandis que des pays de longue tradition libre-échangiste ont commencé à en ériger.

Partout, on pratique des réductions de salaires radicales et on fait baisser le le pouvoir d'achat de la masse à un niveau où toute chance de guérison semble inconcevable pour le capitalisme. Il est vrai que les prix de gros ont baissé sur le marché mondial d'environ 30%, mais la diminution du coût de la vie reste bien en arrière sur cette baisse.

Cet aspect économique déformé du monde cadre tout à fait avec la dégénérescence politique qui s'étend à une allure insensée. Jamais, la folie des armements n'a enregistré de plus grands triomphes et jamais, les gouvernements capitalistes n'ont fait plus de bluff avec le désarmement. Le nationalisme s'empare de tout, même du socialisme en adoptant le nom de « national-socialisme ».

Le fascisme, régime de la corruption

politique et de l'empire brutal de la bêtise, se prépare à faire son coup dans l'Europe centrale. La démocratie et le parlementarisme menacent de devenir des notions vides de sens et de grands mouvements d'une valeur historique semblent devoir y sacrifier leur signification réelle.

Que nous apportera, à la lumière de ces considérations, 1932 dans le domaine économique et politique? Si la situation est confuse, économiquement parlant, elle ne l'est pas moins en ce qui concerne la politique. Nous ne nous sentons pas enclins à faire des pronostics concernant le développement de la crise économique. On l'a fait fréquemment au début de l'année écoulée: l'année 1931 devait être un tournant dans l'histoire. Il est vraisemblable que, dans cette affirmation, on a pris pour une réalité ce qui n'était qu'un désir. En examinant les lois qui ont régi jusqu'ici l'économie capitaliste, certains arrivent à présent à l'affirmation que 1932 nous apportera le revirement désiré. Nous nous bornerons à mentionner cette assertion en ajoutant qu'il nous semble probable que le redressement économique ne se produira pas d'une manière « normale », attendu qu'il sera entravé par l'éloignement croissant entre les peuples que l'on constate à la place du rapprochement nécessaire.

Nous estimons que l'année 1932 sera une année décisive, car elle nous apportera la réponse à la question de savoir si la classe ouvrière saura créer un avenir ou bien si elle se laissera priver par le capitalisme, outre de son indépendance économique, de son indépendance politique. Plus que jamais, la classe ouvrière devra avoir compris pendant cette crise qu'elle ne peut pas s'attendre à une chute du capitalisme résultant uniquement du développement de l'économie capitaliste. Le capitalisme ne périra pas à la suite de ses contrastes internes, si le prolétariat subit avec résignation les conséquences de la crise et néglige de prendre son sort entre ses mains. Les grands créateurs du socialisme scientifique n'ont jamais conçu la possibilité d'une réalisation automatique du passage du capitalisme au socialisme. Toujours, ils ont vu comme un facteur

nécessaire l'activité révolutionnaire du prolétariat, issue de son sentiment révolutionnaire et trempée et endurcie par une propagande révolutionnaire continue, s'appuyant sur la présence des conditions objectives nécessaires pour le développement du capitalisme au socialisme.

Le mouvement ouvrier socialiste en est-il suffisamment pénétré? Ne faillira-t-il pas à la tâche qui lui est échue, en pensant que, dans cette période où le capitalisme traverse une crise si grave, la classe ouvrière ne peut pas faire autre chose que se défendre contre les pires avilissements qui le menacent, sans pouvoir empêcher que de nombreux travailleurs deviennent la dupe de cette crise? Cela en a tout l'air.

Nous croyons par conséquent devoir faire entendre ici l'avertissement qu'il n'est pas l'heure à présent d'émettre des traites sur l'avenir capitaliste, comme le font ceux dans le mouvement ouvrier qui, en admettant l'impuissance temporaire du prolétariat, promettent aux travailleurs monts et merveilles par la lutte des classes, lorsque la prospérité sera revenue au capitalisme. Supposer que le prolétariat puisera l'espoir dans cette image d'avenir et attendra tranquillement que le capitalisme se remette — à ses frais — nous semble en contradiction avec toute conception possible sur l'influence que les terribles conséquences de la crise exercent sur la mentalité du prolétariat.

Le prolétariat qui se voit en proie à la misère, ne se contentera pas d'être le simple spectateur d'une Conférence du désarmement impuissante; il ne restera pas inactif, en voyant comment la Russie soviétique poursuit, dans un effort puissant, avec méthode, sa reconstruction économique; il ne restera pas imperturbable devant la terrible tempête qui menace d'éclater sur l'Inde. Nous ne faisons que mentionner quelques événements qui feront sentir leur influence. L'année nouvelle nous apportera une terrible tension.

Puisse le mouvement ouvrier provoquer la tension la plus forte, susceptible, celle-là, de mettre fin aux autres et aux crises périodiques qui découlent des contrastes internes du capitalisme, sous peine de rester impuissant à jamais!

## Le vrai visage de la « démocratie » yougoslave

Le 3 septembre 1931, par un manifeste intitulé « A mon cher peuple », Alexandre, roi des Serbes, Croates et Slovènes, a promulgué une constitution démocratique qui devait succéder à près de trois années d'une dictature avouée. Les optimistes des milieux démocratiques — et avec eux quelques travailleurs — se disaient avec soulagement: « Enfin encore une dictature de moins! » Il semblait que le monde allât vers des temps meilleurs.

Mais les travailleurs yougoslaves connaissent trop bien la classe dirigeante de leur pays pour prendre au sérieux le geste par lequel Alexandre Karageorgievitch a octroyé à « son peuple » une constitution démocratique. Dans les autres pays, la majorité des travailleurs a partagé la suspicion des camarades yougoslaves. Si, avec quelque attention, on lit entre les lignes qui promettent d'égalité de tous les citoyens devant la loi, qui garantissent « la liberté individuelle », la liberté de la presse et le droit de réunion et d'association, on ne pourra pas se défendre du sentiment qu'il ne s'agit là que

de trompe-l'œil, sous la protection desquels la dictature continuera de prospérer et d'opprimer. Mais ces trompe-l'œil étaient nécessaires afin de donner aux Etats occidentaux, à la France en particulier, l'illusion d'un gouvernement stable et constitutionnel, parce qu'enfin les financiers français dont le gouvernement yougoslave a un si urgent besoin, ne veulent pas courir le risque de perdre leur argent.

La loi électorale qui a été promulguée en septembre 1931 sur la base de la nouvelle constitution, démontre combien les craintes et les doutes étaient fondés. Cette loi n'est qu'une caricature du droit démocratique tel qu'il joue librement dans les lois électorales d'autres pays.

On commença par établir des listes gouvernementales, c'est-à-dire des listes des partis qui présentaient des candidats dans les 305 arrondissements électoraux dans lesquels la loi a divisé le pays. Dans chaque arrondissement électoral, un candidat doit, pour être reconnu officiellement, réunir deux cents signatures d'électeurs. Cette clause de la loi

obligeait chaque parti à réunir, pour l'ensemble du pays, un minimum de 61.000 signatures valables. Il est évident que seul un grand parti pouvait grouper un nombre aussi considérable de signatures. Cette clause de la loi écartait donc automatiquement les petits partis de la scène politique. En outre, la loi stipulait que les élections ne seraient pas faites au scrutin secret mais au scrutin public.

Devant cet état de choses, le parti socialiste a décidé de ne pas prendre part aux élections, fixées au 8 novembre. De même, les partis de caractère régional, dont les partisans sont forcément limités, et ceux qui ne pouvaient réunir un tel nombre de signatures, ont renoncé à prendre part aux élections.

Seule est demeurée la liste du président du Conseil Ziveovic, chef de ce gouvernement dictatorial qui, en l'espace d'une nuit, est devenu « démocratique » et « parlementaire ». Dans de telles circonstances, les autres partis ne pouvant faire valoir leurs droits à une représentation légale, proclamèrent l'abstention, le seul moyen à leur disposition pour donner connaissance aux électeurs de l'attitude qu'ils avaient adoptée.

## A TRAVERS LE MONDE

### Les réparations et les dettes de guerre

Une nouvelle conférence diplomatique se prépare où seront envisagées les mesures susceptibles de limiter dans la mesure du possible les effets néfastes pour les intéressés de «l'incapacité de payer de l'Allemagne». Sur ces entrefaites, le chancelier allemand Brüning, anticipant sur cette conférence, a déclaré que l'Allemagne n'était plus en état de payer. Les intérêts des créanciers ne sont pas communs au point de leur faire envisager les difficultés d'un commun accord. Pour commencer, la principale puissance créancière, la république des États-Unis, refuse de prendre part à la conférence et a déjà, par une décision de son Congrès, manifesté l'intention de ne pas renoncer au remboursement des dettes interalliées. Le versement des réparations par l'Allemagne toutefois, est une condition primordiale pour le paiement de ces dettes.

L'attitude des États-Unis est forcée; elle s'inspire probablement en partie de considérations d'ordre politique interne en raison des élections prochaines. Cela n'empêche pas que, aussi longtemps que les gouvernements européens ne refusent pas tout simplement, après l'expiration du moratoire Hoover, le paiement de leurs dettes — des voix se sont élevées préconisant cette idée — la solution doit venir des États-Unis. On ne peut guère s'attendre à autre chose qu'à un moratoire renouvelé, réalisé après de nombreuses négociations, tout juste avant l'expiration du moratoire actuel au 1er juillet. Les gouvernements capitalistes ne sont pas à même d'arriver à des solutions définitives et ils devront se borner à des solutions de fortune. Il semble que, pour en finir avec le problème du paiement des réparations et des dettes de guerre, la suppression du capitalisme soit nécessaire. Puisse l'impuissance des gouvernements capitalistes de résoudre le problème, hâter la réalisation de cette solution.

### Le conte de la devise anglaise

Lorsque, le 20 septembre 1931, la Grande-Bretagne eut abandonné l'étalon-or, on découvrit que cette mesure devait être accueillie avec satisfaction, attendu qu'elle donnerait un nouvel essor à l'exportation anglaise. L'industrie carbonnière surtout qui végète depuis des années, en profiterait sans doute, à tel point qu'on voyait déjà en pensée changer l'or noir en de l'or réel.

Il n'a pas pu en être ainsi. Si jamais on a erré complètement en ce qui concerne les conséquences économiques, favorables pour l'exportation, d'une dépréciation de la devise, ce fut bien le cas pour l'industrie charbonnière anglaise. En examinant les conséquences que la chute de la livre sterling pouvait avoir, on a raisonné comme si toutes les autres circonstances restaient les mêmes. Il s'est trouvé après-coup, que les autres circonstances ont déterminé des modifications plus profondes dans la situation

du marché, que la chute de la livre.

«The Economist» du 26 décembre 1931 l'exprime comme suit dans son supplément mensuel: «Trois mois se sont écoulés depuis la suspension des paiements britanniques en or et il devient évident qu'en fin de compte, ce qui devait stimuler l'industrie britannique est neutralisé par les restrictions du volume total du commerce mondial, de manière que jusqu'à présent aucun bénéfice réel permanent n'a pu être enregistré.»

En ce qui concerne l'exportation de charbon, la concurrence de la Pologne, où le gouvernement appuie les mines à l'aide de grands subsides, se fait sentir davantage qu'auparavant; la France et la Belgique ont mis un terme à toute possibilité d'extension de l'importation de charbon anglais en la contingentant et en créant un impôt de 15 % sur la valeur du charbon importé. Aussi l'importation a reculé au lieu d'augmenter.

Quelle est à présent la sage leçon qu'on puise à cette expérience? Rien de moins que l'allégation qu'une dépréciation ultérieure apporterait la solution désirée. Devant des affirmations économiques de ce calibre, nous renonçons à notre modestie. Il nous semble que les événements qui viennent de se dérouler sont autant de preuves en faveur de la thèse que dans le capitalisme on ne réalise rien, en influençant la vie économique par un changement de la valeur des devises, lorsque pareille mesure est appliquée par un seul pays sans qu'il se concertent avec d'autres, c'est-à-dire de manière indépendante. La position qu'un pays occupe dans l'économie mondiale ne dépend pas de la valeur de sa monnaie. En ce qui concerne par ailleurs la possibilité d'une concertation entre différents pays pour des problèmes monétaires: rien de plus désespéré que cela dans le capitalisme.

### Tempête sur l'Inde

Ghandi, il y a quelque temps encore l'hôte du symbole du pouvoir britannique, le roi d'Angleterre, vient d'être arrêté au nom de ce même pouvoir.

Les Conférences de la Table-Ronde ont, pour quelques mois seulement, pu interrompre la campagne de désobéissance civile, mais elles n'ont pas pu y mettre fin. Au contraire, elles ont mené à une aggravation de la campagne qui tend à prendre des formes nettement révolutionnaires. La terreur sanglante à laquelle le pouvoir menacé aura sans nul doute recours pour réprimer la résistance hindoue, n'aura pas d'autre effet que de ne pas laisser à la masse de choix dans l'application de méthodes révolutionnaires. Il n'est pas possible de prévoir dès à présent combien de temps durera la lutte. Elle ne pourra avoir qu'une issue funeste pour la Grande-Bretagne; c'est une vérité historique dont le pouvoir britannique est probablement lui-même convaincu. De là, il est à prévoir que la Grande-Bretagne agira avec une rigueur extrême, sentant que l'impérialisme anglais est ébranlé.

au scrutin est un devoir sacré pour tout électeur qui doit ainsi manifester pour la grandeur de la nation et la puissance de l'État. Citons encore: «Chaque employé de l'État et chaque cheminot n'est pas seulement tenu de se rendre, le 8 novembre, au lieu de vote désigné, mais, dans le milieu où il travaille, il doit s'efforcer d'amener aux urnes tous ses compatriotes. Par la déclaration gouvernementale du 7 juillet 1930, tous les organes de l'État ont été rendus attentifs à leurs devoirs vis-à-vis du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes. Le gouvernement a déclaré encore que l'État et les entreprises publiques ne pouvaient garder à leur service des fonctionnaires et des employés dont les agissements n'étaient pas en harmonie avec les principes représentés par le gouvernement.»

Je donne donc mission à tous les cadres du personnel de rendre leurs subalternes attentifs à l'importance de la circulaire ci-jointe et de leur en expliquer le contenu. En outre, le travail de la journée du 8 novembre doit être réparti de façon à ce que chaque agent puisse se rendre au scrutin. Le 9 novembre déjà, le



### Edmond Vignaud est mort

Le 26 décembre parvenait à la C. G. T. une triste nouvelle: Vignaud, secrétaire des Ports et Docks était mort.

Nous le savions très malade, mais quelques jours plus tôt il nous avait annoncé lui-même que son état de santé s'améliorait. Le surlendemain le mal qui le minait empira, et il mourut dans d'horribles souffrances.

Edmond Vignaud inspirait une ardente sympathie à ceux qui l'approchèrent. Militant dévoué, simple, taillé en hercule, il portait empreint sur son visage expressif et coloré, le témoignage d'une bonté sans bornes.

C'est le 8 mai 1866 qu'il naquit à Saintes (Charente-Inférieure).

En 1895, Edmond Vignaud comprit la nécessité inéluctable pour les producteurs de se grouper solidement sur le terrain économique. Dans sa petite ville, les employeurs, négociants et industriels, possédaient à un haut degré cet égoïsme de classe qui, à une époque pas très lointaine encore, caractérisait si bien ceux ayant à leur service un nombre restreint d'ouvriers et d'employés. De leur côté, les salariés avaient la mentalité particulière

Ces dispositions prises, la «démocratie» yougoslave put montrer son vrai visage. Par la terreur la plus raffinée, par les menaces et les mesures les plus arbitraires, le gouvernement s'efforça d'envoyer aux urnes le plus grand nombre possible d'électeurs. La tâche était facile. La propagande électorale, autorisée publiquement, devint une arme dangereuse entre les mains du gouvernement. La dictature mit tout son pouvoir en action et exerça une pression inouïe sur les employés de l'État afin de les obliger à voter. Quelques exemples concernant les cheminots, pour autant que nous avons connaissance de quelques faits, illustreront abondamment la procédure du gouvernement.

Le 13 octobre, la direction de l'arrondissement de Ljubljana des chemins de fer de l'État yougoslave adressa aux cheminots une circulaire, signée par le directeur, le Dr. Borko, accompagnée de la proclamation royale. Cette proclamation devait, à l'aide de mots sonores: liberté nationale, satisfaction, bienfaisance, progrès, encourager les cheminots à aller aux urnes. Mais la circulaire du directeur s'exprimait en termes plus clairs: «La participation

personnel supérieur doit faire parvenir à la direction une liste des agents qui, pour les raisons suivantes, n'auraient pas participé au scrutin: 1° impossibilité de quitter le service, 2° maladie grave, 3° autres causes plausibles qu'il était impossible de ne pas prendre en considération.»

Une semaine avant les élections, les cheminots ont été convoqués à la chancellerie où on leur a remis une feuille volante portant la signature du ministre Zivkovic. «Il est de votre devoir de citoyens», disait cette proclamation, «de participer au scrutin du 8 novembre et de voter pour le candidat qui jouit de votre confiance». Mais, tout en énonçant de si beaux sentiments, il ne présentait la liste que d'un parti.

On ne s'en est pas tenu aux mots seulement. Des cheminots ont été déplacés ou renvoyés, parce qu'ils avaient osé faire de la propagande en faveur de l'abstention du scrutin. Si les moyens employés par la jeune «démocratie yougoslave» ont permis d'obtenir une participation de 64 %, ils lui ont permis aussi de montrer son vrai visage.

aux hommes dont l'horizon se trouve borné par les dernières maisons de leur cité minuscule, aux êtres qui vivent dans l'appréhension continuelle d'avoir à s'en aller chercher fortune ailleurs. De l'amour immodéré de la petite patrie naissent souvent, hélas, la servilité et l'indignité morale de ceux qui peinent à la tâche.

Toutes ces considérations n'empêchèrent point Vignaud de se donner tout entier à ce syndicalisme dont la grâce venait de le toucher. Il fut dès lors un propagandiste infatigable à qui aucun déboire, aucune attaque fielleuse, rien de ce qui décourage le plus souvent l'homme voulant se consacrer à la défense de ses semblables, ne devait parvenir à faire oublier le rude apostolat librement et fièrement choisi.

En 1899, avec d'autres militants, Edmond Vignaud fonda le syndicat des dockers de La Pallice. Ce groupement, dès les premiers mois de son existence, devait attirer sur lui l'attention du monde ouvrier. Combattif, il ne tarda pas, en effet, à poser au grand jour le problème de l'exploitation des ouvriers des ports français.

Les exploitants de la région — cela sous-entend les exploités — se ligèrent pour chasser le propagandiste. Edmond Vignaud fut en butte aux plus rudes épreuves. Il sut résister et parvint à déjouer les pires manœuvres. Sa voix retentit dans des réunions multiples, sa plume combattit les abus. Et cette propagande porta. Des groupements se constituèrent, si nombreux et ayant un tel nombre d'adhérents que bientôt, il fut possible de créer à La Rochelle une Bourse du Travail. On confia à notre camarade le secrétariat de cette Bourse. Il y fit merveille.

Au congrès de la Fédération des ports et docks, qui se tint au Havre quelques jours avant le congrès de 1912, Vignaud fut désigné par l'ensemble des syndicats pour occuper le poste de secrétaire fédéral. Il accepta. En 1914, l'administration fédérale ayant été dissoute, il retourna à La Pallice où il rendit de grands services aux organisations locales.

Après la guerre, il revint à Paris. Les ports regorgeant de marchandises, une main-d'œuvre considérable fut nécessaire pour les dégager; Vignaud fut mandaté par le congrès des ports et docks pour constituer des coopératives de déchargement des navires.

Dans toutes les luttes engagées par la C.G.T., Vignaud et les dockers furent au premier plan et leur solidarité s'est manifestée en toutes circonstances.

Sur le terrain international, son activité fut des plus intenses. Il fut successivement membre et suppléant du Conseil général de l'Internationale des Transports, et présent aux divers Congrès internationaux où son autorité était incontestable. Les délégués se souviennent de ses interventions sur le poids limite que chaque homme devait transporter, la carte professionnelle pour l'embauchage etc. Nous

pouvons affirmer que Vignaud, avec Dœring, Bevin, Brantigam et Mahlman, formait le noyau des compétences techniques de la section des ports et docks.

Vignaud est mort à Nantes, où la Fédération avait transféré son siège social. En septembre, il vint pour la dernière fois à Paris pour assister aux congrès des ports et docks et de la C.G.T.; mais, déjà très fatigué, il ne put rester jusqu'à la fin du congrès des ports, ni de celui de la C.G.T. Il dut être ramené à Nantes malade, et dut s'aliter pour ne plus se relever.

La Fédération des ports et docks et l'I.T.F. perdent en Vignaud un des militants des plus actifs et des plus avisés, moi je perds un ami sincère et loyal.

Marcel Bidégaray.

## Michael Christian Lyngsie

L'an nouveau nous a apporté la triste nouvelle de la mort de Christian Lyngsie, le président de l'Union danoise des travailleurs des transports, décédé à l'âge de 67 ans. La mort de ce militant n'est pas seulement une grave perte pour l'Union dont il a été le président depuis sa fondation, mais pour le mouvement ouvrier danois entier. Lyngsie a été membre du Comité exécutif de la Centrale des syndicats du Danemark et, jusqu'à sa mort, il a occupé un siège au *Landsting* danois. En outre, il a rendu d'éminents services au mouvement coopératif. Ses efforts énergiques contribuèrent à la fondation, puis à la prospérité de la laiterie coopérative «Enighed» (L'Unité), aujourd'hui la plus importante du pays.

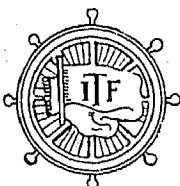
Lyngsie n'appartenait pas à ceux qui travaillent en silence. Son talent d'organisateur et son activité de militant le faisaient craindre du patronat. Sous son impulsion énergique, le nombre des membres de l'Union passa de 14.000 à 89.181. Si cet homme actif et dévoué n'est plus, son œuvre demeure et cela seul suffit à maintenir vivant son souvenir.



VAN OVEN  
La Haye  
(Hollande)



## BANNIÈRES ET INSIGNES



Fournisseur  
de I. T. F.



Adresser commandes au secrétariat de l'I. T. F.

## Communications du Bureau

Le congrès général de l'I. T. F. à Prague, du 7 au 13 août 1932

Afin de donner encore l'occasion aux organisations adhérentes de proposer des questions à l'ordre du jour du Congrès de Prague, nous avons prolongé le délai jusqu'au 1er février.

Nous prions les organisations de vouloir répondre le plus rapidement possible aux questionnaires expédiés afin d'aider à ce que le rapport moral puisse paraître à temps.

Les organisations suivantes ont déjà envoyé ou annoncé l'envoi de propositions:

Organisations scandinaves de marins et d'ouvriers des transports;  
Fédération espagnole des transports urbains et interurbains;  
Union nationale des cheminots anglais;  
Fédération des cheminots argentins;  
Centrale belge des tramways et vicinaux;  
Syndicat des cheminots et agents des P. T. T. de Palestine.

### Nouvelle adhésion

Syndicat de marins grecs «Poseidon», comptant env. 900 adhérents.

### Exemplaire relié de «I. T. F.», année 1931

De même que d'autres années, les organisations recevront dans le courant du mois un exemplaire relié de l'année 1931 de notre organe. Nous attendons des commandes de la Table des Matières.

### Calendriers pour 1932

Les organisations ci-après nous ont envoyé leur calendrier pour 1932:

Union allemande des transports de Tchécoslovaquie,  
Union allemande des cheminots de Tchécoslovaquie,  
Union nationale des cheminots anglais,  
Union des cheminots autrichiens.

Les autres organisations qui publient un calendrier nous feront plaisir en bien voulant nous l'envoyer.

### Congrès

Fédération des chauffeurs de Tchécoslovaquie, les 27 et 28 février à Prague.

Syndicat des conducteurs d'automobiles esthoniens, le 24 mars.

Fédération allemande des transports, du 28 août au 3 septembre à Hambourg.

### Cotisations reçues

#### Pour 1931:

Union des cheminots d'Esthonie . . . fl. 80.—  
Union des cheminots de Finlande. . . „ 35.—  
Union des cheminots du Canada. . . „ 477.—  
Fédération des chauffeurs tchécoslovaques „ 552.—

#### Pour 1932:

Syndicat de marins grecs «Poseidon» . . . 18.38  
Union des marins danois. . . „ 176.40

### Changement à la liste d'adresses

L'organisation 37 (page 11) a été transférée: Rue St. Benoît 5, Bordeaux.

## Un manuel à l'intention du personnel du service de la traction

### Rectification

Nous nous empressons de corriger une faute d'impression qui s'est glissée dans l'article publié, sous le titre ci-dessus, dans le dernier numéro de notre organe.

Le prix du volume dont il s'agissait est de 3 marks — et non pas de 9 marks — par exemplaire.

# CHEMINOTS

## La durée du travail à la Société des chemins de fer allemands par L. Breunig, Berlin

### I.

Depuis des années, la réglementation de la durée du travail aux chemins de fer allemands est âprement discutée. En 1924, la loi régissant les chemins de fer allemands (Reichsbahngesetz) que l'application du plan Dawes avait rendue nécessaire, plaça la lutte des cheminots allemands pour la réduction de la journée de travail sur un terrain défavorable. Lors de son congrès de Paris, en 1926, l'I.T.F. a nettement pris position contre l'autonomie illimitée de la société des chemins de fer allemands. Cette attitude de l'I.T.F. a fortement contribué à la promulgation, à la suite du plan Young, de l'amendement à la loi sur les chemins de fer allemands du 13 mars 1930, amendement qui a amélioré d'une manière considérable la situation juridique d'exception du personnel.

### La situation juridique

La nouvelle loi régissant les chemins de fer allemands a remis en vigueur le statut des ouvriers de l'entreprise. La réglementation de la durée du travail jouit de la priorité. Une exception subsiste pour certains services. L'article 19, chiffre 3, de la loi sur les chemins de fer peut entraîner une telle exception quand le service, ou la collaboration de fonctionnaires, d'agents et d'ouvriers rendent nécessaire une nouvelle adaptation de la durée du travail aux circonstances ainsi créées. Cette méthode d'adaptation est simple. Les prescriptions réglementant la durée du travail des fonctionnaires sont appliquées aux agents et aux ouvriers. La durée du travail des fonctionnaires, selon les articles 19 et 22 de la loi sur les chemins de fer, est fixée unilatéralement par la société des chemins de fer allemands. Malgré les efforts de l'I.T.F. et de l'organisation syndicale de nos camarades français, il n'a pas été possible d'obtenir du Comité des experts, lors de sa réunion à Paris, une meilleure réglementation. Les stipulations de la Convention de Washington et les décisions de la conférence de Londres des ministres du Travail de différents pays admettent les chemins de fer dans le cadre de la Convention. Le Comité des experts était d'avis que la nouvelle loi allemande sur les chemins de fer ne devait pas être en opposition avec la Convention de Washington. Cette opinion ressort clairement du rapport du Comité des experts relatif à l'article 19, chiffre

3, de la loi sur les chemins de fer allemands:

«Les communications qu'il a reçues permettent au Comité de croire que cette réglementation ne gênera en rien l'application de la Convention de Washington aux entreprises industrielles allemandes. Si, par la suite, des dispositions de la loi sur les chemins de fer allemands apparaissent au gouvernement comme n'étant pas en accord avec une convention internationale de ce genre, le gouvernement, selon les vues du Comité, pourrait modifier la loi suivant la procédure prévue en cas de modification de la loi sur les chemins de fer allemands» (voir convention du 20 janvier 1930, art. IX.)

Le gouvernement allemand, en concluant de la priorité de la réglementation de la durée du travail par contrat collectif, que la loi sur les chemins de fer allemands «n'entraînera aucune difficulté pour la ratification de la convention internationale de Washington sur la durée du travail» s'accorde plus de latitude dans l'application du chiffre 3 de l'article 19 de la loi sur les chemins de fer allemands.

Une comparaison entre l'interprétation juridique de cette disposition par le Comité des experts et les bases légales adoptées par le gouvernement allemand, démontre clairement que ce dernier veut maintenir le désavantage dont souffre actuellement le personnel des services de l'exploitation et de la traction, en contradiction flagrante avec la Convention de Washington. Mais les cheminots allemands, avec l'appui de l'I.T.F., auront soin de déjouer cette finesse.

D'après la réglementation actuelle, 150.000 ouvriers environ seront désavantagés par l'application des dispositions réglant la durée du travail des fonctionnaires. Avant 1930, environ 172.000 en ont subi les conséquences.

### Effets défavorables.

Les suites qu'entraîne cette situation d'exception apparaîtront clairement dans l'exposé ci-dessous. Aussitôt après la promulgation de l'amendement à la loi sur les chemins de fer allemands, les organisations syndicales sont énergiquement entrées en lutte pour une réduction de la journée de travail. A la suite de l'attitude décidée des organisations, deux sentences arbitrales, en décembre 1930 et en janvier 1931, ont réglé comme suit la journée de travail:

a) pour les ateliers des chemins de fer, l'entretien de la voie, les services similaires ainsi que pour les entrepôts et les hangars de marchandises qui emploient plus de 25 ouvriers aux marchandises, la journée de travail, pauses non comprises, est

de huit heures par jour et de 48 heures par semaine;

b) pour les autres services font foi les prescriptions qui régissent la durée du travail des fonctionnaires. La durée du travail oscille entre 48 et 57 heures par semaine.

Les dispositions relatives à la durée du travail des fonctionnaires sont contenues dans le statut du personnel dont les prescriptions régissant la durée du travail forment un chapitre. Ces dispositions ont été promulguées après des pourparlers avec les organisations syndicales, toutefois, sans qu'un accord ait été conclu.

Durée du travail dans le service intérieur (administration). Conformément aux dispositions du statut du personnel, la durée du travail dans les services administratifs est de 51 heures.

Les dispositions concernant la durée du travail contiennent des directives et des dispositions destinées à réglementer la durée du travail et la durée du service, la durée de présence, les pauses, les heures de repos, les jours de repos et le service de nuit. Il contiennent en outre des dispositions pour le personnel roulant et le personnel sédentaire, des instructions pour déterminer exactement la durée du travail dans les services désignés et le degré de collaboration des représentants du personnel, de même que la marche à suivre lors de l'établissement des tableaux de service. Les mesures d'urgence donnent lieu à des prescriptions spéciales. Les dispositions concernant la durée du travail sont complétées par de nombreuses dispositions d'exécution.

Le contrat collectif ne règle en général que le temps de travail effectif et les heures supplémentaires. En ce qui concerne la durée de service, on admet le principe d'une journée de travail coupée par un repos d'une heure au moins. Dans la plupart des ateliers importants et des bureaux de l'administration dans diverses grandes villes, on a adopté le principe d'une journée ininterrompue de travail avec de courtes pauses pour des repas. Font exception les entrepôts et les halles aux marchandises qui emploient plus de 25 ouvriers. Le contrat collectif prévoit une réglementation pour cette catégorie de personnel. Quand la durée du travail ordinaire, les repos compris, comporte 9 1/2 heures, l'assentiment des représentants du personnel est nécessaire. Lorsqu'aucune entente ne peut intervenir, les parties ayant signé le contrat collectif fonctionnent comme instance arbitrale. En outre, la répartition par jour et par semaine du travail tombant sous le coup du contrat collectif doit être réglée en accord avec les représentants du personnel. Lorsqu'aucune entente ne peut intervenir, on a recours à une sentence arbitrale.

### Durée du travail et durée du service autorisées dans les services de l'exploitation et de la traction.

Conformément aux dispositions régissant la durée du travail des services de l'exploitation et de la traction, la durée du travail autorisée oscille entre 48 et

57 heures dans un espace de 7 jours. Une *durée du travail annuelle moyenne* a été établie. Elle correspond aux temps hebdomadaires limites. Cette durée du travail annuelle moyenne a pour but de permettre à l'administration de demander au personnel des prestations horaires supplémentaires au cours de l'année, afin de compenser éventuellement des prestations horaires inférieures aux prestations hebdomadaires réglementaires. Pour certaines catégories du personnel, des normes intermédiaires ont été établies sous certaines conditions. La durée du travail est calculée selon diverses méthodes. La durée du travail du *personnel sédentaire* peut être déterminée très simplement. Les repos et les temps de simple présence qui ne sont pas considérés comme temps de travail, sont déduits de la durée du service. On peut aussi calculer séparément et localement le temps moyen des diverses opérations accomplies par le personnel en service (nombre d'expéditions des trains, service des signaux et des barrières, etc.).

Pour le calcul de la durée du travail, l'administration centrale de la Reichsbahn a établi de nombreux instructions, directives, tableaux-modèles etc. La durée réelle du travail et les besoins en personnel sont calculés scientifiquement et avec une grande précision par des enquêtes et des études chronométriques.

Les *prises de temps* sont faites d'après des méthodes soigneusement élaborées. Chaque travail est chronométré jusqu'au centième de minute. Le personnel et ses représentants protestent sans cesse contre ces méthodes et s'efforcent de les rendre moins rigides.

La durée du travail du *personnel roulant* comprend le temps de préparation avant le départ et la remise en état des véhicules après l'arrivée, la durée du trajet, le temps de simple présence et les voyages de service qui sont compris dans la durée du travail ainsi que le temps pendant lequel l'horaire interdit au personnel de quitter le train ou la locomotive aux stations.

Le temps de simple présence, c'est-à-dire le temps pendant lequel le personnel, *sans qu'il ait à effectuer aucun travail*, doit être présent et prêt à accomplir tout travail que les circonstances peuvent rendre nécessaire, est calculé au 50 % du travail effectif. *Par exemple une attente exigeant une attention soutenue de l'agent, l'observation de signaux, la réception de communications de service etc., ne sont pas considérées comme travail effectif mais comme temps de présence.* Lors de la surveillance de locomotives, la durée de simple présence équivaut à 80 % de travail effectif. Les *voyages de service*, c'est-à-dire les trajets effectués du lieu de travail au lieu d'attache ou vice-versa, équivalent à 60 % de travail effectif.

Les limites autorisées pour la durée du service oscillent entre 9 et 16 heures. La délimitation de la durée du travail et de la durée du service est déterminée, dans

le cadre des normes fixées, par les besoins du service.

La *durée du travail* autorisée dans l'espace de 7 jours se répartit généralement comme suit:

*Pour les chefs de mouvement, les aiguilleurs et le personnel des manœuvres* (lors d'un trafic particulièrement dense) — jusqu'à 48 heures;

*Pour le personnel des locomotives et des automobiles* (sous certaines conditions) — jusqu'à 51 heures;

*Pour le personnel des trains et le personnel sédentaire* dans la règle — jusqu'à 54 heures;

*Pour les autres catégories* (lors de circonstances normales sur les lignes principales) — jusqu'à 56 heures;

(Lors de circonstances normales sur les lignes secondaires et pour quelques postes sur les lignes principales) — jusqu'à 57 heures.

Pour la durée du service, aucune limite hebdomadaire n'a été fixée.

## La conduite des locomotives électriques par un seul homme

A la suite du rapport présenté par l'I.T.F. à la XIème session de la Conférence internationale du Travail de 1928, le B.I.T. a entrepris une enquête sur la conduite des locomotives électriques par un seul homme. Elle a été publiée dans le numéro 4, juillet/août, de la *Chronique de la Sécurité Industrielle* éditée par le B.I.T. Malheureusement, cette enquête est basée seulement sur les réponses des administrations de chemins de fer, partant, elle est incomplète. En outre, les réponses de quelques-unes des administrations sont tronquées et ne permettent pas de se faire une représentation très claire de la situation.

De son côté, l'I.T.F. a adressé un questionnaire aux organisations affiliées. Nous donnerons au cours de prochains articles, des renseignements succincts sur ce sujet qui n'a rien perdu de son actualité. Dans le présent article, nous insisterons particulièrement sur le côté psychologique de la question que les administrations semblent avoir complètement oublié.

Comme le démontrent les chiffres les plus récents, publiés par le Bulletin d'octobre de l'Union internationale des Chemins de fer, les lignes à traction électriques sont en progression constante. Citons, parmi les pays où la traction électrique est le plus développé, les Etats-Unis avec 3.000 km., la Suisse avec 2.480 km. et la France avec 1.685 km. Vient ensuite: l'Italie, l'Allemagne, la Suède, avec un réseau électrifié supérieur à 1.000 km., etc.

Le nombre croissant des locomotives électriques rend la question de la conduite par un seul homme de plus en plus aigüe. L'électrification elle-même est une mesure d'économie, un des nombreux moyens envisagés par les chemins de fer pour sortir de leurs difficultés économiques inextricables. Cette mesure d'économie représente un progrès technique considérable et nous ne pouvons l'accueillir qu'avec satisfaction. Mais il est d'autres mesures hasardées et néfastes auxquelles les administrations, ne voyant pas d'issue à leur situation critique, se laissent entraîner.

Le développement rapide du système de conduite par un homme, en Suisse par exemple, est une de ces mesures contre lesquelles tous les travailleurs du rail, par l'intermédiaire de l'I.T.F., doivent s'élever.

L'homme est tout simplement consi-

déré comme une partie de la machine. On supprime l'aide-mécanicien sur la locomotive électrique, comme on a supprimé le tender, mais la vitesse des trains augmente et rend plus difficile la lecture des signaux. A bord d'une locomotive électrique, le nombre des appareils à contrôler est plus grand qu'à bord d'une locomotive à vapeur. La traction électrique charge un *homme seul* de plus de responsabilité, exige de lui plus d'attention que la traction à vapeur n'en exigeait de deux agents. Leur responsabilité, alors partagée, faisait d'eux une équipe liée par des habitudes communes qui, presque toujours, dépassaient le cadre du service et donnaient au mot «camarade» un sens plein.

Les administrations, tout en sachant parfaitement que le système de la conduite des locomotives par un seul homme, avec les dispositifs de sécurité, ne présente pas une sécurité absolue, ne craignent pas, pour des raisons d'économie, de confier à un seul homme des trains de plus en plus lourds et de plus en plus rapides. Les chemins de fer fédéraux suisses ont même l'intention d'appliquer le système à toutes les catégories de trains sans exception, aux trains rapides comme aux trains lourds de marchandises. D'autres administrations admettent certaines restrictions. La Norvège, par exemple, excepte les trains de marchandises, parce que le frein automatique, à plusieurs reprises, n'a pas fonctionné. En Allemagne, les trains-voyageurs peuvent être conduits par un seul agent jusqu'à une vitesse de 70 km. à l'heure, mais le conducteur doit être accompagné par un agent du train.

A toutes les objections présentées par le personnel et ses représentants, les administrations répondent qu'aucun accident, à part quelques dérangements inévitables, ne peut être imputé au système. Elles disent aussi que, si la responsabilité du mécanicien a augmenté, des dispositifs de sûreté, que la traction à vapeur ne connaissait pas, ont été introduits, dont le plus connu est celui dit de «l'homme mort» que tous nos lecteurs connaissent.

Presque toutes les compagnies exploitant des lignes à traction électrique l'ont introduit. En Amérique, le *Delaware & Hudson Railway*, les chemins de fer de l'Etat italien, la Reichsbahn, les chemins de fer hollandais, les chemins de fer norvégiens, autrichiens, suédois de l'Etat, les chemins de fer suédois privés, les chemins

de fer fédéraux suisses et les chemins de fer suisses privés, les chemins de fer de l'Afrique du Sud et les chemins de fer indiens, bien que l'expert désigné par le Bureau International du Travail, M. F. Strauss considère les systèmes de sécurité actuellement en usage comme absolument insuffisants pour le personnel. «Ces dispositifs», dit-il entre autres, «ne sont que des illusions destinées à tromper et le personnel et le public».

En effet, les administrations confient à un système mécanique, à une simple dent d'engrenage, la sécurité de centaines de vies humaines. Où étaient deux hommes conscients et vigilants, il n'y a plus qu'un homme à l'attention tendue n'ayant, pour le seconder, qu'un dispositif de sécurité qui n'interviendra, il le sait, qu'après sa mort ou son incapacité d'agir.

Les administrations ne tiennent compte ni de la fatigue de l'attention qui est, dans l'industrie, un facteur important d'accident et pourrait bien, le jour où le dispositif de sécurité ne fonctionnerait pas, causer une terrible catastrophe, ni de la fatigue qu'entraîne l'obligation de demeurer debout, immobile dans un espace très restreint, sans pouvoir se déplacer, ni parler, ni cesser d'exercer une pression fatigante sur le dispositif de sûreté, et cela parfois pendant des heures. Ceux qui ont voyagé à bord d'une locomotive électrique savent bien quels efforts doit souvent faire le mécanicien pour résister à la somnolence où menacent continuellement de l'entraîner le surmenage du moteur et la tiédeur de la cabine.

L'ouvrier d'usine, soumis au travail à la chaîne, jouit de plus de liberté que le mécanicien à bord d'une locomotive électrique. Le Syndicat des mécaniciens allemands a déjà signalé de nombreux cas de varices et de maladies de cœur (dues en grande partie à la trépidation des locomotives, plus forte que celle des locomotives à vapeur).

«En Allemagne et en Suisse, c'est le personnel des trains et des machines qui fournit le contingent le plus élevé des maladies de la digestion... Les secousses brusques sont une des causes».

(Hygiène du Travail, B. I. T. No. 291).

De nombreux mécaniciens ont, en outre, le système nerveux profondément atteint.

«En Suisse, le taux maximum de morbidité dû aux maladies nerveuses se rencontre chez le personnel des machines».

(Hygiène du Travail, B. I. T. No. 291).

Il ressort clairement de notre énoncé que la responsabilité et les dangers d'accidents sont accrus:

Par la réduction à une seule paire d'yeux de la vigilance à bord des locomotives,  
par la vitesse accrue,  
par la fuite plus rapide des signaux,  
par le nombre plus grand des appareils à contrôler,  
par le tonnage plus élevé des trains.

De leur côté, les administrations ont-elles augmenté la sécurité des trains? Ont-elles développé la signalisation automatique? Ont-elles étendu l'usage de l'attelage automatique qui, lors d'accidents,

empêcherait les wagons de grimper les uns sur les autres? Nous devons répondre: non!

Force nous est de constater que le système à un homme dont le personnel supporte toutes les fatigues et tous les dangers se développe, mais que, par contre, la question de l'introduction de l'attelage automatique est renvoyée de commission en commission. Toutes les administrations reculent devant les frais considérables.

Si le personnel est soumis à de nouveaux dangers et à de nouvelles fatigues, il a droit à des compensations que les administrations ne semblent pas disposées d'accorder, se retranchant derrière leurs difficultés économiques. Il doit être évident pour tous les cheminots que toutes les revendications sont solidaires, qu'aucune ne peut être traitée indépendamment, et que toutes, en définitive: le salaire qui assure à l'homme une nourriture et une habitation saines, la durée du travail qui permet le repos nécessaire et le loisir qui développe la personnalité,

l'attelage automatique qui sauvera chaque année des centaines de vies humaines de la mort et de la mutilation, la signalisation automatique qui arrêtera à temps une catastrophe, l'adjonction d'un compagnon à bord de la locomotive électrique qui rendra au mécanicien le sentiment de la liberté, soulagera son attention, le libérera de la tutelle par trop rigide d'un mécanisme et lui permettra, au lieu d'en être dépendant, d'en être le maître; toutes contribueront au maintien de la dignité du travail et de l'intérêt au travail, facteurs de sécurité aussi.

Les administrations oublient que les hommes qu'elles lient du jour au lendemain à ce dispositif sans souplesse, proviennent presque tous de la traction à vapeur qui, tout de même, garantissait un minimum de libre arbitre, lui aussi facteur de sécurité. Nous verrons au cours d'un prochain article que les compagnies françaises l'ont compris, n'ont introduit la conduite à un homme que dans de très rares exceptions et se refusent à employer le dispositif de «l'homme mort».

## Un jugement intéressant!

Nous donnons ci-dessous la traduction libre d'un article paru dans l'organe des cheminots autrichiens «Der Eisenbahner» du premier janvier 1932. Cet article commente un jugement intervenu en faveur de nos camarades. Aujourd'hui, où toutes les administrations des chemins de fer ont une tendance très marquée à déclasser le personnel, c'est-à-dire à occuper le personnel des catégories supérieures à des travaux destinés à des agents des catégories inférieures, nous croyons que ce jugement ne manquera pas d'intérêt pour nos lecteurs.

La diminution du travail dans les ateliers entraîne maintes mesures insupportables pour le personnel bien que les ouvriers des ateliers se soient toujours montrés disposés à faire les sacrifices vraiment nécessaires, comme d'ailleurs tous les agents des chemins de fer fédéraux. Mais toutes les propositions des représentants du personnel destinées à aider à la solution de la crise, n'ont trouvé aucune attention de la part du directeur Karner et de ses collaborateurs. La proposition du personnel de travailler à journée réduite a été repoussée. Pour le directeur en question, il ne s'agissait par d'économiser, mais bien plutôt de rompre l'organisation solide des ouvriers des ateliers. C'est ainsi que le directeur transféra les ouvriers des ateliers au service de la voie, obligeant de la sorte des ouvriers très qualifiés à accomplir des travaux de terrasseurs. La «main de fer» du directeur Karner s'abattit plus spécialement sur les hommes de confiance des organisations syndicales. Les protestations des représentants du personnel sont demeurées sans écho et la requête que les représentants ont adressée à la Commission administrative des chemins de fer fédéraux est encore en suspens. La commission du personnel se base sur l'ordonnance relative à la représentation du personnel dont l'article premier contient la disposition suivante:

«Toutes les questions fondamentales concernant le personnel, questions du domaine social et économique intéressant tous les agents des chemins de fer fédé-

raux ou quelques catégories seulement, doivent être réglées d'un commun accord entre l'administration et les représentants du personnel.»

Pour tout homme qui pense logiquement, la rédaction de ce texte signifie clairement que, lorsque des centaines d'ouvriers des ateliers sont transférés dans un autre service, ce transfert doit être réglé d'un commun accord avec les représentants du personnel. Le directeur Karner ayant maintenu sa décision, les ouvriers des ateliers se virent dans l'obligation d'avoir recours pour la défense de leurs droits, aux conseils de prud'hommes. Le syndicat des cheminots a porté plainte devant les divers conseils de prud'hommes en Autriche et le camarade Dr. Freundlich a porté plainte auprès du Conseil de prud'hommes de Vienne au nom de trois ouvriers viennois des ateliers. Le «Landesgericht» de Vienne, sorte de tribunal national de première instance, qui fonctionne comme instance de recours dans les contestations d'ordre professionnel, a rendu, le 19 décembre 1931, un jugement z. 44 Cg. 417/31, par lequel il reconnaît le bien-fondé de la plainte et déclare comme non avvenu le transfert des ouvriers des ateliers au service de la voie, opéré sans entente préalable avec les représentants du personnel.

Le texte ajoute: «Les rapports entre les plaignants et l'Administration des chemins de fer fédéraux obéissent aux normes générales fixées par le droit régissant le statut des agents des chemins de fer. Les dispositions relatives à la représentation du personnel sont aussi contenues dans

ces normes. Toutes les questions fondamentales de nature sociale et économique, toutes celles relatives au service et à la rétribution doivent être réglées en commun accord par l'administration et les représentants du personnel. Ceci doit empêcher les chemins de fer fédéraux de prendre unilatéralement de telles dispositions. Une modification des dispositions contenues dans l'article premier du statut de service, relatives à la représentation du personnel, ne peut avoir lieu qu'avec l'assentiment des représentants du personnel.»

Aussi longtemps que pareil accord n'est pas intervenu, une décision unilatérale ne peut signifier qu'une infraction au contrat.

L'article 22 des dispositions relatives à la représentation du personnel indique la manière de procéder en tel cas. Seule la décision d'un arbitre est décisive et peut modifier le droit régissant le personnel quand un accord ne peut pas intervenir.

Reste à savoir si la question qui nous occupe — le transfert d'ouvriers des ateliers au service de la voie — est une question pouvant être traitée selon les dispositions de l'article premier concernant la représentation du personnel. Le tribunal n'a pas eu de doutes à ce sujet. Le transfert d'ouvriers qualifiés des ateliers au service de la voie est une ordonnance ayant un caractère *fondamental*. C'est aussi une question de nature sociale et économique qui concerne pour le moins une catégorie: celle des ouvriers des ateliers. Le salaire des ouvriers des ateliers est régi par un système de travail chronométré fixant d'avance les délais dans lesquels les travaux devront être exécutés, système qui ne peut pas être appliqué au service d'entretien de la voie. La question est de savoir si les ouvriers des ateliers peuvent, à la suite d'une décision unilatérale, être transférés dans une autre échelle de salaires. Si oui, il faudra reconnaître qu'on abandonne et qu'on doit abandonner à l'entrepreneur le mode d'organisation du service; si cependant il s'est imposé certaines limites, l'entrepreneur ne peut plus modifier l'application des dispositions convenues, sans le consentement d'autres facteurs, éventuellement d'un arbitre, parce qu'une telle modification serait une infraction au contrat de service et entraînerait des dommages-intérêts.

Ni leur situation financière critique, ni l'obligation légale d'une exploitation commerciale ne libèrent les chemins de fer fédéraux des obligations résultant des contrats, pas plus qu'un commerçant dont les affaires périclitent, ne peut se soustraire à ses obligations.

L'ordonnance Z.1202 P.1931 de la direction générale des chemins de fer fédéraux est une infraction au droit contractuel. Partant, les plaignants doivent être remis en possession de leurs droits, jusqu'à ce que ceux-ci soient éventuellement modifiés selon la procédure courante.

Le jugement n'a pas seulement déclaré inapplicable le transfert, mais il a reconnu le droit des ouvriers des ateliers à un dommage-intérêt pour le tort qui leur fut causé par leur transfert au service de la

voie. Le tribunal n'a pu fixer le montant du dommage et il a chargé le conseil de prud'hommes de fixer lui-même ce montant.

L'issue de ce procès constitue donc un grand succès pour les travailleurs. L'administration des chemins de fer devra, pour tout ce qui concerne les questions fondamentales, travailler en commun accord avec les représentants du personnel. L'administration doit aussi payer aux ouvriers des ateliers les pertes de salaire résultant du transfert.

## Les passages à niveau et leur suppression

### a) Généralités

Quand les premiers passages à niveau ont été établis, le trafic routier, s'il était considérable, était lent, puisque seule la traction animale était utilisée. Les gardes-barrières, à côté de leurs fonctions peu astreignantes, accomplissaient encore divers travaux d'entretien de la voie, et cultivaient un jardin qui subvenait à leurs besoins. Les barrières et le personnel de surveillance, coûtaient donc fort peu à l'administration.

Peu à peu, l'augmentation du trafic, l'accélération des trains, l'apparition de l'auto, et, pour employer l'expression de M. Lucien Romer dans son ouvrage *Notre Temps* la «renaissance de la route», ont augmenté la responsabilité des gardes-barrières, régularisé leurs occupations, en un mot en ont fait des agents permanents, bénéficiant de la retraite et des divers avantages assurés par les administrations de chemins de fer à leur personnel. Cette amélioration du niveau de vie de cette catégorie d'employés n'est pas demeurée sans exercer quelque influence. En effet, ce fait social a encouragé les administrations à n'établir qu'un nombre aussi réduit que possible de passages à niveau gardés. Aujourd'hui, en Europe, le nombre de ces passages à niveau ne dépasse pas le 50 % du nombre total.

D'autre part, les passages à niveau (et spécialement les passages gardés) apparurent bientôt aux usagers de la route comme des obstacles qui augmentaient, peut-on dire, en raison directe de l'accélération du trafic: les passages de plus en plus nombreux des trains exigeant les haltes, de plus en plus fréquentes, d'un nombre de plus en plus grand de véhicules de tous genres (automobiles, motocyclettes, bicyclettes, traction animale etc.). Au début du XX<sup>ème</sup> siècle déjà, une quantité inappréciable de temps était perdue à attendre aux passages gardés. Aux passages non gardés, tous ces véhicules s'efforçaient de rattraper le temps perdu, si bien que le trafic et le nombre croissant des accidents rendirent nécessaire, en 1909, une réglementation de la signalisation routière et des passages à niveau.

Le trafic continuant d'augmenter, la vitesse et les accidents de croître, et sur la route et sur le rail, l'opinion publique de s'alarmer, la responsabilité du per-

Par ce succès, l'organisation syndicale a efficacement rempli son rôle qui est de sauvegarder les droits du personnel. A l'avenir, sa tâche sera grandement facilitée si le personnel demeure fort et organisé.»

C'est avec plaisir que l'I. T. F. a pris connaissance de ce jugement et le publie. Elle espère que ce succès encouragera encore tous les cheminots à serrer les rangs et à se souvenir de la devise: «L'union fait la force».

sonnel des chemins de fer et des chauffeurs de devenir de plus en plus lourde, on commença purement et simplement à envisager la suppression des passages à niveau, d'autant plus que la signalisation de 1909 se révélait insuffisante.

Cette innovation, représentant une véritable révolution du trafic routier, commença, comme tant de modifications profondes, c'est-à-dire timidement.

La guerre mondiale et la situation financière misérable de tous les Etats, principalement des Etats européens où le trafic intense rendait cette modification urgente, arrêtaient presque totalement le travail de construction des passages inférieurs et supérieurs, bien que de nombreuses associations internationales, Chambres de Commerce, Automobile-Clubs et organisations ouvrières, en recommandassent fréquemment l'établissement. Seul un pourcentage trop faible encore des passages à niveau ayant subi la transformation demandée par tous les intéressés, une Conférence internationale réunie à Paris, établit, en 1926, une nouvelle signalisation routière standardisée. Pour être complets, disons qu'une nouvelle Conférence sur la circulation routière a siégé, à Genève en 1931, mais ne s'est pas spécialement occupée de la question des passages à niveau.

Malgré toute l'ingéniosité déployée, malgré tous les moyens utilisés: feux divers, cataphotes ou feux clignotants, projecteurs, signaux acoustiques (que le bruit des moteurs empêche souvent les chauffeurs de percevoir) *les accidents demeurent fréquents*, rendent plus dangereuse et plus pénible encore la vie des chauffeurs de camions et aggravent la responsabilité des mécaniciens des locomotives. Considérant cet état de choses, l'I.T.F. a émis, en 1930, lors du congrès de Londres, le vœu suivant:

«Considérant la fréquence d'accidents graves aux passages à niveau, le congrès donne mandat au Comité exécutif d'engager une campagne énergique pour l'abolition générale des passages à niveau et leur remplacement par des passages inférieurs et supérieurs».

En Allemagne, par exemple les passages sur et sous voie représentent environ 25 % de tous les croisements de la route avec le rail. En Autriche, ce pourcentage est sensiblement égal. Les 70.250 passages à niveau des chemins de fer allemands à voie normale, dont 33.417 (soit 47,6 %) seulement sont gardés, con-



stituent donc, malgré les signaux les plus ingénieux, un danger constant d'accidents contre lequel les travailleurs de la route et du rail ont le devoir de s'opposer.

Il est évident que non seulement la situation de l'Allemagne et de l'Autriche, mais celle des autres pays également ne permet pas, à chacun d'eux individuellement, tout endettés qu'ils sont (plan Young, plan Dawes, secours aux chômeurs, dettes de guerre, charges militaires etc.) d'entreprendre des travaux aussi considérables et aussi coûteux. Tel est, sommairement esquissé, l'aspect de cette importante question.

Nous sommes aujourd'hui en présence, d'un côté de travaux urgents et coûteux à exécuter, et de l'autre d'une main-d'œuvre inemployée et entretenue improductivement par la collectivité. Comment concilier cette demande et cette offre de travail?

#### b) Travaux publics internationaux

En juin de cette année, le B.I.T. a lancé un projet intéressant de travaux publics internationaux, projet que la Chambre de Commerce internationale a repris et développé. En effet, le moyen le meilleur pour combattre le chômage — en attendant que l'on puisse s'attaquer aux causes — n'est-il pas la mise en œuvre d'un travail productif, la mise en chantier de travaux publics, travaux qui profitent, en définitive, à la collectivité qui en assure les frais?

La Chambre de Commerce internationale pense qu'il est nécessaire d'organiser commercialement des secours aux chômeurs. Il faut penser aux meilleures méthodes de les utiliser, il faut mettre fin à l'organisation anarchique actuelle de ces secours, enfin, les rendre productifs. Pour cela, la Chambre de Commerce prévoit la constitution d'une «Public Utility» à laquelle participeraient non seulement la Société des Nations et le B.I.T., mais aussi les organisations internationales ouvrières.

D'après le Dr. Wohl, directeur de la section transit et communications de la Chambre de Commerce Internationale, ses travaux seraient:

- effectués au moyen d'un fonds international,
- s'étendraient sur le territoire de plusieurs pays,
- pourraient être effectués sur le territoire d'un pays au moyen de la main-d'œuvre et de l'organisation technique de l'autre.

Dans cet ordre d'idées, les travaux à envisager concernent en tout premier lieu les *voies de communication*.

Le projet prévoit la construction d'un chemin de fer transsaharien, d'un tunnel sous le détroit de Gibraltar, la régularisation de quelques fleuves européens, la construction d'un réseau de routes etc.

#### c) Les passages supérieurs et inférieurs et les travaux internationaux

Revenant sur sa résolution de Londres, citée plus haut, l'I.T.F. pense que l'établissement de passages supérieurs et inférieurs pourrait — et même devrait

— prendre place dans le cadre des travaux publics internationaux projetés.

Un plan pourrait être établi, prévoyant:

- la suppression des passages à niveau le long des lignes internationales de première importance d'abord, afin d'augmenter la sécurité des trains et du trafic routier,
- de faire passer sur ou sous voie les grandes routes et autostrades internationales.

Ces travaux pourraient être entrepris simultanément dans divers pays selon un plan établi d'avance. On éviterait ainsi un travail conduit à hue et à dia!

Notre idée n'est d'ailleurs pas nouvelle. En 1931, M. Hunter à la neuvième conférence des travaux publics des Etats-Unis à Washington a démontré que ces

transformations prennent place parmi les travaux de chômage. Le congrès de la Fédération du Travail du Canada a émis le même vœu en septembre 1931. Ces propositions ne dépassent pas le cadre national et partant elles sont, à nos yeux, incomplètes. Le chômage et la suppression des passages à niveau étant des problèmes internationaux, ils doivent être traités internationalement.

On réaliserait de telle manière une meilleure utilisation des fonds de secours aux chômeurs et comme on l'a justement dit, on accuserait l'interdépendance des Etats et, le sentiment de solidarité et surtout on supprimerait une fois pour toutes les dangers auxquels continuent d'être exposés les travailleurs des transports.

### L'acuité visuelle du personnel des locomotives dans différents pays

Nous continuons ici la publication, au fur et à mesure qu'ils nous parviennent, des résultats de notre enquête sur l'acuité visuelle du personnel de la traction en général et du personnel des locomotives en particulier. Nos lecteurs trouveront ici des renseignements sur les prescriptions les plus récentes en France, en Yougoslavie, en Belgique et en Norvège.

Tous ces pays prévoient deux sortes d'examens: les examens auxquels est soumis l'agent lors de son entrée au service de l'administration, ou examens d'admission, et les examens périodiques.

#### France

##### Examens d'admission

L'acuité visuelle exigée est de 9/10 pour un œil et 8/10 pour l'autre, *sans verre*. On exige au total 17/20 pour la vision binoculaire.

Les examens périodiques ont lieu tous les deux ans.

L'acuité visuelle limite, au delà de laquelle l'agent est déclaré inapte au service, est de 7/10 pour un œil et de 5/10 pour l'autre. Au total 12/20 pour les deux yeux au minimum.

#### Yougoslavie

##### Examens d'admission

L'acuité visuelle exigée est de 6/6 pour les deux yeux à une distance de 7 m.

Les examens périodiques ont lieu tous les ans.

L'administration exige une acuité visuelle de 6/6 à une distance de 7 m. jusqu'à l'âge de 40 ans et de 6/6 à une distance de 6 m. à partir de 40 ans.

#### Belgique

##### Examens d'admission

L'acuité visuelle exigée est de 1,0 pour l'un des yeux et de 2/3 pour l'autre.

Le port de lunettes est autorisé pour le service des gares et des manœuvres, à condition que la faculté visuelle demeure inchangée.

Lorsqu'un agent du service sédentaire se destine à entrer dans le cadre du personnel roulant, il doit subir une nouvelle visite médicale.

*Sens chromatique* Le sens chromatique est vérifié à l'aide d'écheveaux de laine de couleur se trouvant pêle-mêle dans un panier. Ce procédé est maintenant complété par les systèmes de l'oculiste japonais Ishari et des oculistes français Blum et Schoof. Il consiste à reconnaître un chiffre inscrit en vert sur une feuille de plusieurs couleurs.

#### Examens périodiques

Le personnel des locomotives doit subir chaque année un nouvel examen visuel. Cet examen est pratique. Pendant la marche du train, un chef mécanicien s'assure que le mécanicien aperçoit les signaux à une distance d'au moins 800 mètres.

Les mécaniciens qui dépassent deux fois les signaux, dans le délai d'un an, doivent subir d'urgence un nouvel examen de leur acuité visuelle.

#### Norvège

##### Examens d'admission

L'administration exige une acuité visuelle de S 1. L'acuité visuelle est contrôlée par les tables de Snellen à une distance de 5 à 6 m.

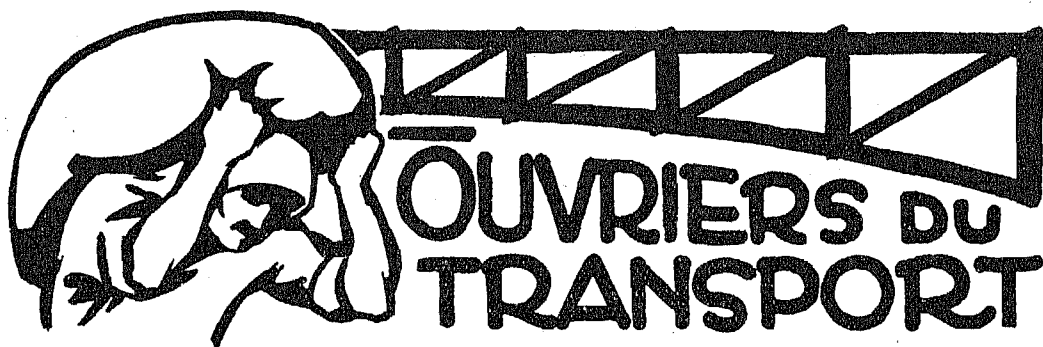
La norme S 1 signifie que l'un des yeux a une acuité visuelle de 6/6 et l'autre de 6/12 au minimum *sans verre*. La presbytie ne doit pas dépasser la norme 1. D.

#### Examens périodiques

Ces examens ont lieu tous les 10 ans pour les agents qui n'ont pas encore atteint cinquante ans et tous les 5 ans pour les agents qui ont atteint cette limite d'âge. En règle générale, les mécaniciens ne sont pas autorisés à porter des lunettes.

Afin de pouvoir *conserver* leur poste, les agents des locomotives doivent toujours avoir une acuité visuelle de S 4 au minimum. S 4 signifie qu'avec ou sans verre, l'acuité visuelle n'est pas inférieure à

6/18 pour un œil et 6/24 pour l'autre ou 6/12 pour un œil et 6/36 pour l'autre ou 6/8—6/60 et, *exceptionnellement*, 6/18—6/36 ou 6/12—0.



## Les conservateurs anglais attaquent le projet de loi sur les transports en commun londoniens

Parce que c'est une mesure socialiste!

Nous empruntons au *Labour Press Service*, publié par le Service de presse et de publicité du Parti travailliste, l'article ci-dessous qui traite du sort du projet de loi sur la concentration des entreprises de transport en commun londoniens, projet de loi qui fut présenté au Parlement par l'ancien gouvernement travailliste. Cet article reproduit dans une forme condensée tous les arguments aussi bien des partisans que des adversaires du projet.

Si les efforts des conservateurs dans la Maison des Communes sont couronnés de succès, le projet de loi sur les transports en commun londoniens, suivra le même chemin que les propositions sur l'impôt foncier de Lord Snowden. Ce projet de loi fut présenté par Herbert Morrison, le ministre des transports dans l'ancien gouvernement travailliste; il se heurta à une forte opposition de la part des conservateurs, mais fut adopté en deuxième lecture, le 23 mars 1931, par 271 voix contre 224.

Lors de la constitution du gouvernement «national», le projet de loi fut transféré au nouveau Parlement et, en réponse à une question posée dans la Maison des Communes, le 10 décembre, le président du Conseil répondit que le projet de loi serait maintenu.

Les députés conservateurs s'arment pour combattre le projet de loi. Un mémoire, signé par un grand nombre d'entre eux, a été adressé à M. Baldwin insistant pour que l'on ne continue pas l'examen du projet de loi.

### A quoi s'oppose-t-on?

Il est intéressant de constater que la première objection formulée dans le mémoire conservateur est la suivante: «Il s'agit d'une mesure socialiste, promue par l'ancien gouvernement travailliste et qui fut décrite par le ministre des transports de cette époque, M. Herbert Morrison, comme «le plan le plus grandiose d'organisation socialiste de transports en commun sur lequel le pays ait jamais eu à statuer». Dans la suite, le mémoire insiste encore sur son aversion contre le caractère socialiste du projet de loi: «Vu du point de vue conservateur, l'importance d'éviter la régie directe se conçoit aisément. On admet de manière générale que le projet de loi doit être considéré comme le premier des plans de socialisation (exposés dans *Labour and the Nation* et incorporés dans le programme travailliste pour les élections générales), plans qui devront être appliqués aux transports, à l'industrie bancaire et à d'autres industries. Les principes primordiaux sur lesquels se base le projet sont ceux de la

propriété collective et de l'exploitation par un conseil désigné par l'Etat».

L'unique tentative d'argumentation contre le projet de loi, sauf l'allégation qu'il est socialiste, est l'affirmation que la loi crée un monopole et inflige une «injustice» aux propriétaires d'entreprises de transport, en les obligeant à accepter en compensation, des actions à la place d'argent. Il est caractéristique de la mentalité conservatrice que l'on s'oppose au monopole de la propriété collective, tandis qu'on encourage les monopoles de caractère privé.

### Que veut la loi?

Le but de la loi est d'éliminer toute concurrence superflue et anti-économique et d'assurer une unification des transports, sous le contrôle des pouvoirs publics et par la propriété collective. Le projet de loi contient des dispositions qui prévoient la création d'une autorité publique, sous la forme d'un conseil désigné par le ministre des transports et composé d'un petit nombre de personnes expertes en la matière.

Ce conseil, qui aura comme tâche de créer dans la zone londonienne un système de transports en commun répondant au but et convenablement coordonnés — en évitant la création de services inutiles ou faisant double emploi — sera chargé de la surveillance de toutes les entreprises londoniennes de transports en commun, à l'exception des sections suburbaines des grands réseaux.

Il est hors de doute que la création de pareilles mesures d'unification et de contrôle public permettrait d'apporter des améliorations dont bénéficieraient les usagers des services de transports en commun de Londres, améliorations qui ne peuvent pas être apportées avec le système actuel où la concurrence fait naître du gaspillage. Si le complot conservateur contre le projet réussit, leur prochaine démarche sera de recommencer la propagande pour le transfert à l'industrie privée des tramways londoniens municipaux, un coup qui a pu être empêché en 1929, grâce au retour du gouvernement travailliste.

## La réunion de la Commission consultative de la section des ports et docks

Sous la présidence de Nathans, secrétaire général adjoint de l'I.T.F., la Commission consultative de la section des ports et docks de l'I.T.F. s'est réunie à Londres, le 6 janvier 1932. Assistaient à la réunion H. Rudolph et G. Hildebrand (Allemagne), N. Hansen (Danemark), P. Somers (Belgique), J. Lorriot (France), D. W. Milford (Grande-Bretagne), A. Kievit et G. Zieverink (Hollande) et Ch. Lindley (Suède).

Des rapports avaient été préparés par le secrétariat relatifs à l'activité de celui-ci pendant la période écoulée depuis le congrès de Londres, aux systèmes d'embauchage de la main-d'œuvre, aux heures de travail et aux contrats collectifs en vigueur dans les ports.

En ouvrant la séance, le président prononça quelques mots d'hommage à la mémoire de deux militants, tout récemment disparus: Vignaud, le secrétaire général de la Fédération française des ports et docks et Lyngsie, le président de l'Union danoise des transports.

Relativement à la possibilité d'une introduction de la semaine de 40 heures dans les ports, la commission adopta à l'unanimité la résolution ci-après, présentée par la sous-commission créée dans le temps pour l'examen de cette question, et qui s'était réunie la veille:

«La commission consultative de la section des dockers, réunie à Londres le 6 janvier 1932, exprime la conviction que l'intensité accrue du travail de même que les conditions économiques rendent nécessaire une réduction de la durée du travail des dockers à 40 heures par semaine, les salaires étant relevés en conséquence.

La commission prie les organisations adhérentes de vouloir consacrer de l'attention à cette question et de faire de la propagande pour sa réalisation.

Vu que celle-ci est une question de puissance, la commission émet l'avis que les organisations adhérentes doivent faire tout ce qui est en leur pouvoir pour renforcer leurs positions dans leur lutte contre les employeurs.

La commission consultative recommande aux organisations de commencer dans tous les pays, au besoin d'un commun accord, une propagande intensifiée contre les heures supplémentaires. Dans les cas où, à présent et à l'avenir, des heures supplémentaires seraient inévitables, un accord préalable à cet effet entre les syndicats et employeurs, devra être conclu.»

La question des demandes de révision de la convention internationale pour la

protection des ouvriers des ports dont les gouvernements de Grande-Bretagne et d'Allemagne ont saisi le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, donna lieu à un échange de vues prolongé. Les débats aboutirent au vote unanime de la résolution suivante:

«La commission consultative de la section des ports et docks de l'Internationale des transports, réunie à Londres, le 6 janvier 1932,

Maintient l'opinion adoptée précédemment par elle, suivant laquelle elle se déclare d'accord avec les modifications proposées par le gouvernement britannique à la Convention pour la protection des travailleurs occupés au chargement ou au déchargement de bateaux, modifications qui sont surtout d'ordre rédactionnel;

Constate que l'ensemble des modifications présentées depuis lors sont de plus vaste portée que celles primitivement proposées, et doivent par conséquent être repoussées;

Signale par ailleurs la possibilité réglementaire de modification d'une convention dix années après son entrée en vigueur et

Prie le Conseil d'administration du Bureau international du Travail de vouloir bien, en examinant la question, prendre une décision dans l'esprit ci-dessus.»

Les délégués présents rapportèrent ensuite sur la situation existant dans les ports de leurs pays respectifs, après quoi le président insista sur un contact aussi régulier que possible avec l'I.T.F. et sur la nécessité d'informer aussi promptement que possible le secrétariat sur tous avilissements menaçants. Le secrétariat reçut mission d'ouvrir une enquête ayant pour but d'établir un aperçu comparatif entre les conditions de vie et de travail des ouvriers des ports dans les années 1914 et 1930/31 et de se mettre au courant des dates d'expiration des divers contrats collectifs.

La commission s'occupa pour terminer de l'examen de la question de l'appui réciproque des marins et des dockers, dans l'éventualité d'un mouvement revendicatif d'une de ces catégories. J. Henson (Grande-Bretagne), président de la section des marins de l'I.T.F., participa aux débats sur cette question.

Avant de clore la séance, un souvenir fut offert au nom de tous les délégués, au camarade Rudolph qui venait de célébrer le 25ème anniversaire de ses fonctions comme permanent syndical. Rudolph remercia en évoquant quelques souvenirs de la vie parfois bien difficile et dure des anciens militants et en formulant des souhaits pour l'avenir.

# MARINS

## Les systèmes d'enrôlement des marins dans les ports d'Anvers, Rotterdam et Hambourg

En Allemagne les systèmes d'enrôlement des marins ont suivi un développement analogue à celui décrit pour la Belgique par le camarade Mahlman dans les articles parus dans les numéros 9 et 10 de «I.T.F.» Les racoleurs étaient considérés comme de libres commerçants et devaient se classer eux-mêmes pour l'impôt sur le revenu. En 1900, un de ces placeurs dans un grand port évalua son revenu annuel à 12.000 marks. Il s'agissait certainement dans ce cas du revenu minimum *qui pouvait être vérifié*. On ne peut que supposer le montant de la partie de revenu dont *aucune preuve* ne peut être alléguée. Un autre exemple encore servira à illustrer tout ce que les racoleurs ont su pressurer des marins. Lorsqu'une grande maison d'armement procéda à la création de son propre bureau d'enrôlement, une délégation des placeurs vint offrir au chef de ce bureau une somme de 3 marks pour chaque marin qui serait enrôlé par leur intermédiaire; il faut savoir avec cela que le bureau de placement en cause enrôla durant l'année dont il s'agit 11.000 marins. Cela permet de tirer des conclusions qui montrent bien comment les marins étaient exploités par ces racoleurs. Grâce aux plaintes incessantes des marins syndiqués et sous la pression de l'opinion publique, une loi sur l'enrôlement des marins fut promulguée en 1903. Cette loi mettait fin aux pires abus. Les principales prescriptions étaient les suivantes:

1° Pour être admis à exercer le commerce du placement de marins, il fallait une autorisation des pouvoirs publics. Cette autorisation était refusée ou bien retirée lorsqu'il se trouvait qu'un homme n'était pas qualifié pour ce métier ou exerçait déjà un commerce dans le genre de ceux décrits au point 2.

2° Les personnes s'occupant du placement de marins ne pouvaient pas exploiter, ou faire exploiter par d'autres, dans un but lucratif, un logement, une auberge ou un café, ni faire le commerce de spiritueux ou pièces d'équipement pour marins ou encore s'occuper de prêts d'argent ou de change. Le placeur ne pouvait pas non plus avoir des relations d'affaires avec de pareils commerçants.

3° Des taxes étaient fixées pour le placement des marins, à payer pour la moitié par l'armateur et pour la moitié par le marin.

4° Les bureaux de placement étaient tenus d'avoir une comptabilité et de se soumettre au contrôle de la police.

Cette loi ébranla fortement la position prédominante des placeurs, sans toutefois les éliminer entièrement. Ce «commerce

d'hommes concédé par l'Etat» subit toutefois le coup le plus rude, lorsque, vers le début du siècle, les grandes sociétés d'armement procédèrent à la création de leurs propres bureaux de placement. En 1908, il y avait dans presque tous les ports des bureaux de placement, appartenant en partie à de grandes sociétés d'armement et en partie à quelques maisons d'armement réunies. De la sorte, le métier «honorable» du placeur était condamné. Les gains réalisés depuis lors par ces messieurs par le placement de marins sur *des navires allemands* sont minimes. Ils trouvèrent cependant encore assez de travail rémunérateur par le recrutement de marins pour les navires de nationalité étrangère.

Si, pour commencer, la création de bureaux de placement par les armateurs était un progrès réel, il ne satisfaisait pas à la longue. La loi obligeait les marins à payer au bureau une taxe égale à celle versée par les armateurs, mais elle leur refusait toute influence sur la constitution et le fonctionnement des bureaux. A quelques exceptions près, les armateurs refusaient catégoriquement d'accorder aux marins un contrôle ou un droit de co-gestion quelconque. Avec cela, certains employés des bureaux de placement cherchaient, en offrant leur entremise pour l'enrôlement, à en retirer des bénéfices.

Lors de la révision, en 1910, de la loi sur l'enrôlement des marins, les organisations des gens de mer firent des efforts pour obtenir que les bureaux de placement patronaux soient soumis à la loi. Ces efforts n'aboutirent cependant pas. L'unique résultat obtenu fut le renoncement, de la part de quelques grandes sociétés d'armement, à la taxe à verser par les marins et la création dans deux ports — comme un modeste début — de commissions de plaintes paritaires.

Telle était la situation, lorsque éclata la guerre, mettant fin provisoirement à toute navigation maritime allemande.

Lorsque, après la guerre, la navigation reprit modestement, l'organisation des marins se mit d'accord avec les armateurs pour une élimination absolue des bureaux de placement exploités dans un but lucratif. Des directives furent arrêtées de commun accord entre les deux parties, suivant lesquelles les bureaux de placement seraient gérés et exploités de manière paritaire. Par la suite, ces directives ont été complétées et modifiées. Au fond, elles ne s'écartaient pas sensiblement de celles qui furent créées plus tard sur la base de la convention de Gênes du 15 juin 1920.

Elles restèrent en vigueur jusqu'à ce que un décret sur l'enrôlement des marins, promulgué en novembre 1924, soit encore avant la ratification de la convention de Gênes, donna une base légale au placement des marins en Allemagne. Après la ratification de la convention de Gênes, il n'était pas nécessaire de modifier le texte de ce décret, vu que le fond en correspondait avec le contenu de la convention. Conformément aux dispositions du décret, les bureaux de placement paritaires et leurs administrations ont été, par la suite, transformés et réorganisés. Dans les conseils d'administration des divers bureaux et dans le Conseil central siégent, à côté des représentants des armateurs, *uniquement* des représentants de la Fédération allemande des transports adhérente à l'I.T.F.

Nous pouvons donc constater que, depuis 1919, et avant l'adoption de la convention de Gênes, l'enrôlement de marins par l'entremise de particuliers était complètement éliminé en ce qui concerne les navires allemands et que l'enrôlement se faisait, à titre gratuit pour les marins, dans des bureaux gérés par des commissions paritaires. Il faut dire à l'honneur des capitaines allemands que, depuis 1925, lorsqu'ils ont besoin d'hommes dans un port allemand, ils n'ont jamais recours à d'autres qu'aux bureaux de placement officiels.

La situation n'était pas la même par rapport à l'enrôlement de marins sur des navires portant pavillon étranger qui font escale en grand nombre dans les ports allemands, y complètent parfois leur équipage ou bien en recrutent un nouveau. Les capitaines de ces navires avaient certes la possibilité d'enrôler leurs hommes par l'entremise des bureaux de placement, mais aucune contrainte, soit légale, soit par contrat collectif, n'existait à cet effet. Il était commode pour ces capitaines — même si cela ne leur apportait aucun autre avantage — d'enrôler les hommes qui leur manquaient par l'intermédiaire de placeurs particuliers. Il serait à examiner si la ratification de la Convention de Gênes impose aux divers pays des obligations en ce qui concerne l'attitude des capitaines qui recrutent des hommes à l'étranger ou bien des capitaines commandant des navires étrangers.

La Convention de Gênes sur l'enrôlement des marins du 15 juin 1920 a été ratifiée par les pays suivants (placés dans l'ordre chronologique des ratifications):

Suède, Norvège, Finlande, Japon, Esthonie, Bulgarie, Pologne, Italie, Belgique, Allemagne, Australie, Grèce, Lettonie, France, Luxembourg, Cuba, Yougoslavie, Roumanie, Espagne.

Il est caractéristique de noter que des pays maritimes importants comme la Grande-Bretagne, l'Irlande, le Danemark et les Pays-Bas n'ont pas jusqu'à présent ratifié la convention.

L'article 3 de la Convention impose aux pays qui l'ont ratifiée l'obligation d'abolir aussi rapidement que possible, dans

leur propre pays le commerce du placement des marins, exercé dans un but lucratif. Quelques pays l'ont déjà fait. Pratiquement parlant, les capitaines de navires suédois sont tenus par conséquent, dans les ports suédois, d'avoir recours aux offices de placement prévus par la convention de Gênes. Quelle doit cependant être l'attitude de ces capitaines, lorsqu'ils ont besoin d'hommes dans un port d'Allemagne, pays qui a ratifié la convention de Gênes et où l'exploitation de bureaux de placement dans un but lucratif est interdite? *La convention ne stipule rien à ce sujet.*

Il est vrai que l'article 8 de la convention prescrit que les offices de placement des pays qui l'ont ratifiée doivent être à la disposition des marins de tous les pays. Les derniers mots de l'article: «sous la réserve que les conditions du travail soient approximativement les mêmes», ne permettent cependant pas d'autre interprétation que celle — pour rester à notre exemple — que les *marins suédois* ne peuvent pas être écartés par les *offices de placement allemands pour l'enrôlement sur des navires suédois*, lorsque les autres conditions prévues sont remplies.

Le capitaine suédois ne peut être obligé, ni par la loi ni par un contrat, d'avoir recours, dans un port allemand, aux bureaux de placement existant dans ce port, sans que la question ait fait l'objet d'un accord (de réciprocité ou unilatéral) entre les deux États. De pareils accords nous semblent également nécessaires pour régler la question de l'établissement de listes spéciales pour les marins de diverses nationalités et pour que les mesures voulues soient prises pour assurer que ces marins ne soient enrôlés qu'aux conditions de travail et de salaires convenues. Il est important que l'on mette fin à la situation actuelle, du fait qu'à présent l'inexistence de bureaux de placement particuliers est mise à profit par des logeurs, courtiers et agents maritimes qui s'interposent entre le capitaine et le marin en quête de travail, dans le but d'en retirer des profits sans aucun contrôle. La question est d'une importance particulière pour les marins des pays dont les navires naviguent en majorité au départ de ports étrangers ou dans le tramping et complètent ou renouvellent presque toujours leurs équipages dans un port étranger.

Partout, où le placement des marins se fait en conformité avec la convention de Gênes et où les organisations de marins font leur devoir en ce qui concerne le contrôle, on peut à juste titre parler d'un *progrès immense*, en comparaison de jadis. Toutefois, les abus semblent ne pas pouvoir être écartés complètement par une ratification de la convention de Gênes et par la création d'offices de placement du type indiqué. La question est assez importante pour que le mouvement international des marins y accorde son attention particulière.

Wilhelm Voss.



### Un étonnement non motivé

Nous reproduisons l'intéressante notice ci-après de l'organe de l'Association espérantiste mondiale.

Il y a quelque temps, un pacifiste bien connu s'exprima de manière élogieuse, après avoir été à Genève, sur les admirables connaissances linguistiques des diplomates auprès de la Société des Nations et s'étonna des excellents discours anglais et français qu'il y avait entendus. Il en tira la conclusion que la question de la langue auxiliaire n'était plus d'actualité.

Je ne sais pas si ce brave Monsieur connaît l'anglais. En tous cas, il n'assista pas à la récente session du Conseil de la Société des Nations où l'on examina la question du conflit en Mandchourie et où le délégué de Tokio se mit subitement à parler japonais.

Il se produit plus d'une fois qu'un délégué britannique doit attendre la traduction française d'un discours prononcé en anglais, n'ayant pas pu le comprendre, à cause de l'étrange prononciation.

C'est certainement à juste titre que notre pacifiste a admiré les dons et la formation de quelques diplomates qui, en passant quelques décades dans la légation d'une capitale, ont acquis la connaissance pour ainsi dire parfaite de la langue nationale d'une des grandes puissances. Il ne faudrait pas non plus qu'il oublie de rendre hommage aux modestes secrétaires de légation qui travaillent patiemment, pour préparer ou corriger le contenu des discours officiels sur de nombreuses pages dactylographiées, soigneusement numérotées. Ce serait en effet bien étonnant si les gouvernements ne réussissaient pas, à force d'argent, d'expérience et d'instruction, à former dans leur pays deux ou trois personnes capables de bien parler l'anglais ou le français.

Notre brave Monsieur a cependant oublié ceux qui se taisent. Ce sont souvent les plus importants. Les hommes d'Etat responsables ou les représentants de petits pays ne sont pas toujours des linguistes. Des orateurs, célèbres dans leur pays, doivent souvent rester muets lorsqu'ils se trouvent à l'étranger. M. Briand lui-même ne connaît pas l'anglais et que ferait-il sans traducteurs, si la Société des Nations, avait son siège à Tokio?

Ceux qui ont une longue expérience des sessions de la Société des Nations savent que le succès et l'influence d'un discours dépendent dans une large mesure du talent oratoire avec lequel il est prononcé et que souvent, un silence s'explique uniquement par l'infériorité à cet égard.

Les grandes puissances, qui possèdent déjà de puissantes flottes et armées, jouissent en outre du privilège de pouvoir librement s'exprimer dans leur propre langue, tandis que les représentants des autres pays doivent se servir d'une langue qui leur est étrangère.

Au cours de discussions, ce fait devient parfois une véritable injustice. Je pourrais en raconter bien des choses. Un ministre d'un des États nord-européens a déclaré un jour, après une importante réunion de commission, où il avait présenté une proposition: «Mon secrétaire avait soigneusement préparé le discours français par lequel je devais motiver ma proposition. Tout alla bien. Mais après mon discours, se leva un homme d'Etat expérimenté et éloquent qui a comme langue maternelle, une des langues officielles et il détruisit tous mes arguments. J'aurais bien voulu répondre pour démontrer ses erreurs. Mais comment faire? Je ne puis pas m'exprimer librement et sans faute dans une langue étrangère. Je ne pouvais pas non plus demander une suspension de la séance pour pouvoir me préparer. Ma proposition fut alors repoussée. A partir d'aujourd'hui, je préconiserai l'espéranto qui résout la question de l'inégalité. Nous en avons besoin».

Si ces paroles sont applicables à des réunions diplomatiques, elles le sont d'autant plus à de grands congrès ou à des assemblées scientifiques.

Edmond Privat