

W T F

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

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

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

SOMMAIRE:

Articles d'intérêt général:

- Calomnies communistes. 38
- Communications du Bureau 38
- A travers le monde 39
- Livres reçus 39

Cheminots: La nationalisation des chemins de fer français (II) 40

- Les indemnités et allocations du personnel des locomotives en Allemagne (II) 42
- Comment les chemins de fer économisent 42

Ouvriers des transports:

- Enquête concernant les méthodes d'embauchage de la main-d'œuvre dans les ports (III) 44
- Offre et demande de main-d'œuvre dans les ports 45
- La loi fédérale suisse sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles 45
- Les expériences avec des autobus sur rails 46
- Le prochain congrès de l'Union internationale des tramways, chemins de fer d'intérêt local et transports publics automobiles 46

Marins: Après la Conférence maritime — Une lettre d'Espagne 47

Espéranto 48



La semaine de quarante heures ouvre les portes des usines

Calomnies communistes

Le fait que l'I.T.F. a réussi à gagner la confiance des travailleurs appartenant à d'autres races que la race blanche, que sur les presque deux millions et demi de travailleurs des transports qu'elle groupe, il y en a plus de 300.000 qui appartiennent aux races de couleur, en Extrême-Orient, en Afrique, en Amérique centrale et du Sud, ce fait est une écharde dans la chair de ceux qui s'annoncent au monde comme des communistes et particulièrement de cette organisation qui s'intitule «Internationale de marins et d'ouvriers des ports» et qui fut créée, l'année dernière, par l'Internationale syndicale rouge, afin de faire échec à l'I.T.F.

L'Internationale syndicale rouge a toujours paradé avec de grands chiffres d'effectifs dans les pays coloniaux et semi-coloniaux exploités par les impérialistes européens et américains. Il ne s'agit toutefois que de travailleurs qu'elle a su, à un moment donné, mettre en mouvement mais qu'elle n'a jamais su garder et réunir dans un groupement qui ressemble, fût-ce de loin, à une organisation syndicale. Des centaines de mille en effet, réveillés et secoués par la propagande d'agitateurs communistes, ont spontanément suivi les mots d'ordre de l'I.S.R., pour retomber ensuite, déçus, trompés et abandonnés par elle, dans l'apathie et dans l'impuissance. Après de grands sacrifices d'argent et des sacrifices personnels encore plus grands, l'influence de l'I.S.R. parmi les travailleurs des pays coloniaux, est en effet moindre aujourd'hui qu'elle ne l'a jamais été.

C'est ce qui a déclenché une double opposition, auprès d'elle et de son rejeton, l'Internationale dite révolutionnaire de marins et d'ouvriers des ports, contre l'œuvre entreprise par l'I.T.F., plus particulièrement après son congrès de Stockholm, en Extrême-Orient, en Asie Mineure, en Afrique et en Amérique centrale et du Sud. De même que les gouvernements impérialistes, l'I.S.R. et ses satellites ont une peur mortelle de la création de sous-secrétariats de l'I.T.F. dans différentes parties du monde, car ils savent et comprennent quelle immense importance ces sous-secrétariats pourront avoir pour la lutte des ouvriers des transports de couleur et pour leur groupement international dans le cadre de l'I.T.F.

Depuis le moment où fut rendue publique la décision de l'I.T.F. d'envoyer une délégation en Extrême-Orient, la presse dite communiste s'est déchargée de toute sa bile et de tout son fiel contre l'I.T.F., contre son projet d'envoyer deux de ses dirigeants en Extrême-Orient et contre ces dirigeants mêmes. C'est avec satisfaction qu'elle a pris connaissance du fait que la visite projetée à l'Inde et aux Indes néerlandaises ne pouvait avoir lieu, à cause de l'attitude des gouvernements anglais et hollandais et elle n'a pas dissimulé sa joie au sujet de l'impossibi-

lité de la tenue de la conférence qui devait se réunir dans l'Inde et par conséquent de la constitution d'un sous-secrétariat de l'I.T.F. en Extrême-Orient.

Cela ne suffisait pas. La presse qui se trouve sous la sphère d'influence de l'I.S.R. est à présent inondée par des renseignements sur ce que le secrétaire général de l'I.T.F. aurait dit et fait en Extrême-Orient. Il va sans dire qu'on n'y regarde pas à un mensonge près et que, en fin de compte, tout ce qui est publié n'est que mensonges et entorses à la vérité. Un de ces mensonges est le renseignement suivant lequel le secrétaire général aurait, pendant son séjour au Japon et en Mandchourie, accordé une interview à des journalistes japonais et américains et pris alors le parti de l'impérialisme japonais. Or, le secrétaire général n'a, pendant les trois mois qu'il a séjourné au Japon, en Corée, en Mandchourie et en Chine, accordé qu'une seule interview et cela au rédacteur d'un quotidien qui paraît en langue anglaise, à Dairen (Mandchourie) *The Manchuria Daily News*. Toute cette interview ne consistait en fin de compte qu'en la déclaration textuelle ci-après:

«Je suis contre tout impérialisme et je puis par conséquent parfaitement comprendre le point de vue des Chinois dans la question dite de Mandchourie. D'autre part cependant, je comprends tout à fait l'attitude du représentant du gouvernement japonais à Genève. C'est une hypocrisie de la part de ces Messieurs de la Société des Nations de demander au Japon de retirer, avant le 16 novembre, ses troupes de la zone du chemin de fer, sans avoir des garanties pour la sécurité de la vie de ses sujets. Cette même France qui insiste auprès du Japon, refuse, elle, de désarmer sans avoir obtenu des garanties contre des agressions possibles, mais elle exige du Japon qu'il fasse ce qu'elle-même refuse de faire.

J'espère sincèrement que les peuples chinois et japonais arriveront à s'entendre. Les deux nations sont dépendantes l'une de l'autre et leur avenir ne sera sauf, que si elles collaborent. Ce sera la tâche essentielle des travailleurs des deux armées ennemies, de préparer et de réaliser cette entente et cette collaboration réciproques».

Une opinion concernant le conflit sino-japonais qui aboutit à une invitation aux travailleurs dans les armées japonaise et chinoise à fraterniser, voilà ce que l'I.S.R. qualifie de «prendre le parti de l'impérialisme japonais».

Un exemple, encore plus frappant si possible, est la déclaration faite, suivant le Bulletin de l'Internationale syndicale rouge, par un japonais du nom de Tanaka, à la VIIIème session du Conseil central de l'I.S.R., tenue à Moscou en décembre dernier. Ses paroles méritent d'être reproduites textuellement:

«Pendant son séjour au Japon, Edo Fimmen se déclara entièrement d'accord avec la nécessité de l'occupation de la Mandchourie par l'impérialisme japonais. S'adressant par T.S.F. aux travailleurs japonais, il s'exprima comme suit: «Il n'y a aucun danger d'une guerre impérialiste, la paix règne partout».

Inutile de dire que cette information est inventée de toutes pièces. Nous la devons de A jusqu'à Z à la phantaisie de M. Tanaka. Au moment où il faisait cette communication, l'I.T.F. et ses dirigeants, y compris son secrétaire général, faisaient entendre un avertissement contre le danger de guerre menaçant et invitaient les travailleurs à l'observation des décisions les différents congrès.

Si ces Messieurs désirent saper la confiance que les travailleurs des transports ont dans l'I.T.F., il leur faudra avoir recours à des mensonges moins faciles à réfuter!

Pour terminer, une question en toute modestie: Quand entendrons-nous la protestation du mouvement se qualifiant de communiste, rempli d'élan révolutionnaire, contre le fait, que sur les chemins de fer de l'Est mandchourien, des cheminots russes, syndiqués dans l'organisation des cheminots adhérente à l'I.S.R., transportent des soldats japonais et des munitions japonaises?

Communications du Bureau

Proposition à inscrire encore à l'ordre du jour du congrès

Publication de renseignements financiers inexacts par les compagnies de chemins de fer

Le congrès condamne la coutume de certaines Compagnies de chemins de fer d'alléguer des données financières inexactes pour prouver l'existence de crises économiques et faire des économies aux dépens de la rétribution de leurs salariés; il donne mission au secrétariat de l'I.T.F. et aux organisations adhérentes de combattre ces méthodes par tous les moyens dont ils disposent.

Proposition de la Fédération argentine du personnel de la locomotive.

Cotisations reçues

Pour 1932:

Syndicat autrichien des employés de l'industrie	fl.	36.—
Union suédoise du personnel de la locomotive	„	407,92
Union nationale des cheminots anglais	„	16 000,—
Union britannique des transports	„	4.063,—
Association des employés des chemins de fer anglais	„	1.301,90
Union des cheminots allemands	„	4.303,68
Fédération argentine du personnel de la locomotive	„	960 —
Cheminots italiens	„	12,70
Union des marins norvégiens	„	100.—
Fédération suisse des cheminots	„	746,20

Congrès

Section des conducteurs d'automobiles dans la Fédération néerlandaise des transports, les 7 et 8 mai à La Haye.

Association des employés des chemins de fer anglais, du 30 mai au 2 juin à Dublin.

Fédération française des travailleurs des chemins de fer, les 23 et 24 juin à Paris.

A TRAVERS LE MONDE

Une lettre de nos camarades italiens

On sait que l'I. T. F. poursuit inlassablement son action contre le fascisme. Se rendant compte qu'il ne suffit pas de la mener à l'étranger, elle concentre son activité sur l'Italie même. La lettre que nous reproduisons ci après montre que les travailleurs italiens apprécient l'activité de l'I. T. F. et comprennent la nécessité d'y participer.

mars 1932.

Chers camarades,

Nous tenons à vous exprimer par la présente lettre toute notre approbation et toute notre reconnaissance pour l'œuvre noble et efficace que votre Internationale accomplit, dans la presse et par la parole, pour la défense et l'appui, aussi bien des cheminots que de l'ensemble du prolétariat italien.

Veillez trouver ci-joint notre modeste obole (100 livres) et l'agréer avec bienveillance comme une preuve de la solidarité sincère qui nous anime en vous l'envoyant. Elle vous dira que, même sous l'âpre domination de cet odieux régime, au milieu des embûches et des souffrances physiques et morales par lesquelles on cherche, chaque jour davantage, à nous opprimer et à nous humilier, nos regards se tournent pleins de confiance vers l'Internationale des transports, comme vers un phare lumineux dont la vive lumière ne pourra être éteinte par aucune réaction et par aucune violence.

Avec l'expression de ces sentiments qui — nous en sommes convaincus — interprètent fidèlement l'état d'esprit qui anime à l'heure actuelle la très grande majorité des travailleurs italiens tourmentés, nous vous prions d'agréer, chers camarades, la confirmation de notre solidarité enthousiaste et d'accepter nos salutations cordiales.

Vive la liberté! Vive l'Internationale des transports!

Un groupe de cheminots italiens.

Le prolétariat polonais se défend

Le 16 mars, les ouvriers polonais ont fait une grève d'un jour pour protester contre les agissements du gouvernement fasciste et pour lui montrer qu'à la longue, ils ne se laisseront pas opprimer. Le gouvernement avait l'intention d'avilir les conditions de travail, de prolonger la durée du travail, de rendre moins efficace l'assurance-maladie et chômage et de donner au président de la République le pouvoir d'introduire, quand cela lui plaira, par voie de décret de nouveaux avilissements.

Ceci allait trop loin au gré des travailleurs polonais et ils déclarèrent une grève générale d'un jour contre ce gouvernement fasciste qui, une fois de plus, se montrait le valet du patronat capitaliste. La déclaration de cette grève a créé une grosse agitation dans les milieux gouvernementaux et patronaux. Les directeurs d'usine menacèrent de révocation chaque ouvrier qui oserait prendre part à la grève; la censure sur la presse sévit pire qu'auparavant et supprima dans les journaux les manifestes et les déclarations de programme du Parti et des syndicats; des feuilles volantes furent saisies, des réunions dissoutes; on procéda à des arrestations et la presse partisan du gouvernement s'acharna contre la grève; bref, on fit tout ce qu'on put pour la rendre impossible.

Tout cela n'a servi à rien. Les travailleurs polonais ont tout de même fait la grève, le 16 mars. Dans les entreprises privées de toute la Pologne, la participation au mouvement atteignit 80% et dans certaines régions même 90% et davantage. Ce n'étaient pas seulement les ouvriers adhérents aux syndicats libres qui faisaient la grève; les membres des «syndicats» jaunes et fascistes y participèrent aussi en grand nombre, malgré les avertissements de la part de leurs «dirigeants». Amenés par la force et la terreur à faire partie des syndicats jaunes, ils tournèrent le dos à leurs dirigeants, du moment qu'il s'agissait de lutter côte à côte avec leurs camarades de classe.

La réaction enrageait. Elle fit appel à l'armée et à la police. A quelques endroits, il y eut des bagarres au cours desquelles huit ouvriers furent tués, beaucoup furent blessés et 200 environ furent arrê-

tés. La presse ne pouvait donner aucun renseignement sur la grève; seuls les communiqués des agences de presse du gouvernement pouvaient être publiés.

Les ouvriers des transports ont pris également part à la grève. Parmi les cheminots qui ont beaucoup à souffrir de la dictature, qui voient réduire d'une manière arbitraire leurs salaires et licenciés des milliers d'entre eux, jusqu'à 60% des ouvriers des ateliers et remises de locomotives ont déposé le travail. Sous la forte pression des autorités, il ne fut pas possible de déclencher une grève générale des moyens de transports; à Lemberg seulement le personnel des tramways put faire la grève.

L'action des ouvriers polonais n'est pas restée sans résultats; le gouvernement a provisoirement retiré les mesures d'avilissement projetées et a différé la décision jusqu'à l'automne. La grande importance de la grève se trouve cependant dans le fait qu'elle a été la première action, menée de manière unie par les travailleurs polonais, depuis l'avènement de Pilsoudski au pouvoir. Elle prouve qu'aucune violence n'est capable d'assujettir durablement le prolétariat.

L'activité de l'organisation hongroise des transports

En 1931, l'Union hongroise des ouvriers des transports dut se limiter surtout à une défense des conditions de travail de ses membres contre la réaction qui, s'appuyant sur le régime fasciste à les mains libres, particulièrement en Hongrie. Bien que les camarades hongrois aient réussi, dans la plupart des cas, à maintenir les contrats collectifs, vivement attaqués par le patronat, cela n'a pu se faire qu'au prix de réductions de salaires qui oscillaient pour les diverses catégories entre 10 et 25%. La crise économique, aggravée encore en Hongrie par des circonstances particulières (guerre de tarifs contre la Tchécoslovaquie etc.), rend la situation encore plus difficile.

L'organisation s'est occupée aussi de la lutte contre le chômage dans l'industrie des transports. Elle saisit entre autres la municipalité de Budapest d'une proposition tendant à l'introduction de la semaine de 40 heures. Elle demanda en outre la suppression des autobus montés par un seul homme, l'octroi d'indemnités de logement, l'interdiction de logements dans les écuries etc. Le bureau de placement de l'organisation fournit en 1931 son intermédiaire pour 6377 places, contre 7693 en 1930.

Les recettes de l'organisation en cotisations ont baissé, en comparaison de 1930, de 3%, à savoir de 58.024,66 à 55.759,58 pengö (100 pengö = env. 370 francs français). Ce recul est relativement petit en vue des conditions difficiles et de la crise économique, chose qui s'explique par l'activité intense de propagande menée par l'organisation. Les effectifs sont à présent de 1743 adhérents. L'Union groupe des camionneurs, ouvriers déménageurs, ouvriers employés au transport de charbon, dockers, etc.

Luxembourg

La Fédération Nationale des Cheminots luxembourgeois vient de publier le rapport moral de l'année 1931. Comme ceux d'autres pays, nos camarades luxembourgeois ont eu à lutter contre les économies tentées, aux dépens du personnel, par les administrations ferroviaires. Le Luxembourg donne en petit une image fidèle de toutes les mesures contre lesquelles luttent, à l'heure actuelle, les cheminots du monde entier.

Nos camarades se sont opposés, souvent avec succès, au déclassement des fonctions, à la rationalisation nécessitée par la mauvaise gestion des réseaux. Le Réseau Prince Henri a en 1930, au lieu de faire des réserves, payé un dividende de 175 frs belges par action nominale de 500 frs et augmenté le nombre et le traitement des fonctionnaires supérieurs. Par contre, en septembre 1931, 71 agents ont été licenciés pour «assainir la situation financière».

Bien que l'ère des licenciements et des réductions soit ouverte, les cheminots luxembourgeois ont réussi à obtenir une importante amélioration du salaire d'une catégorie d'agents particulièrement mal rémunérée: celle des garde-barrières femmes. En septembre, ils ont mis sur pied une assistance judiciaire gratuite qui a déjà rendu de précieux services. Des cours de perfectionnement professionnel ont été institués, l'unification des coopératives de cheminots est en progrès, le nombre des membres de la Caisse d'épargne

et de prêts est en augmentation. Il est maintenant de 566. L'actif de la Fédération est de 1.172.609 frs belges et le nombre des membres est de 5 014, sur les quelque 6000 cheminots des réseaux luxembourgeois.

La Fédération suisse des cheminots en 1931

Nous avons reçu le rapport moral sur 1931 de la Fédération suisse des cheminots, volume important comme d'habitude.

En dépit d'un recul des effectifs du personnel des chemins de fer de 299 unités, les effectifs de la Fédération ont augmenté l'année écoulée de 75 adhérents. Au 31 décembre 1931, la Fédération comptait 37.310 membres en service actif, ainsi que 7.627 pensionnés.

L'excédent des recettes sur les dépenses était de frs. 82.163,47. L'actif de la caisse de résistance s'élevait à frs. 1.277.816,81, celui de la caisse de secours à frs. 99.209,49 et celui de la caisse administrative à frs. 94.496,97.

Bien que la Fédération suisse des cheminots soit seule à devoir être considérée comme représentant du personnel des chemins de fédéraux suisses, il existe cependant quelques petites organisations, avec lesquelles des négociations ont été menées au sujet d'une fusion. Ces négociations eurent lieu entre autres, avec le Syndicat des chefs d'équipe qui compte 400 adhérents dont 200 font également partie de la Fédération des cheminots. Bien que la recommandation émise par la commission des négociations du Syndicat des chefs d'équipe fût favorable à une fusion, la majorité du congrès et la majorité des voix émises lors du référendum organisé parmi les membres, se prononça contre l'adhésion à la Fédération suisse des cheminots, de sorte que le Syndicat des chefs d'équipe doit dorénavant être considéré comme une organisation adverse. Il faut savoir encore que la Fédération suisse des cheminots compte 1.200 membres parmi cette catégorie du personnel.

Des conversations eurent lieu aussi avec l'Association du personnel de la locomotive. Cette association compte également 400 membres, tandis que la Fédération des cheminots groupe 3.187 agents de la locomotive. Fin 1931, les négociations n'avaient pas encore abouti à un résultat définitif. On s'attend cependant à ce que l'Association se prononce en faveur d'une fusion.

Le rapport contient un examen détaillé de tous les problèmes dont la Fédération s'est occupée en 1931. On constate en parcourant la liste, combien étendue est l'activité de la Fédération et combien sérieusement toutes les questions sont traitées par elle. Le rapport nous renseigne sur l'état où se trouvent actuellement les diverses questions en suspens.

Le rapport financier n'est pas moins détaillé que le rapport moral, il donne des chiffres sur la gestion financière de la Fédération, sur les stations de vacances etc.

Nous avons déjà parlé précédemment de la transformation de la Fédération des cheminots en une organisation centralisée, transformation qui a été décidée, après une sérieuse préparation, par la très grande majorité des membres.

Au sujet de cette transformation, le rapport déclare que l'année 1931 était une année de regroupement et de consolidation intérieure. En menant à bonne fin la révision des statuts, la Fédération des cheminots a créé des bases solides pour sa réorganisation. De telle sorte 1931 est devenu, de même que le fut 1919, une étape dans l'histoire du mouvement syndical des cheminots suisses. Si la lutte fut menée parfois avec véhémence, la victoire en a été d'autant plus grande. «Que de nouvelles tempêtes viennent, la Fédération suisse des cheminots est prête à leur tenir tête avec énergie».

Livres reçus

«*Désarmons d'abord les profiteurs de guerre*»

Sous ce titre, Madame Camille Drevet, secrétaire de la Ligue Internationale de Femmes pour la Paix et la Liberté, vient de publier une courageuse compilation où elle dénonce vigoureusement les alliances de la grosse industrie, de l'industrie chimique, ainsi que la course aux matières premières. Le contenu de cette brochure représente une documentation de premier ordre dans la lutte contre le militarisme. (On peut se procurer cette brochure chez l'auteur, à Genève, 19, Rue du Vieux-Collège).

CHEMINOTS

La nationalisation des chemins de fer français (II)

Les réseaux et l'opinion

La situation des grands réseaux est grave. C'est, en France, un sujet aussi actuel que ceux des réparations et de la sécurité. Quelques publications, quelques discours retentissants à la Chambre, l'action des cheminots et de leur presse commencent à déciller les yeux du grand public. «Il faut que cela change» devient un mot d'ordre de plus en plus répandu. Les Compagnies ont prévu ce danger depuis longtemps et se sont efforcées d'y parer dans la mesure de leurs moyens, qui sont puissants.

Dès 1872, les Compagnies ont organisé un service de publicité «qui fonctionne de façon normale et régulière» (déclaration du directeur du P. O.). «Il s'agit de présenter à l'opinion publique des arguments en notre faveur quand nous sommes attaqués. . . .» (extrait d'un rapport du Secrétaire Général du P. O.). «Les Compagnies versent, à des journalistes et publicistes de Paris, des rémunérations personnelles, gratifications et encouragements(?), des sommes à certains comités de province pour être allouées, à titre de rémunération personnelle, à certains journalistes de province» (un haut fonctionnaire des réseaux).

Ces «encouragements» augmentent automatiquement lorsque les Compagnies ont des difficultés avec le Parlement. «Après la signature des Conventions de 1883, qui étaient un traité de paix» dit M. Carlier, secrétaire général du P. O., «des dépenses ont diminué dans de fortes proportions». On ne peut pas avouer plus cyniquement l'achat de l'opinion publique avec l'argent de l'Etat, l'argent des petits épargnants. Ces «encouragements» sont compris dans les «dépenses que les Compagnies croient devoir être utiles», de même que les récentes brochures, aussi laudatives que luxueuses, destinées à prouver que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Nos lecteurs ont pu s'en rendre compte, Jules Moch est apparu aux réseaux comme un homme dangereux. Son entrée en scène a coïncidé avec un redoublement de l'activité éditrice des Compagnies. En novembre 1931, elles ont répandu à profusion une brochure intitulée «L'animateur des temps nouveaux», brochure pour laquelle, selon l'estimation de certains de nos camarades français, elles n'ont pas dépensé moins de 900.000 frs.

Parmi les nombreuses brochures éditées par les Cies sous couvert de renseigner «impartialement» «des citoyens de la nation» (elles savent qu'aucun Français ne demeure insensible au style noble), nous avons lu «L'animateur des temps nouveaux», «Les chemins de fer français». «Les grands réseaux de chemins de fer français», celle-là lancée à la conquête de l'opinion publique avec le sous-titre «Des faits et des chiffres».

Jamais nous n'aurions cru la statistique une discipline aussi souple, jamais opinions subjectives, éloges de soi-même, justifications, allégations mensongères n'ont été présentés sous un jour plus scientifique.

Au cours des quelque 200 pages que totalisent ces brochures, tirées sur beau papier, des chiffres d'un caractère typographique irréprochable, une langue châtiée s'efforcent de prouver que le petit personnel des chemins de fer «ce pelé, ce galeux d'où vient tout le mal» est cause de la situation critique des chemins de fer français. De la lecture de ces brochures, on retire l'impression que si les Compagnies ne gardaient à leur service que le personnel supérieur, leur situation serait excellente.

«Seule une diminution des traitements du personnel serait susceptible d'apporter de nouvelles diminutions de dépenses qui ne soient pas négligeables». Car enfin, quelle est la cause du désastre financier des réseaux si ce n'est «d'abord les augmentations de traitements que les réseaux ont été amenés à accorder, à quatre reprises, depuis le 1er janvier 1929, à leur personnel?»

Malgré ces «augmentations successives de traitement» la plupart des petits cheminots n'atteignent pas encore le minimum vital de frs. 10.800 par an et débudent à 8600 frs. par an. Par contre, 64 fonctionnaires supérieurs de l'exploitation touchent ensemble 5 millions, soit le salaire de plus de 500 agents des basses échelles de traitement. Les ingénieurs principaux de 2ème classe gagnent 115.000 francs par an, les ingénieurs en chef: 155.000 francs, un secrétaire général de réseau: 230.000 frs. Le salaire d'un mécanicien de route n'est que de 14.000 frs. Tandis que certains hauts fonctionnaires, en plus de leur retraite, reçoivent, dit-on, (on ne connaît pas exactement les salaires et les gratifications payés dans les emplois supérieurs) une prime d'adieu de 100.000 à 250.000 frs., une garde-bar-

rière, après vingt ans de services, reçoit une pension de 1814,52 frs. par an.

Sous le régime allemand, le directeur du Réseau d'Alsace-Lorraine touchait 14.000 mk., soit, au coefficient 5 : 87.500 frs. Aujourd'hui, paraît-il, le directeur touche 300.000 frs., environ le coefficient 17.

En regard de ce coefficient énorme, quel est celui appliqué aux augmentations de traitement du petit personnel? 9,8 disent les Compagnies, 4,56 rectifient les cheminots après examen. Il devrait être de 5 au minimum pour atteindre le niveau d'avant-guerre. Les réseaux se plaignent amèrement de la loi des huit heures qui les a obligés à augmenter le personnel. Pourtant il n'y a en France que 12,05 agents par kilomètre exploité, tandis qu'il y en a 21,70 en Belgique et 13,26 en Allemagne. En outre, le rendement par agent a passé de 23 tonnes-km. en 1913 à 34 tonnes-km. actuellement. Depuis 1921, les salaires ont moins augmenté que les recettes.

«Quelle meilleure preuve veut-on» écrit ou font écrire les Cies dans une de leurs brochures, «de notre rude effort de compression?» Elles avouent leur sangêne, leur dureté envers le personnel. Elles oublient que les 450.000 cheminots des réseaux sont aussi une partie de cette nation qu'elles s'enorgueillissent de servir. Seulement, le gouvernement de la «nation» telle que l'entendent les magnats du rail, c'est le Comité des Forges, ce sont les Rotschild, les Fould, les Wendel, ceux qu'on a aussi stigmatisés du nom de «munitionnaires».

Qui, dans l'état social actuel, représente le peuple français, la nation? Le gouvernement de la République? Telle n'est pas l'opinion des Compagnies qui, bien qu'elles affirment que «des chemins de fer sont un des plus grands services de la nation», consacrent des pages de leurs brochures, des articles innombrables dans la presse quotidienne, à déplorer la pression des pouvoirs publics, à vilipender l'étatisme et ses rigueurs étouffantes. En effet, l'Etat n'a pas encore entièrement abandonné la cause du petit personnel.

«Si la pression des pouvoirs publics en matière d'exploitation pouvait éventuellement tendre à une compression des dépenses, elle est venue, plus souvent encore, s'exercer en vue de leur aggravation, notamment pour la fixation des traitements du personnel, la détermination des conditions de travail ou le programme de construction de lignes nouvelles» osent écrire ces Compagnies «au service de la nation».

Depuis la Convention de 1921, il n'y a plus de différence de traitement entre les cheminots des réseaux de l'Etat et ceux des Cies. «Avant qu'il y ait un statut commun à l'ensemble des réseaux, le personnel du Réseau de l'Etat» déclare la Fédération Nationale des Travailleurs du Rail, «jouissait de certains avantages et de certaines libertés qui se sont trouvés réduits par suite du fonctionnement, pour

l'ensemble des réseaux, du Comité de Direction qui comporte en majorité des représentants des réseaux privés. Avant la guerre, le Réseau des Chemins de fer de l'Etat possédait un statut du personnel, une échelle de traitement; en un mot des règles précises étaient édictées qui permettaient au personnel de se rendre compte de ses possibilités d'avenir, tandis que, sur les Réseaux privés, sauf le Midi, le personnel ne savait jamais s'il était classé dans une échelle, n'était jamais assuré d'un avancement régulier et ignorait toujours les augmentations qu'il était susceptible de recevoir. D'autre part, l'exercice du droit syndical était beaucoup plus difficile à réaliser sur les Réseaux privés qui faisaient toujours acte d'autorité sur l'Etat où l'on avait l'habitude de s'entretenir avec les délégués du personnel».

Comme on le voit, l'Etat ne gêne pas beaucoup les Compagnies mais les aide considérablement.

Quand elles ont besoin d'argent, et ce besoin est chronique, les Cies savent se souvenir que les chemins de fer sont «un des grands services de la nation». Cette épithète (car, les faits le prouvent, ce n'est qu'une épithète) dont elles se parent si volontiers ne les empêche pas «d'estimer en toute équité» que les charges d'ordre social (services de banlieue à prix réduit, réductions accordées aux mutilés de guerre et aux familles nombreuses) devraient être supportées par l'Etat, c'est-à-dire par le contribuable, comme si ce n'était pas le contribuable qui supporte déjà tout l'édifice.

Travaux complémentaires

Proportionnellement au rendement des chemins de fer, le personnel a diminué. Par contre, les dépenses d'entretien et de réparation du matériel roulant ont augmenté de 220 %. «S'il s'est trouvé des profiteurs, il faut les chercher ailleurs que parmi les cheminots» écrivent nos camarades français.

Tout récemment, les ingénieurs des Travaux Publics, dépendant du Ministère qui a précisément le contrôle des chemins de fer, ont tenu leur congrès à Paris. Dans sa résolution, le congrès a déclaré «que le déficit des chemins de fer ne saurait être attribué à une augmentation excessive des dépenses pour les traitements et salaires du personnel des réseaux, qu'au contraire, ce déficit résulte, pour la plus grande partie:

1° des dépenses excessives ou somptuaires dans la construction, l'achat et l'entretien du matériel et dans l'entretien de la voie et des bâtiments;

2° de l'absence totale du contrôle des dépenses d'exploitation, de beaucoup les plus importantes des réseaux».

Cette part de 90 % incontrôlée confirme bien, dit encore le Congrès, la carence dénoncée au pays par la Chambre.

Ces «dépenses excessives ou somptuaires» que dénoncent les ingénieurs des Travaux Publics sont représentées, dans leur majorité par les «travaux complémentaires». Un décret de 1878 les définit comme des travaux ayant «pour résultat d'ajouter un élément nouveau, un complément aux constructions et à l'outillage des chemins de fer». Ne pouvaient entrer dans cette catégorie de travaux que les travaux très importants. Mais la «clause d'urgence» a été introduite. Les Cies ont été autorisées à faire effectuer tous travaux d'une valeur inférieure à 300 frs. Ce maximum a été porté à 10.000 frs. En 1923, on a adopté le coefficient 10 (4,56 pour les salaires du personnel) qui a élevé ce maximum à 100.000 frs. Les Cies remplacent des rails en bon état sous prétexte de normalisation (au profit de l'industrie sidérurgique). On parle même de remplacer les rails de 6 cm. des lignes secondaires par des rails de 10 cm. afin de permettre à Michelin de placer sa dangereuse autorail «Micheline».

Bien que le trafic-marchandises décroisse (la concurrence automobile se fait sentir), les Cies augmentent, et le nombre des wagons et leur tonnage, renouvellent le matériel sans utilité. De 1921 à 1929 3.081 locomotives, 5.839 voitures, 65.399 wagons ont été réformés, soit 22 % de l'effectif des machines, 18 % de celui des voitures et 17 % de celui des wagons, au lieu du 2,5 % prévu par la Convention de 1921. Au 31 décembre 1929, les investissements en matériel roulant atteignaient 13.464 millions et les travaux complémentaires 12.116 millions!

Conseils d'administration et unions personnelles

Economie et politique sont intimement liées. Il est bien évident que des entreprises aussi vastes que les réseaux français ne peuvent rester en dehors du domaine politique. Les réseaux ne sont plus seulement des Compagnies de chemins de fer, mais des entreprises possédant des hôtels, des automobiles, des sociétés de construction mécanique, des sources d'énergie électrique, des entreprises étant intéressées à de multiples domaines de la production. Les réseaux ont constitué tout un domaine privé qui, lors du rachat par l'Etat, demeurera la propriété des Cies et de leurs actionnaires. Les Cies favorisent naturellement la création de filiales, de sociétés affiliées qui influent sur la formation des tarifs-marchandises, sur les commandes de matériel etc.

En demeurant dans le domaine des hypothèses, on peut dire que le déficit du fonds commun a pour contre-partie les bénéfices du domaine privé des réseaux.

«La puissance politique des réseaux» dit Jules Moch, «croît en proportion de l'augmentation de leur domaine privé qui est, pour partie, fonction des fissures existant

entre lui et le domaine public. En ce sens c'est, dans une certaine mesure, l'usager qui crée la puissance privée des réseaux et permet leurs interventions dans la vie publique».

C'est ce qui explique les tergiversations de la Chambre devant la question de la réintégration des cheminots révoqués lors de la grève de 1920, devant la question de la nationalisation, c'est ce qui explique les faiblesses coupables des gouvernements qui ont couvert d'or les Compagnies.

Examinons rapidement le mécanisme de cette puissance. Les cinq réseaux privés ont 105 administrateurs. Chacun d'eux détient une moyenne de 6,6 sièges dans divers conseils d'administration et contrôle 395,2 millions. Un administrateur du réseau P. L. M. siège dans 28 conseils et contrôle 2,097 millions. Les Cies abusent du matériel lourd sur les lignes de campagne. L'achat de ce matériel nourrit les entreprises dont les dirigeants des Cies sont administrateurs. Les abus de matériel lourd ont augmenté les dépenses par kilomètre-train de 1260 %. Les dépenses du service du matériel ont augmenté de 1489 %. «Pourcentages astronomiques» dit Jules Moch. Ajoutons que sur les lignes électrifiées, les Cies paient 0.40 frs. le kilowatt coûtant 0.14 au départ de l'usine. Mais l'administrateur du chemin de fer administre également l'usine électrique. Les bénéfices de l'usine augmentent son revenu, tandis que le déficit du chemin de fer ne lui fait rien perdre. C'est l'Etat qui le couvre. Ces exemples peuvent être multipliés. A la suite des emprunts répétés des réseaux, les banquiers détiennent la majorité absolue des sièges dans les conseils. Les représentants de l'industrie électrique ont la prédominance sur le réseau P. O. dont l'électrification est avancée, la métallurgie a la prédominance sur le réseau de l'Est. Les sociétés de gaz, clientes importantes par les quantités de charbon qu'elles transportent, figurent dans les conseils essentiels pour elles. Ainsi, la Société du gaz de Paris qui reçoit son combustible par trains complets empruntant le réseau du Nord, bénéficie de tarifs exceptionnels. Ajoutons que plus de la moitié des administrateurs de l'Est sont des maîtres de forge.

L'avenir

Balayer l'oligarchie industrielle et bancaire qui a mis la main sur un bien national, liquider les unions personnelles, l'irresponsabilité, la gabegie, le coulage, la dilapidation des deniers publics, couper les liens entre le domaine public et le domaine privé, replacer les chemins de fer sous l'autorité et le contrôle des trois grands corps dont ils dépendent naturellement: l'Etat, l'Usager et le Cheminot, telles sont les tâches immédiates.

Dans un prochain article, Jules Moch nous dira comment il sera possible de remettre le Rail au service de la Nation.

Les indemnités et allocations du personnel des locomotives en Allemagne (II)

Le grand nombre des diverses allocations auxquelles peut avoir droit le personnel allemand des locomotives pourrait créer auprès de ceux qui ne connaissent pas à fond le service du personnel en question, l'impression qu'en Allemagne les agents de la locomotive bénéficient d'un revenu particulièrement favorable. Il n'en est hélas pas ainsi. Nous allons faire suivre un tableau qui permettra de se former une image objective du véritable revenu de ces agents.

Après la dernière réduction (du 1er janvier 1932), le revenu mensuel brut, y compris l'indemnité de lieu de résidence, s'élève pour un :

mécanicien (échelle de salaires 9)

(dans la plus haute classe de lieux de résidence) . à mk. 216,70 — 293,44

(dans la plus basse classe de lieux de résidence) . à mk. 179,87 — 255,83

(Le traitement maximum est atteint après 18 années de service).

mécanicien de réserve (échelle de salaires 11)

(dans la plus haute classe de lieux de résidence) . à mk. 193,32 — 240,10

(dans la plus basse classe de lieux de résidence) . „ „ 156,54 — 203,16

(Le traitement maximum est atteint après 16 années de service).

chauffeur et conducteur d'automotrice (échelle de salaires 13)

(dans la plus haute classe de lieux de résidence) . à mk. 157,68 — 233,44

(dans la plus basse classe de lieux de résidence) . „ „ 130,53 — 196,54

(Le traitement maximum est atteint après 18 années de service).

La rétribution des ouvriers employés au service de la traction est déterminée par la longueur du service hebdomadaire ; elle s'élevait, suivant le contrat collectif, pour tous les ouvriers âgés de plus de 24 ans dans les différentes classes de lieux de résidence, sans l'indemnité de résidence éventuelle, aux montants suivants par semaine :

	Ouvriers spécialistes (aspirants-mécaniciens)		Manoeuvres (aspirants-chauffeurs)	
	Classes de lieux de résidence :		Classes de lieux de résidence :	
	A.	C.	A.	C.
	mk.	mk.	mk.	mk.
Service de 48 heures	37,38	32,94	28,74	25,86
„ „ 51 heures	39,84	34,74	30,66	27,60
„ „ 54 heures	42,48	37,08	32,76	29,52

Par période de 7 jours, on paie 6 journées de service.

Les revenus que le personnel des locomotives peut toucher en moyenne en allocations secondaires, s'élèvent après les récentes diminutions, aux montants ci-après :

Indemnité de déplacement et de découchage	
Service des manœuvres : mécanicien env.	25 mk.
chauffeur „	20 „
Service des trains de voyageurs :	
mécanicien „	45 à 55 „
chauffeur „	35 à 45 „
Service des trains de marchandises :	
mécanicien „	35 à 72 „
chauffeur „	35 à 60 „

Vu que l'indemnité de déplacement est réglée suivant les heures, elle se trouve évidemment réduite par une diminution des durées de parcours. Ceci donne lieu à la circonstance que, malgré la tension accrue découlant de la réduction des durées de parcours, il y a non pas une augmentation mais une diminution des indemnités.

Les primes d'économie de combustible et de rendement des locomotives dépendent de tant de circonstances fortuites que leur montant est très variable.

La prime d'économie de combustible ne peut être touchée que par la moitié du personnel affecté à un

certain horaire, à savoir uniquement par le personnel ayant fait du service sur des locomotives dont la consommation est restée au-dessous de la moyenne établie.

Lorsque le personnel fait du service sur des locomotives à consommation particulièrement élevée, il est possible que pendant des mois il ne touche aucune prime d'économie de combustible.

La prime la plus variable est celle du rendement des locomotives. Elle n'est payée, ainsi qu'il a été expliqué précédemment, que lorsqu'une locomotive est envoyée à l'atelier central pour une visite générale et que l'on constate alors qu'elle a dépassé le rendement prévu. Vu que ces revisions générales n'ont lieu qu'à des intervalles assez éloignés et que plusieurs conditions préalables doivent être remplies pour rentrer au bénéfice de la prime, cette prime n'est versée qu'à un nombre relativement petit d'agents de la locomotive. Le personnel estime que ce système de primes est injuste dans sa forme actuelle, attendu qu'on calcule le rendement des locomotives en kilomètres parcourus, sans se soucier de la question de savoir s'il s'agissait de courses haut-le-pied ou d'un service de conduite de trains lourds.

Le tableau suivant permettra de se rendre compte du revenu total que le personnel des locomotives peut obtenir au moyen de ses diverses rétributions :

Mécanicien :	Dans le cas le moins favorable.	Dans le cas le plus favorable.
	(Dernière classe de lieux de résidence, salaire de début).	(Première classe de lieux de résidence, salaire maximum).
Salaires, plus indemnité de résidence .	179,87 mk.	293,44 mk.
Indemnités de déplacement et de service de nuit	25,— „	72,— „
Prime d'économie de combustible	—,— „	20,— „
Total :	204,87 mk.	285,44 mk.

Mécanicien de réserve faisant fonction de mécanicien :	Dans le cas le moins favorable.	Dans le cas le plus favorable.
Salaires, plus indemnité de résidence .	156,54 mk.	240,10 mk.
Indemnités de déplacement et de service de nuit	25,— *) „	72,— *) „
Prime d'économie de combustible	—,— „	20,— „
Total :	181,54 mk.	332,10 mk.

Chauffeur et mécanicien de réserve faisant fonction de chauffeur :	Dans le cas le moins favorable.	Dans le cas le plus favorable.
Salaires, plus indemnité de résidence .	130,53 mk.	233,44 mk.
Indemnités de déplacement et de service de nuit	20,— „	60,— „
Prime d'économie de combustible	—,— „	20,— „
Total :	150,53 mk.	313,44 mk.

Aspirant-mécanicien (ouvrier) :	Dans le cas le moins favorable.	Dans le cas le plus favorable.
Salaires, calculé par mois	131,76 mk.	169,96 mk.
Indemnités de déplacement et de service de nuit	20,— „	60,— „
Prime d'économie de combustible	—,— „	20,— „
Total :	151,76 mk.	249,96 mk.

*) A cause du recul du trafic, il n'est guère probable qu'un mécanicien de réserve soit employé pendant tout un mois comme mécanicien.

Aspirant-chauffeur (ouvrier)

Salaires calculé par mois	103,44 mk.	131,04 mk.
Indemnités de déplacement et de service de nuit	20,— „	60,— „
Prime d'économie de combustible	—,— „	—,— „
Total :	123,44 mk.	211,04 mk.

Il va sans dire qu'avec la crise économique qui sévit en Allemagne, le revenu du personnel de la locomotive n'est pas constant. Les traitements et salaires ont été diminués à plusieurs reprises et les dépenses à faire de ces revenus diminués, sous forme d'impôts etc., s'accroissent toujours. Suivant les relevés de la Société des chemins de fer allemands, les effectifs du personnel employé en 1930 au service des locomotives et des automotrices étaient de 69.755 unités. L'accroissement des vitesses, l'augmentation de la capacité de charge des trains et particulièrement le recul considérable du trafic dû à la dépression économique, a fait reculer ces effectifs en 1931 de environ 3.604 unités

Georg Jordan — Berlin.

Comment les chemins de fer économisent

Comme nous l'avons déjà dit, lors de la publication des conditions prescrites pour les examens de la vue et de l'ouïe aux chemins de fer dans différents pays, les administrations abusent de la lettre du règlement, jouent trop souvent sur les mots, jonglent avec les finesses juridiques et s'efforcent de saper la classification, une des conquêtes de l'organisation syndicale.

Dans notre Bulletin de mai 1931, lors de la publication de notre questionnaire sur la rationalisation, nous avons déjà attiré l'attention sur ce danger. «Quels sont les effets de la rationalisation (question 4, lettre E) sur la situation du personnel, les modifications au tableau des fonctions, telles que réduction du nombre des fonctions d'une classe de salaire déterminée et augmentation du nombre des fonctions des catégories inférieures?» En outre, la lettre D de la question 6 de ce questionnaire disait : «Applique-t-on pour les agents en surnombre des règles spéciales en procédant à des mutations dans d'autres services?»

Nombreux sont aujourd'hui les camarades, qui, se basant sur de tristes expériences, sont en état de répondre longuement à ces questions. Les chemins de fer autrichiens et quelques réseaux français ont transféré des ouvriers des ateliers au service de la voie. Actuellement la Société des Chemins de fer allemands, en suite de sa situation précaire, emploie un certain nombre de fonctionnaires et, parmi eux, des mécaniciens de locomotive, comme ouvriers; ceci sur la base de l'article 8 de la loi sur les chemins de fer allemands qui dit : «Le fonctionnaire est tenu de défendre l'intérêt public et celui de la Société des Chemins de fer allemands. D'ailleurs les termes «service de fonctionnaire et travail d'ouvrier» ne sont pas juridiquement différenciés. Le chiffre 2 de l'article 20 du Statut du personnel dit expressément que «la Reichsbahn a le droit de transférer, pour des raisons économiques, un fonctionnaire à

un emploi inférieur, tout en maintenant son titre et le salaire y afférent». De telles mesures permettent le renvoi d'ouvriers temporaires et, souvent, d'ouvriers à titre permanent.

Il existe encore un autre moyen de réaliser des économies: c'est d'employer des agents des catégories inférieures dans les catégories supérieures mais «en maintenant le titre et le salaire y afférent».

Citons encore le projet d'un article que le gouvernement luxembourgeois voulait intercaler dans le statut du personnel des chemins de fer, article que le Conseil d'Etat a refusé de ratifier.

«Les agents dont les postes, sur la base de ces dispositions ne peuvent être supprimés, ne peuvent se refuser à revêtir un emploi inférieur à leur titre. Les réseaux peuvent, s'ils le veulent, leur laisser leur titre et le salaire y afférent ou leur appliquer les dispositions de l'article 3 concernant les agents réengagés avec un grade inférieur. Ils conservent toutefois un droit de priorité à leur ancien emploi».

Cet article du statut, disent nos camarades luxembourgeois' aurait signifié la suppression totale de la sécurité de l'emploi.

Le déclassement des fonctions est particulièrement appliqué dans les services administratifs où des agents des catégories inférieures, des copistes par exemple, occupent des postes supérieurs à leur grade «tout en gardant leur titre et le salaire y afférent», postes pour lesquels les règlements prévoient toute une série d'examens successifs.

Nous reviendrons prochainement sur le déclassement des fonctions, dans les services administratifs en particulier. Nous verrons que les fonctionnaires ne sont pas épargnés par les entreprises ferroviaires qui, en arrachant aux salaires des sommes pour elles dérisoires mais indispensables pour le personnel, font des économies par des procédés mesquins.

Le danger est grand. En ce qui concerne le service d'accompagnement des trains où des chefs de trains font fonction de conducteurs, des mécaniciens de chauffeurs, des chauffeurs de nettoyeurs et vice-versa, un exemple typique nous est fourni par les chemins de fer de l'Afrique du Sud qui, comme toutes les entreprises dont les affaires périclitent, cherchent, selon une méthode aujourd'hui classique, à faire des «économies» aux dépens du personnel.

L'article 60 du règlement du personnel des chemins de fer de l'Afrique du Sud disait: «Lorsqu'un agent est appelé à remplir temporairement des fonctions autres que les siennes, son salaire ne doit pas être inférieur au salaire minimum de la fonction qu'il assume provisoirement». Cet article 60 assurait donc l'augmentation automatique du salaire de l'agent de catégorie inférieure assurant les fonctions d'un agent de catégorie supérieure. L'administration n'avait donc pas d'intérêt spécial à ne pas respecter la classification des fonctions.

L'administration, en novembre 1930, a fait piloter une locomotive par un chauffeur au bénéfice de l'article 60 reproduit ci-dessus. Mais cet agent n'a reçu que son salaire de chauffeur, inférieur de 2 sh. par jour au salaire minimum du mécanicien. L'organisation a perdu le procès qu'elle a intenté à la suite de cet abus pour la simple raison que le camarade en question était un chauffeur ayant passé les examens nécessaires à la conduite d'une locomotive mais n'ayant pas encore le titre de «chauffeur autorisé».

D'ailleurs, depuis plus d'une année, les chemins de fer de l'Afrique du Sud font piloter des locomotives par des chauffeurs autorisés pendant une durée n'atteignant pas la longueur d'un tour de service. L'administration peut également appliquer ce procédé aux nettoyeurs et les faire travailler comme chauffeurs.

Cette action judiciaire de l'organisation a toutefois rendu l'administration ferroviaire attentive. La nécessité, dit-on, rend ingénieux. Afin de rendre légales les mutations de personnel de grade inférieur dans les catégories supérieures «tout en maintenant le titre et le salaire y afférent», l'administration a tout simplement modifié la teneur de l'article 60: «Lorsqu'un agent est appelé à remplir temporairement, pendant une période excédant 14 jours, des fonctions autres que les siennes, son salaire ne doit pas être inférieur au salaire minimum de la fonction qu'il assume provisoirement».

Cette simple modification permet donc à l'administration de faire circuler, pendant des périodes n'excédant pas 14 jours, des chauffeurs autorisés sans les mettre au bénéfice de la paie de mécanicien à laquelle ils avaient droit avant la modification de l'article 60.

Quarante années d'organisation syndicale parmi les cheminots autrichiens

Ce mois, les camarades autrichiens célèbrent le 40ème anniversaire de la constitution de l'organisation syndicale des cheminots, le *Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der oesterreichischen Eisenbahner*.

Le 2 avril 1892, un petit groupe de cheminots enthousiastes, au nombre de 40, fonda un syndicat qui fut le précurseur de l'organisation actuelle. Ils accomplirent cet acte en bravant les graves difficultés qui s'y opposaient. Le pouvoir des Habsbourgs était encore inébranlé; les chemins de fer se trouvaient sous l'emprise dictatoriale d'éléments réactionnaires; les cheminots, privés de tous droits, étaient exposés à une exploitation sans bornes. Ces camarades qui tentèrent de résister à l'arbitraire de leurs supérieurs, eurent bien des obstacles à surmonter. Envers et contre tous, le syndicat a su se maintenir, a su croître et faire valoir ses droits, en dépit des répressions, des chicanes et des interdictions.

A présent, l'organisation des chemi-

nots autrichiens forme la troupe d'élite dans l'armée des travailleurs autrichiens. La réaction qui, après la révolution de 1918, donne beaucoup de fil à retordre au mouvement ouvrier, le sait bien et c'est pour cette raison qu'elle s'efforce de détruire le syndicat de nos amis autrichiens ou du moins d'en réduire l'influence. Les chemins de fer fédéraux furent placés sous la direction d'ultra-réactionnaires; leur tâche était d'anéantir tout ce qui avait été conquis par les cheminots. Cela ne leur a pas réussi et — nous en sommes convaincus — cela ne leur réussira pas plus à l'avenir. On s'est heurté à la résistance organisée des cheminots autrichiens.

Ce n'est pas seulement dans leur pays, mais aussi dans l'Internationale que les cheminots autrichiens occupent une place de premier rang. Notre Internationale a toujours pu compter sur eux lorsqu'il s'agissait de faire acte de solidarité internationale. Jamais, elle n'a fait appel en vain aux cheminots autrichiens. Nous songeons entre autres à l'action de boycottage, engagée par l'I.T.F. contre le régime sanglant de terreur en Hongrie. C'étaient les cheminots autrichiens qui, dans ces circonstances si difficiles, restèrent fidèles à l'Internationale.

A l'occasion du 40ème anniversaire de leur organisation, nous adressons aux camarades autrichiens le salut fraternel de l'Internationale et leur souhaitons beaucoup de succès dans leur lutte pour ce qui est notre but à tous: le socialisme.

Les prochaines assises de l'Association Internationale du Congrès des chemins de fer

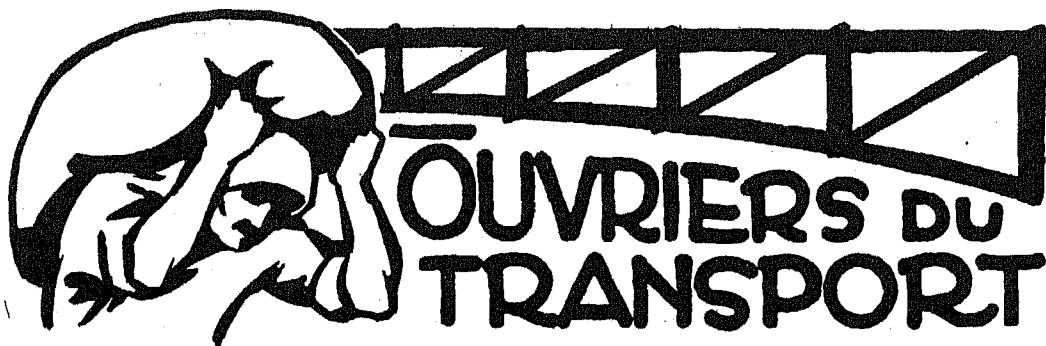
La session trisannuelle de l'Association Internationale du Congrès des chemins de fer se réunira au Caire du 19 au 30 janvier 1933.

Vu l'attitude adoptée à l'égard de l'Association du Congrès des chemins de fer à l'occasion de sa session de Madrid, il sera, cette fois à niveau, de la tâche des organisations de travailleurs des chemins de fer de chercher à obtenir, par la voie de leur gouvernement, la possibilité de faire siéger des représentants du personnel dans les délégations gouvernementales.

Parmi les treize questions qui seront soumises aux discussions de la session du Caire, les points suivants intéressent particulièrement le personnel:

- I. Protection des passages à niveau en tenant compte du développement moderne de la circulation sur route.
- II. Procédés mécaniques d'entretien et de renouvellement des voies.
- V. Electrification des chemins de fer au point de vue économique. Emplacement des usines génératrices, choix du type de courant, mesures de sécurité, etc.
- X. Cas d'application de l'organisation scientifique du travail dans les services du chemin de fer. Participation du personnel au rendement et aux bénéfices.
- XI. Concurrence ou transports combinés par voie aérienne ou par voie ferrée et par automobile. Etude au point de vue technique, commercial et contractuel.
- XIII. Emploi des automotrices sur les lignes secondaires.

Aussitôt que les rapports à publier sur ces différentes questions seront connus, la section des cheminots de l'I.T.F. se fera un devoir de formuler à leur sujet son point de vue et ses desiderata.



Enquête concernant les méthodes d'embauchage de la main-d'œuvre dans les ports (III)

L'Union britannique des transports estime que tous les différents systèmes actuels devraient être coordonnés dans un système national qui réglerait, sous le contrôle d'un organisme légal, l'enregistrement, l'engagement et la répartition de la main-d'œuvre dans les ports, le paiement d'un secours de chômage ou de subsistance, de même que d'une pension de retraite aux dockers ayant atteint l'âge de 65 ans. Dans tous les ports auxquels s'est étendue notre enquête, la gestion du système d'enregistrement se trouve sous la surveillance combinée des ouvriers et des patrons. Comme preuve de leur inscription, un carnet de travail, où l'engagement par journée ou demi-journée peut être inscrit, est délivré aux dockers. A Liverpool et à Southampton, on leur remet des «tallies» (jetons) et à Manchester, où la Manchester Ship Canal Cy est l'employeur, le contrôle est exercé au moyen de numéros et des cartes syndicales.

Dans la plupart des cas, on procède tous les mois à la revision des listes, afin de les tenir à jour de la situation. Dans certains ports, l'affiliation au syndicat est obligatoire.

Ci-après quelques détails sur les systèmes d'engagement dans différents ports:

Londres: Les employeurs embauchent chacun leurs hommes. Les endroits d'embauchage sont situés dans et hors des docks et wharfs. Les hommes non embauchés doivent chaque fois venir signer dans un bureau et peuvent toucher le vendredi un secours au bureau de placement.

Southampton: L'unique méthode pour les employeurs d'embaucher des hommes, est de faire appel aux offres, ce qui se fait à des heures déterminées.

Plymouth: Les employeurs ou leur contre-maître ont le droit d'engager eux-mêmes des hommes. Le lieu d'embauchage est à côté du navire. Lorsqu'ils ont besoin d'hommes supplémentaires, les employeurs se mettent en rapport avec un fonctionnaire du port ou un permanent syndical qui leur procure, en collaboration avec le chef du bureau de placement, les hommes requis.

Cardiff: La commission paritaire de l'enregistrement a installé des bureaux d'embauchage.

Manchester: Tout se fait par l'intermé-

diaire de la Manchester Ship Canal Company.

Glasgow: Les hommes sont engagés aux lieux d'embauchage ou près du navire par des contre-maîtres ou maîtres-arri-meurs.

Middlesborough. Les employeurs engagent les hommes directement, mais sont tenus de prendre les dockers enregistrés par la commission paritaire de l'enregistrement.

Hull: Il n'y a pas de lieux d'embauchage officiels. Chaque navire, hangar, magasin ou quai peut servir à ce but. Les employeurs choisissent leur main-d'œuvre parmi les dockers enregistrés qui s'y réunissent.

Liverpool: Il n'y a pas de système officiel de placement. On désigne des endroits d'embauchage et chaque employeur a un quart d'heure pour embaucher les hommes dont il a besoin.

On peut dire que, pratiquement parlant, un système de «libre sélection» est partout en vigueur. Il y a quelques exceptions: à Londres certaines entreprises engagent les hommes suivant une liste et d'autres le font par équipes; à Southampton, la plupart des entreprises donnent la préférence à certains hommes, mais lorsqu'il leur en faut davantage, elles choisissent parmi les autres hommes enregistrés; à Plymouth, un système de tours existe pour la manutention de la malle.

Pays-Bas: Le système d'engagement est dû à l'initiative privée; il a toutefois un caractère tout à fait spécial.

A Rotterdam, Amsterdam et Zaandam l'embauchage a lieu par le Bureau central d'embauchage de l'Association patronale. Quelques grands employeurs font exception à la règle en engageant leurs ouvriers dans leurs propres locaux. Dans les ports de Vlaardingen et Harlingen, l'engagement se fait dans les bureaux des employeurs.

A Rotterdam, Amsterdam et Zaandam, tous les employeurs affiliés à l'Association patronale des armateurs, sont tenus d'embaucher leur main-d'œuvre par l'intermédiaire des bureaux de placement de l'association. Les ouvriers auxiliaires et les autres ne sont admis à l'embauchage que s'ils sont en possession d'une carte de travail, délivrée par l'Association des armateurs. Ces cartes peuvent être permanentes ou temporaires. Les cartes tem-

poraires sont délivrées suivant les besoins du moment. Les ouvriers enregistrés sont tenus, lorsqu'ils n'ont pas de travail, de se présenter à l'embauchage trois fois par jour à des heures déterminées. A Vlaardingen, les ouvriers auxiliaires aussi doivent régulièrement se présenter pour avoir du travail. Sauf à Rotterdam, où les employeurs ont la liberté du choix, l'embauchage des dockers se fait dans les ports hollandais par ordre d'inscription.

Ni les ouvriers ni les organisations syndicales ne sont représentés dans la direction des bureaux de placement. Au début (en 1917), il en était bien ainsi à Rotterdam et à Amsterdam, mais après la grève perdue de 1920, les employeurs ont mis fin à la représentation des ouvriers.

Norvège. L'organisation des travailleurs des transports joue un rôle important dans l'embauchage des dockers. Dans presque tous les ports, c'est elle qui se charge, à quelques rares exceptions près, de la répartition du travail.

C'est ainsi qu'à Oslo, les employeurs disposent d'un bureau de placement pour environ 350 ouvriers à salaire fixe hebdomadaire. A Trondhjem, le travail est distribué par les employeurs lorsqu'il s'agit de marchandises en cueillette. A Stavanger, Skien et Halden, le travail est distribué par les employeurs qui ont, toutefois, l'obligation de n'embaucher que des ouvriers syndiqués. On ne donne du travail qu'à des dockers proprement dits; lorsqu'il y a insuffisance de main-d'œuvre, on embauche des membres chômeurs d'autres organisations syndicales.

Suède: Avant 1909, les ouvriers des ports avaient créé un répartition statistique du travail. Dans les ports d'une certaine importance, ils nommaient et rémunèrent, avec l'aide du patronat, un permanent chargé de dresser ces statistiques. Après le conflit de 1908, ce travail fut repris par les employeurs.

Il fut décidé en 1909 que chaque port doit disposer d'un corps fixe d'ouvriers, dont la grandeur est à établir au moyen de négociations entre les parties. Tout le travail disponible doit être réparti d'une manière aussi équitable que possible parmi les membres de ce corps. L'organisation syndicale a le droit d'exercer de l'influence sur la composition de ce corps et de contrôler la répartition du travail. Dans certains grands ports, le travail est distribué à tour de rôle. Aussitôt qu'un travail est terminé, les ouvriers doivent le faire inscrire sur un tableau. Dans d'autres ports, la répartition est faite rigoureusement, suivant le revenu déjà touché, de sorte qu'à la fin de l'année, les revenus de tous les dockers sont à peu près égaux.

Il est interdit d'embaucher des ouvriers auxiliaires, lorsque des ouvriers permanents sont encore disponibles. En règle générale les ouvriers des magasins et entrepôts ont un revenu fixe hebdomadaire

Offre et demande de main-d'œuvre dans les ports

Les chiffres ci-après ne sont pas de nature à permettre une comparaison entre les différents ports. Les données sur lesquelles ils reposent, ne sont pas de même date et la norme adoptée pour la classification en ouvriers « permanents » et « auxiliaires », varie d'un port à l'autre. Ces chiffres n'ont donc qu'une valeur relative.

Pays et port	Nombre d'ouvriers employés en moyenne		Nombre d'ouvriers nécessaire	Offre de main-d'œuvre		Pays et port	Nombre d'ouvriers employés en moyenne		Nombre d'ouvriers nécessaire	Offre de main-d'œuvre			
	Permanents	Auxiliaires		Auxiliaires	Autres ouvriers		Permanents	Auxiliaires		Auxiliaires	Autres ouvriers		
Belgique						Gr.-Bretagne							
Anvers . . .	—	15.000	15.000	15.000	5.000	Londres . . .	12.000	18.400	36.000	16.000	2.400		
Gand	—	1.700	2.000	2.250	250	Southampton . . .	2.000	200	2.200	3.000	200		
						Plymouth	—	600	600	600	75		
Danemark ¹⁾						Bristol	1.800	3.100	4.000	2.700	400		
Copenhague . . .	—	4.800	Le nombre d'ouvriers indiqué dans la 3ème colonne cherche régulièrement du travail			Cardiff	70	1.800	1.000	1.500	—		
Aarhus	—	1.550						Manchester	225	1.475	2.000	—	2.300
Esbjerg	—	1.000						Glasgow	1.200	4.300	4.300	5.500	4.300
Randers	—	800						Middlesbrough	150	1.600	1.850	1.900	2.100
Aalborg	—	660						Hull	500	3.400	6.500	500	7.300
					Liverpool	—	21.500	14.000	—	21.500			
France	?	?	?	?	?	Pays-Bas							
						Rotterdam	5.000	5.000	10.000	6.000	2.000		
Finlande ²⁾						Amsterdam	3.000	2.000	4.500	2.300	700		
Kotka	—	2.600				Zaandam	—	350	350	350	100		
Trangsund	—	2.030				Vlaardingen	350	100	400	100	50		
Helsingfors	—	2.000				Harlingen	25	275	300	350	50		
Abo	—	600											
Räfsö	—	600				Norvège							
Viborg	—	450				Oslo	—	900	Le nombre d'ouvriers indiqué dans la 3ème colonne cherchent régulièrement du travail				
Björkö	—	250				Bergen	—	500					
Kemi	—	400				Trondjem	—	250					
Hangö	—	2.050				Stavanger	—	200					
						Drammen	—	220					
						Narvik	—	600					
Allemagne						Suède							
Hambourg	11.993	6.914	18.907	11.565	12.095	Gotembourg	—	1.083 ³⁾	4)				
Brême	1.740	1.900	3.640	2.250	450	Stockholm	—	735 ³⁾					
Bremerhaven	75	800	875	1.050	430	Malmö	—	340 ³⁾					
Emden	140	180	320	275	800	Norrköping	—	303 ³⁾					
Mannheim	1.280	551	1.831	851	350	Gävle	—	336					
Duisbourg	750	250	1.000	550	250	Sundsvall	—	496					
Berlin	387	115	502	350	200								

¹⁾ Pour les pays scandinaves, nous avons indiqué le chiffre des «ouvriers employés en moyenne» dans la colonne «ouvriers auxiliaires», bien que, pratiquement parlant, ils aient en règle générale du travail permanent, du fait que seuls les ouvriers syndiqués entrent en ligne de compte pour le travail régulier.
²⁾ Il faut, en examinant les chiffres pour la Finlande, tenir compte du fait que les saisons jouent un rôle important dans les fluctuations de l'offre et de la demande.
³⁾ A l'exception des ouvriers des magasins et entrepôts.
⁴⁾ Le nombre d'ouvriers nécessaire a été établi sur la base des expériences des années précédentes.

La loi fédérale suisse sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles

Le 14 mars dernier, le Conseil national suisse a adopté par 106 voix contre 10 le projet de loi longuement débattu sur la circulation automobile, projet dont nous avons à plusieurs reprises fait mention (voir nos Communications de presse Nos. 1, 8 et 13 de l'année écoulée). Fin mars la loi a été adoptée aux Conseils des Etats. Par sa mise en vigueur — qui devra être décidée par le Conseil fédéral après expiration de la période de referendum — les concordats existant jusqu'ici entre les divers cantons seront abrogés.

On sait que les chauffeurs suisses ont organisé une série de manifestations de protestation contre la décision du Conseil national qui avait refusé de discuter les dispositions relatives aux heures de travail contenues dans l'article 17 du projet. Une commission spéciale instituée alors proposa un compromis auquel les dépu-

tés socialistes au Parlement pouvaient donner leur approbation. La loi actuelle prescrit qu'une loi fédérale devra être promulguée relative à la question des heures de travail; jusque-là une ordonnance du Conseil fédéral assurera aux chauffeurs professionnels un repos convenable et contiendra des prescriptions sur les heures de travail et de présence des conducteurs de véhicules automobiles au service d'entreprises commerciales de transport de personnes, de même que des conducteurs de véhicules automobiles employés régulièrement ou occasionnellement au transport de marchandises. Afin de contrôler l'observation des dispositions à ce sujet et assurer le repos de nuit, le Conseil fédéral aura la faculté d'édicter pour les camions lourds une interdiction de circuler pendant la nuit. Telle est à présent à peu près la teneur

de l'article 17. Reste à savoir s'il sera possible de faire introduire dans les prescriptions légales encore à promulguer, les détails sur la réglementation des heures de travail que les conducteurs d'automobiles désirent voir incorporer dans la législation.

Nous faisons suivre ci-après un court exposé sur les autres dispositions de la loi intéressantes pour les conducteurs d'automobiles. En ce qui concerne la *signalisation des routes*, il est dit simplement que les routes seront pourvues de signaux uniformes, à prescrire par le Conseil fédéral. Il ne sera permis de placer de la publicité sur ou le long des routes que lorsque ces réclames ne peuvent porter aucune atteinte à la sécurité de la circulation. La forme des signaux prescrits ne pourra être employée que pour la circulation routière; il est interdit d'employer pour la publicité des couleurs pouvant créer une confusion quelconque avec les signaux de la circulation.

Le *permis de circuler* d'une voiture est délivré par le canton dans lequel le véhicule est stationné, le *permis de conduire*, par le canton dans lequel le requérant a son domicile. Les permis doivent être renouvelés tous les ans. Le permis de circuler est délivré après une expertise officielle et lorsque le requérant a présenté les preuves qu'il est au bénéfice de l'assurance de responsabilité civile exigée.

Le permis de conduire est délivré à la suite d'un examen dans lequel le candidat a fourni les preuves de sa capacité de conduire sans danger pour la sécurité publique et de sa connaissance des prescriptions sur la circulation. Le permis ne peut pas être délivré: aux personnes n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans, à celles incapables de discernement ou atteintes d'une infirmité physique ou mentale les empêchant de conduire sûrement, à celles adonnées à la boisson et finalement à celles qui, pour d'autres raisons constatées par les autorités, ne paraissent pas qualifiées pour conduire. Un nouvel examen est nécessaire lorsque le permis de conduire n'a pas été renouvelé pendant 2 ans à compter de son échéance. Un examen renouvelé peut aussi avoir lieu lorsque la capacité de conduire du porteur du permis soulève des doutes.

Un permis de conduire spécial est exigé pour les transports professionnels de personnes et pour la conduite de voitures automobiles de poids lourd transportant régulièrement ou occasionnellement des personnes. Ce permis spécial ne peut être délivré qu'aux conducteurs ayant atteint l'âge de 22 ans révolus.

Le *retrait du permis de circuler* a lieu lorsque le véhicule ne répond plus aux conditions requises ou que l'assurance est venue à cesser. Le *permis de conduire* est retiré lorsque des circonstances, qui en auraient empêché la délivrance viennent à être connues après-coup ou se produisent après la délivrance du permis, de même que dans des cas d'infraction grave ou de contraventions réitérées aux

règles de la circulation. Le permis est retiré pour un mois au moins, lorsque le conducteur a conduit en état d'ivresse et pour un an au moins, lorsque, étant en état d'ivresse, il a causé un accident.

Relativement à la question de l'apprentissage, il est stipulé que les candidats au permis doivent, en faisant des courses d'apprentissage, être accompagnés d'une personne munie du permis de conduire qui assume en droit la responsabilité. Le candidat doit demander à l'autorité du canton où il est domicilié, un permis d'apprenti-conducteur.

Le Conseil fédéral édictera par la suite des prescriptions relatives aux plaques de contrôle et aux permis pour véhicules automobiles et conducteurs étrangers.

La deuxième partie de la loi regarde uniquement les règles de la circulation. A part l'article 17 déjà mentionné sur les garanties de sécurité, suivant lequel il est interdit de compromettre la sécurité par un excès de fatigue du conducteur ou par toute autre circonstance qui le priverait de la maîtrise de son véhicule, les articles contiennent dans les grandes lignes les prescriptions que voici.

Les conducteurs de véhicules automobiles ont le devoir d'observer les directions et les ordres de la police de la circulation qui, lorsque les circonstances l'exigent, peut donner des ordres dérogeant aux règles de la circulation. Le Conseil fédéral édicte des prescriptions concernant les signes à donner par la police et par les conducteurs de véhicules automobiles. Tout véhicule automobile doit être muni de feux, dès la chute du jour et en cas de brouillard intense; cette obligation cesse lorsque le véhicule stationne à un endroit convenablement pourvu d'éclairage public ou à un endroit de parking officiel. En cas de transport de poutres ou d'autres objets faisant saillie sur le gabarit du véhicule, l'extrémité de la charge doit être nettement signalée, aussi bien le jour que la nuit. Tout véhicule automobile doit en outre être muni d'un appareil avertisseur dont il sera fait usage aussi souvent que la sécurité de la circulation l'exige. Le conducteur est avec cela, tenu de veiller à ce qu'il ne se produise pas d'excès de fumée, ni de bruit, ni d'odeur. Le pot d'échappement doit être placé sur le véhicule de manière que son fonctionnement ne puisse pas être compromis par le conducteur. La loi prescrit aussi que les véhicules automobiles doivent être munis de bandages pneumatiques. Le poids maximum d'un véhicule en charge ne pourra pas dépasser onze tonnes. Des exceptions à ces deux dernières prescriptions sont autorisées dans certains cas. La largeur maximum d'un véhicule, y compris la charge, ne pourra pas excéder 2,20 m; sur des parcours déterminés une largeur de charge de 2,40 m sera admise. Tout conducteur doit être constamment maître de sa vitesse et il doit l'adapter aux conditions de la rue et de la circulation. Il est notamment tenu de ralentir, ou le cas échéant de s'arrêter, au sein d'agglomérations,

lors de passages à niveau, ainsi que partout où son véhicule risque de troubler la circulation, de gêner le public, d'effrayer des animaux ou de causer un accident. En cas de croisements et de dépassements, il doit observer une distance convenable. Les véhicules dont la construction permet de dépasser une vitesse de 20 km, à l'heure doivent être munis d'un indicateur de vitesse. Pour les camions automobiles, des vitesses maxima seront fixées par voie d'ordonnance. Pour d'autres véhicules aussi, des ordonnances sur la vitesse maximum pourront être rendues.

En ce qui concerne les croisements et les dépassements, la loi stipule ce qui suit: le conducteur doit tenir sa droite, croiser à droite et dépasser à gauche. Les virages à droite doivent être pris à la corde, les virages à gauche au large. Il est interdit de dépasser un véhicule à un carrefour, un passage à niveau et à des endroits où la visibilité est insuffisante, particulièrement aux virages. Le conducteur d'un véhicule qui circule plus lentement qu'un autre doit se ranger à droite afin de se laisser dépasser par le véhicule plus rapide qui s'est annoncé. Dans les dépassements, les conducteurs sont tenus de tenir compte des autres usagers de la route. La dernière prescription importante pour les conducteurs d'automobiles est celle qui prescrit aux conducteurs de ralentir leur course aux bifurcations et aux carrefours et de céder le pas aux véhicules venant de droite. Sur certaines routes, désignées comme routes principales, les véhicules ont la priorité sur ceux venant de routes secondaires, lesquels, à leur tour, sont tenus de ralentir leur vitesse.

Les expériences avec des autobus sur rails

Des représentants de l'administration des chemins de fer de Tchécoslovaquie ayant assisté aux expériences organisées par l'Association internationale du Congrès des chemins de fer avec des autobus sur rails, on envisage à présent dans ce pays l'introduction de pareilles voitures munies de pneumatiques. Les avantages de ce nouveau type de voitures consisteraient principalement dans sa grande vitesse et l'absence de bruit, raison pour laquelle on a l'intention de les introduire sur les parcours à circulation peu intense où le public pose des exigences élevées de confort.

En Angleterre, la *London Midland and Scottish Railway Co* veut faire des essais avec une pareille voiture, appelée *Ro-Railer*. Une demande d'autorisation à cet effet a déjà été présentée par elle aux Commissaires du trafic compétents.

Dans une série d'autres pays, des expériences ont également été tentées avec ces nouvelles voitures, entre autres aux Etats-Unis. La vitesse obtenue était de près de 100 km, à l'heure. Dans ce cas, de même qu'en Tchécoslovaquie, il s'agissait du type de voiture créé par la Société Michelin; en Angleterre il s'agissait d'un produit de la société Karrier Motors.

Le prochain Congrès de l'Union internationale des entreprises de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles

Le congrès de l'Union internationale des tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles aura lieu à la Haye, du 26 juin au 4 juillet prochain.

L'ordre du jour comporte les points suivants:

- 1°) Exploitation rationnelle d'un réseau de tramway.
- 2°) Etude comparative des différents modes de perception.
- 3°) Les moteurs de traction et la récupération.
- 4°) Construction de voitures métalliques.
- 5°) Problème de la circulation dans les parties très encombrées des grandes villes.
- 6°) Exploitation par trolleybus.
- 7°) Communication sur le «Schwebelbahn im Wuppertal».
- 8°) Etude comparative des différents modes de freinage.
- 9°) Horaires économiques pour tramways et lignes d'autobus sur les sections où il y a une circulation très dense.
- 10°) Suppression du bruit des voitures à deux essieux fixes à grand empattement dans les courbes.
- 11°) Comparaison des transports en commun, chemins de fer d'intérêt local, tramways, omnibus, automobiles.
- 12°) Perfectionnements apportés dans la construction du matériel sur voie ferrée et sur route (traction et matériel roulant).
- 13°) Rapport sur le «Zugspitzbahn».
- 14°) Application du moteur Diesel à la traction.
- 15°) Meilleures dispositions à adopter pour la carrosserie des automobiles des transports en commun, tant urbains que ruraux.
- 16°) Etudes expérimentales sur la suspension, la tenue de route et la résistance au roulement des véhicules de transport en commun (appareils et méthodes de mesure, résultats obtenus).
- 17°) Les chemins de fer d'intérêt local et les grands réseaux de chemins de fer dans leurs rapports avec le trafic sur route.
- 18°) Moyens d'éviter l'usure ondulatoire des rails.

On constatera en parcourant cet ordre du jour qu'il contient de nouveaux différents points qui n'intéressent pas seulement ces entreprises mais qui sont d'un intérêt direct pour le personnel des tramways, des autobus et des chemins de fer secondaires. Nous signalons ces points à l'attention particulière des organisations adhérentes en les priant de vouloir vérifier et réfuter le cas échéant, les communications qui seront faites aux assises patronales par les représentants des entreprises de leur pays.

MARINS

Après la Conférence maritime - Une lettre d'Espagne

par

Manuel Vidal Révora, secrétaire de la Fédération nationale des travailleurs maritimes d'Espagne

Un des points du programme social que notre camarade Largo Caballero est en train de réaliser en sa qualité de ministre du Travail, a trait à l'amélioration de la situation des marins et des pêcheurs. Une importante conférence, d'une durée de 27 jours, a été tenue à ce sujet à Madrid au mois de février. Des délégués des différents ports et des différents syndicats adhérents à la Fédération nationale des travailleurs maritimes y participaient. Les principales questions dont s'est occupée la conférence furent celles de la création de bureaux officiels de placement pour marins, des commissions paritaires, des conditions sanitaires à stipuler dans le contrat d'engagement, des questions hygiéniques en général, du tableau des rations, des travaux d'un caractère spécial, de l'application de la journée de 8 heures pour toutes spécialités et de la constitution d'une caisse nationale de retraites pour marins. Il serait fastidieux d'entrer ici dans tous les détails et cela occuperait un espace plus grand que celui dont nous pouvons disposer. Nous donnerons néanmoins un bref exposé afin que les marins qui luttent sous la bannière de l'I.T.F. puissent connaître ce qui est fait dans notre pays et se rendre compte des avantages et des conditions modernes que la loi accordera bientôt aux marins espagnols.

Bureaux de placement

En Espagne, les marins ont toujours été les victimes d'un commerce illicite et honteux. Toutes les mesures pour y mettre fin, y compris celles proposées par l'Organisation internationale du Travail, se sont trouvées inefficaces, pour la simple raison que les capitaines continuaient toujours à avoir le monopole du recrutement des équipages et que, à défaut de bureaux de placement légalement constitués, les marins se rendaient toujours chez eux pour trouver du travail. L'unique moyen pour mettre fin à cet état de choses était celui qui a été récemment adopté: la création de bureaux de placement officiels de l'Etat, sous le contrôle d'organisations légalement reconnues qui sont en faveur de ce système. Il y avait aussi des sociétés de navigation qui avaient leurs propres bureaux de placement; pratiquement ceux-ci n'étaient cependant pas autre chose que des institutions des syndicats jaunes. Le système qui va être adopté actuellement comportera, pour les membres des syndicats, d'amples garanties de liberté d'association; il sera moins gênant, plus convenable et plus digne de

la position que les travailleurs se sont conquise, tandis qu'il mettra fin aux intermédiaires qui exploitaient les marins sans scrupule.

Le contrat d'engagement

Les contrats d'engagement des marins dans la forme pratiquée en Espagne jusqu'à présent, offraient aux armateurs, sans parler du fait qu'ils étaient formulés en un jargon que personne n'arrivait à comprendre, toutes possibilités d'incorporer des clauses spéciales permettant de tourner les dispositions légales contenues dans les Codes du Commerce et du Travail. Les conditions que les contrats comportaient étaient d'une part, d'une sévérité draconienne et d'autre part, elles n'accordaient aucune sécurité d'engagement aux marins. L'amélioration la plus importante qui ait été obtenue, c'est le caractère plus stable qui a été donné à l'engagement des marins, du fait qu'il est prévu que le contrat d'engagement peut rester valable pendant une période illimitée, jusqu'à ce qu'il soit abrogé par accord réciproque, à moins de raisons spéciales pour l'annuler.

Les commissions paritaires

Ces institutions, dont les marins étaient exclus jusqu'à l'avènement de la République, ont subi d'importantes modifications de forme et d'attributions par l'actuel ministre du Travail. A présent qu'elles ont été constituées aussi pour les marins, des litiges peuvent être réglés dans les 24 heures et d'une manière équitable. Avec l'ancien système, dans lequel les autorités maritimes avaient la suprématie, les litiges n'étaient guère liquidés d'une manière favorable aux marins. Les travailleurs peuvent en outre être à présent leur propre avocat et ils ont la possibilité de surveiller l'observation des contrats conclus entre ouvriers et employeurs, des stipulations de la législation sociale etc. En considérant la question sous tous ses aspects, nous pouvons dire par conséquent que nous avons fait des progrès. Les commissions paritaires dans les ports ont le droit de fixer les salaires et les conditions de travail. Nous sommes d'avis qu'elles peuvent devenir une arme formidable entre les mains des travailleurs.

Le contrôle ouvrier

Il y aura sur chaque navire un contrôle de la part des travailleurs en ce qui concerne la nourriture de l'équipage. Sur les navires espagnols, c'est généralement

l'armateur qui nourrit l'équipage. Ceci a donné lieu d'une part, à un grand nombre de plaintes et de litiges et a, d'autre part, été cause du renvoi de plus d'un marin qui s'était distingué dans ce genre de réclamations. La question de la nourriture a eu jusqu'à présent deux aspects défavorables: 1°) le montant minime destiné à ce but; 2°) le fait que les personnes responsables pour la nourriture de l'équipage ont tâché d'en retirer pour eux-mêmes le maximum de bénéfices aux dépens des marins. A l'avenir, afin d'empêcher ces abus, un délégué de l'équipage sera désigné à bord de chaque navire par accord entre l'armateur et le syndicat des marins. Ceci est un grand succès pour nous, car en examinant la question avec soin, on verra que nous avons acquis deux avantages importants: nous avons obtenu la reconnaissance qu'on nous refusait jusqu'à présent et ensuite, c'est un premier pas important vers l'institution d'un contrôle ouvrier dans d'autres questions ayant un lien avec le travail administratif etc. à bord des navires.

Le congé annuel

Il est probable que les marins d'aucun pays en dehors de l'Espagne ne bénéficiaient d'un congé annuel si étendu pour toutes catégories. Nous avons réussi à obtenir pour les marins qui ont été engagés pendant une année à bord de navires appartenant à un même armateur, le droit à un congé de 15 jours; après deux années de service le congé est d'un mois ou, si les hommes renoncent à ce droit, ils bénéficient d'un mois de salaire plus l'indemnité de nourriture. Si l'on considère que les marins à bord de navires affectés au cabotage viennent souvent dans les ports où demeure leur famille, on peut estimer le montant qu'ils gagnent de plus de cette manière, en y ajoutant l'allocation dont il est question plus loin, à 25 pesetas par mois. Nous avons donc réussi à améliorer considérablement les conditions de travail de nos camarades et nous avons obtenu pour eux un droit dont seuls les officiers bénéficiaient jusqu'à présent.

Les conditions hygiéniques

Suivant la loi sanitaire du 9 septembre 1922, le logement des marins à bord doit offrir le maximum de confort et d'hygiène. Vu le caractère préhistorique de la marine marchande espagnole, il ne peut cependant être fait droit dans la pratique à cette stipulation. Dans les questions sociales, notre pays entre cependant à présent dans une période de changements importants et des tentatives vont être faites pour imposer le respect de cette loi, restant entendu que les changements nécessaires vont être apportés sur les navires qui s'y prêtent. Les navires nouvellement construits sont déjà conformes aux prescriptions de la loi. Les armateurs ont reconnu la valeur des arguments avancés par nous et, lorsque nous avons réclamé pour les hommes des draps, des matelas etc., ils se sont déclarés disposés à payer à la place de cela une allocation de 5 pe-

setas par mois, ce qui représente un supplément de salaire de 60 pesetas par an pour chaque homme.

La journée de 8 heures

Nous, dont les idées ont été formées dans le moule syndical de l'I.T.F., ne pourrions pas oublier évidemment ce qui a, pendant bien des années, été inscrit à sa bannière, ni les batailles livrées par elle pour la revendication logique et justifiée tendant à l'introduction de la journée de huit heures à bord de tous les navires, quel que soit le genre de navigation auquel ils sont affectés. La lutte a été dure, mais nous n'avons pas cédé d'un pouce. «La journée de huit heures pour tous les travailleurs maritimes à bord de tous les navires!» Telle était la demande des délégués ouvriers pleins d'ardeur et d'enthousiasme. L'argument des employeurs était la concurrence des autres pays; à quoi les délégués ouvriers répliquèrent en demandant si d'autres branches de la production n'étaient pas également sujettes à la concurrence et en suggérant aux armateurs de donner leur consentement national, afin qu'à la Conférence internationale du Travail, il y ait une grande puissance de plus en faveur des huit heures. Les délégués ouvriers demandèrent aussi aux armateurs s'ils croyaient que les marins consentiraient à attendre la réalisation de leurs légitimes espérances, jusqu'à ce que les armateurs du monde entier estiment que le moment était venu de la leur accorder. Ils insistèrent par conséquent pour qu'on donne aux marins la journée de huit heures dont bénéficiaient les travailleurs de toutes les autres industries et indiquèrent que, si la loi n'accordait pas ce qui était un droit incontestable, la force, s'appuyant sur ce même droit, permettrait d'en obtenir la consécration légale. Il est hors de doute que les huit heures nous seront accordées dans le cabotage national, mais nous aurons des difficultés à les obtenir dans le cabotage international et dans la navigation au long cours. Le programme social de la République espagnole comprend l'approbation, à la prochaine Conférence à Genève, de l'introduction de la journée de huit heures à bord de tous les navires.

La caisse des pensions

Dans la marine marchande subventionnée, des caisses de prévoyance existent. Une loi de 1925 prescrit aux armateurs d'affecter 4 % à la pension des marins. Attendu toutefois, que ces caisses ont jusqu'à présent été utilisées dans une large mesure pour exercer sur les marins une pression de caractère religieux, politique ou syndical, pression à laquelle les marins ont souvent cédé par crainte de perdre leurs droits à la retraite, il est proposé à présent de créer une Caisse nationale des pensions, à laquelle des contributions seraient versées par les marins, les armateurs et l'Etat, et qui ne s'étendrait pas uniquement aux marins mais aussi aux travailleurs des ports et des

estuaires, aux conducteurs d'allèges, pilotes, employés des sociétés de navigation, pêcheurs etc. Une enquête sur la manière dont ont été gérés les anciens fonds sera faite en premier lieu par une commission de sept membres, dont fait partie l'auteur du présent article, et nous espérons qu'il sera possible alors de réaliser ce qui a été pendant tant d'années le désir sincère des travailleurs maritimes. Cette réalisation sera une digne récompense, accordée dans leur vieillesse, aux marins qui passent leur vie, exposés aux dangers des éléments, dans le but de sauvegarder et de favoriser les intérêts financiers et commerciaux de leur pays.

Pour terminer, des promesses formelles ont été faites que les taux des salaires seraient revus et que l'ensemble du programme sera mis en mouvement avant deux mois. Les marins sont pleins d'es-

poir, mais ce n'est que par la puissance de leurs organisations syndicales qu'ils réussiront à imposer le respect des lois promulguées à leur intention.

La Conférence prit fin par une décision très heureuse. Le groupe ouvrier avança l'idée de procéder à la création d'un Orphelinat national pour les enfants des marins et pêcheurs décédés, idée qui n'est point nouvelle en Espagne, attendu que depuis des années, diverses industries aussi bien qu'institutions militaires, ont de pareils orphelinats. La suggestion fut accueillie par une salve d'applaudissements et on ne saurait imaginer une fin plus heureuse de cette Conférence. Un grand avenir attend les marins espagnols. Nous devons à présent déployer plus d'activité que jamais, car il y a toujours des choses qui nous font défaut.

Gijon, mars 1932.



L'espéranto et le mouvement socialiste hollandais

L'espéranto jouit d'une grande popularité parmi les ouvriers socialistes de Hollande, bien que — ainsi que c'est hélas le cas dans bien des pays — les milieux dirigeants adoptent à son égard une attitude mi-sceptique, mi-hostile. Parmi les propositions proposées par les diverses sections locales à l'ordre du jour du congrès du Parti socialiste, qui a eu lieu fin mars, il n'y en avait pas moins de 30 qui avaient trait à l'espéranto. D'autres années aussi, des propositions de ce genre ont été présentées; le nombre n'en a cependant jamais dépassé le chiffre 7.

Le congrès s'étant longuement occupé de questions d'ordre interne, les propositions relatives à l'espéranto ont été renvoyées au congrès complémentaire qui aura lieu cet automne.

L'espéranto et les ouvriers des transports

La Fédération internationale d'ouvriers des transports et des communications espérantistes (IFETT), constituée l'année dernière et qui déploie son activité dans les rangs des organisations adhérentes à l'I.T.F., a déjà enregistré des succès. Des groupements nationaux ont été fondés en Autriche, Suède, Hollande et Suisse, tandis que, dans d'autres pays, des démarches sont tentées à cet effet. Les organes des groupements adhérents à l'I.T.F. ont donné des renseignements sur la constitution de l'I.F.E.T.T. et ont invité leurs membres espérantistes à participer à cette œuvre. En Hollande, les sections d'Amsterdam et de Rotterdam de l'Association néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways ont adopté des propositions à inscrire à l'ordre du jour du prochain congrès, dans lesquelles le Comité est invité à appuyer, moralement et financièrement, le mouvement mené en Hollande au profit de l'I.F.E.T.T.

A l'occasion du congrès de Prague de l'I.T.F., la nouvelle Fédération tiendra sa propre conférence. En vue des travaux préparatoires nécessaires, un camarade espérantiste a été désigné pour faire partie du Comité de préparation du Congrès de Prague.

L'espéranto dans la circulation

Suivant l'exemple donné par la ville de Cannes, la municipalité de Cagnes sur Mer (localité située entre Cannes et Nice) a décidé à son tour de se servir de l'espéranto pour les textes de signalisation routière.

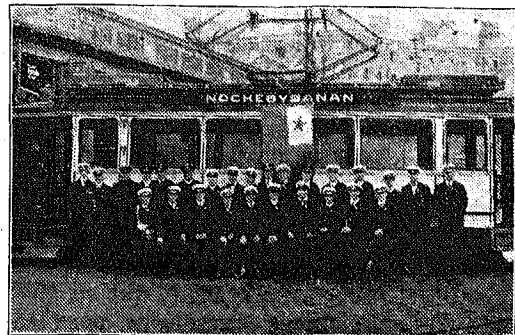
L'espéranto au Japon

Au Japon, ce sont surtout les milieux scientifiques qui s'intéressent à l'espéranto. Il n'est pas rare d'y trouver des articles scientifiques en espéranto ou des résumés espéranto dans des périodiques scientifiques japonais. Lors du Congrès international des Ingénieurs, tenu à Tokio en 1929, on a constaté que jusqu'à cette époque, 22 dissertations médicales, 17 physiques, une technique et une juridique avaient paru en espéranto. Un rapport de l'Observatoire météorologique de Taten, publié uniquement en espéranto, mérite une mention particulière. Cinq volumes, comptant un total de 1009 pages, ont paru jusqu'ici. Dans la série *Scientific Papers* une quinzaine de publications, écrites uniquement en espéranto, ont jusqu'à présent vu le jour.

Recenzo

Adreslibro de Pollandaj Esperantistoj, 1931, prilaborista kaj eldonita de Jan Zawada, Warszawa, prezo 3, — svisaj frankoj, 208 pĝ.

Ampleksa helpilo kaj gvidlibro por ĉiu pola esperantisto. Enhavas ĉion sciindan pri Esperanto, ekz. argumentoj por Esperanto, esperanta gazetararo, esperantistaj organizaĵoj, organiza formo de la neŭtrala Esperanto-movado, mallonga gramatiko ktp, parte en pola kaj parte esperanta lingvoj. Fine ĝi enhavas adresaron kun pli ol 4000 adresoj de polaj esperantistoj. Granda kaj gratulinda laboro.



Un groupe d'agents de tramways espérantistes de Stockholm