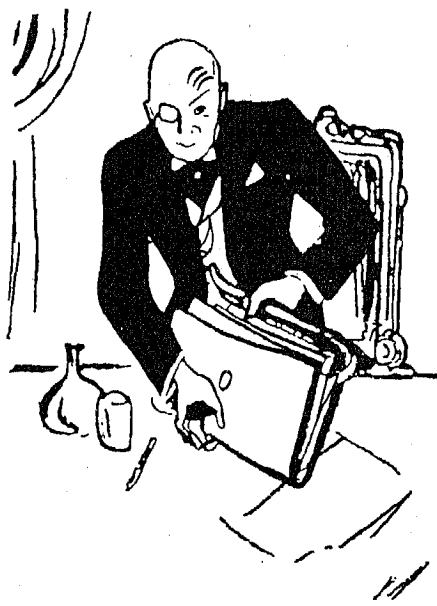


ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

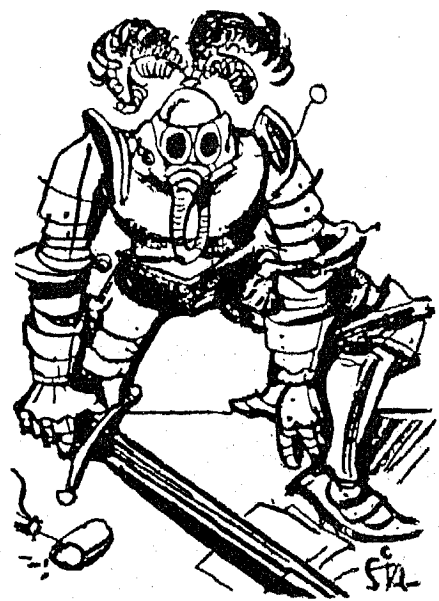
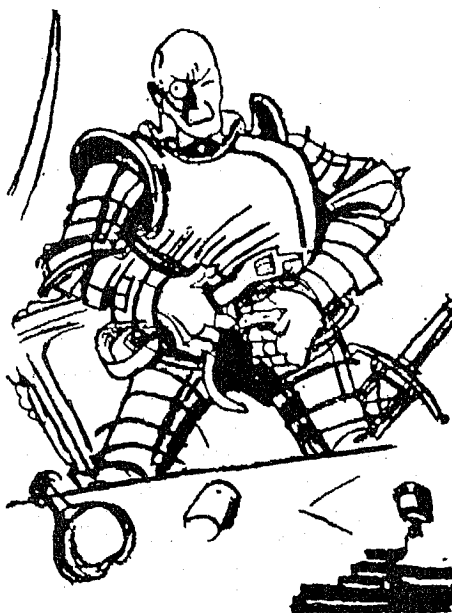
PARAÎT UNE FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISÉ ET ESPAGNOLE

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



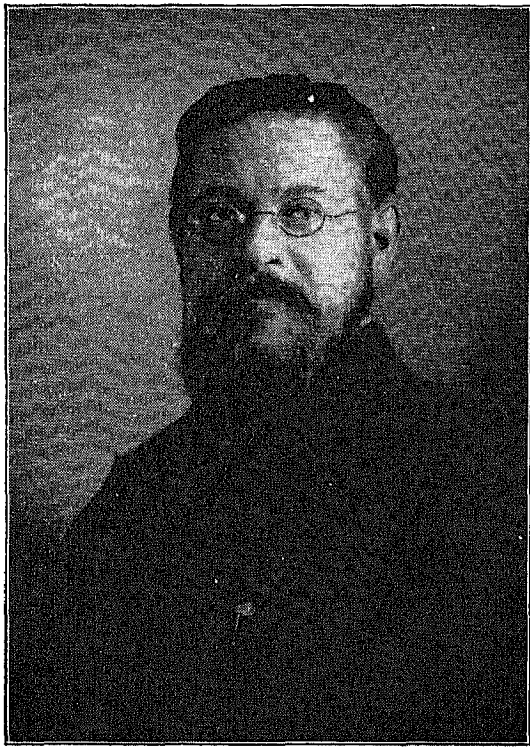
SOMMAIRE:

Articles d'intérêt général:	
La mort d'Albert Thomas	50
La XVIème Conférence internationale du Travail	50
Les organisations des travailleurs des transports et des communications des pays baltes	51
Communications du Bureau	52
Amendements présentés à l'ordre du jour du Congrès de Prague	53
Encore une lettre des camarades italiens	53
Cheminots: La coordination des moyens de transport	
Le niveau de vie des ouvriers des chemins de fer allemands	54
L'auto sur rails, la «Micheline»	56
La situation des cheminots bulgares	57
Ouvriers des transports:	
L'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains	57
Marins:	
Les patriotiques armateurs anglais	59
Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche (III)	60
Espéranto	54



Les différentes phases de la Conférence du désarmement

Ulk, Berlin



La mort d'Albert Thomas

Au moment où mardi, le 12 avril, à l'ouverture de la XVIème session de la Conférence internationale du Travail, le président consacra quelques mots à la mémoire de trois hommes qui avaient joué un rôle important dans l'Organisation internationale du Travail, l'ancien président Albert Fontaine, l'homme d'Etat hollandais Monseigneur Nolens et l'ambassadeur polonais Sokal, et où l'auditoire, attentif, se leva respectueusement, personne ne pouvait supposer que même pas quatre semaines plus tard, quelqu'un serait brutalement arraché à ce milieu, quelqu'un dont la signification pour le Bureau international du Travail était incomparablement plus grande que celle des personnalités dont on regrettait le départ.

Tard dans la soirée du samedi 7 mai, Thomas, le Directeur du Bureau international du Travail décéda brusquement à Paris, à l'âge de même pas 55 ans.

Né, le 16 juin 1878, à Champigny-sur-Marne (Seine), où son père tenait une modeste boulangerie, il se distingua dès l'école primaire, par sa vivacité intellectuelle et son étonnante application au travail, et put poursuivre ses études dans le degré secondaire. Brillamment reçu à l'Ecole normale supérieure, il en sortit, en 1902, agrégé d'histoire et de géographie, avec le numéro un.

Bientôt il quitta l'enseignement, ayant été accaparé par le journalisme et par la politique.

Après avoir étudié un an à l'étranger, il publia de nombreux ouvrages, notamment sur le syndicalisme allemand et sur le mouvement socialiste au temps de la Révolution française. Remarqué tout

de suite par Jaurès, Albert Thomas se vit confier par le grand tribun l'histoire du Second Empire dans la série des volumes de *L'Histoire Socialiste*. Jaurès en fit aussi son collaborateur à *L'Humanité*, dès la parution du quotidien socialiste, en 1904, lui confiant la rubrique du mouvement syndical et de la coopération.

Albert Thomas n'était pas seulement écrivain et journaliste; c'était aussi, on le sait, un remarquable orateur.

Il donna une nouvelle animation au mouvement socialiste dans la banlieue Est de Paris. Son premier mandat électif lui fut confié par ses concitoyens de Champigny qui le désignèrent, en 1904, pour siéger au Conseil municipal. Il y était alors le seul socialiste. En 1906, il y revint, cette fois avec six camarades du parti.

Candidat, la même année, au Conseil général dans le canton de Nogent-sur-Marne, il développa de telle façon l'influence du parti, qu'en 1910 il était élu député de Sceaux. Tout de suite, il se fit remarquer à la Chambre. Il était des trois nouveaux élus que Jaurès désigna pour faire entendre la parole socialiste, à la première séance de la législature.

En 1912, Albert Thomas, ayant fait entrer au Conseil municipal de Champigny une forte minorité socialiste, fut nommé maire. En 1914, il était triomphalement réélu député de sa circonscription.

Vint la guerre.

Albert Thomas se vit confier, dans le cabinet Briand de 1915, où Sembat et Guesde étaient ministres, le sous-sécretariat d'Etat à l'artillerie et aux munitions. En 1916, il devint ministre des armements. Quand le Parti eut décidé de ne pas continuer sa participation au gouvernement de M. Painlevé, Albert Thomas déclina l'offre pourtant tentante qui lui avait été faite: le portefeuille des Affaires Etrangères.

Au moment de l'élaboration du traité de Versailles, Albert Thomas réclama à la tribune de la Chambre et obtint la création d'un organisme international pour la protection des travailleurs. Cet organisme devait devenir le Bureau International du Travail, et Albert Thomas en devait être et demeurer jusqu'à sa mort le directeur.

Pendant toutes ces années, Albert Thomas a été l'âme, la force motrice de l'Organisation internationale du Travail. Inlassablement, avec une puissance de travail presque surhumaine, il a lutté, ayant foi dans son œuvre, se dépensant sans compter. C'était une figure qui imposait l'admiration, l'appréciation et le respect, également à ceux qui ne partageaient pas ses vues. Sa fin soudaine et tragique, crée dans l'Organisation internationale du Travail un vide qu'il sera difficile, très difficile, de combler.

Tous ceux qui l'ont connu, comme homme et comme travailleur, conserveront de lui un souvenir inoubliable.

La XVIème Conférence internationale du Travail

La XIème session de la Conférence internationale du Travail, tenue à Genève en juin 1928, décida, après une opposition énergique de la part du patronat, d'inscrire la question de la prévention des accidents pour les ouvriers des ports comme un point séparé à l'ordre du jour de la Conférence de 1929.

Un projet de convention internationale, élaboré dans tous les détails par la section des ports et docks de l'I.T.F., projet distribué aux délégués à la conférence en 5 langues, une documentation étendue apportée par l'I.T.F. et exposée pendant la conférence, documentation qui illustrait nettement les dangers du travail dans les ports, et, non en dernier lieu, la manière capable, énergique et unie dont le groupe ouvrier, dirigé par l'I.T.F., défendit ses revendications, tout cela aboutit à ce que la Conférence donnât au Bureau international du Travail non seulement mission de se servir, pour l'envoi de son questionnaire aux gouvernements, du projet élaboré par l'I.T.F., mais encore de joindre ce projet, en guise de recommandation, audit questionnaire.

La XIIème session de la Conférence, tenue en juin 1929, aboutit au vote, à une très grande majorité, d'un projet de convention correspondant dans les grandes lignes au texte proposé par l'I.T.F. l'année précédente. Ce résultat fut atteint après des semaines de débats acharnés, vu que le projet préparé par le B.I.T., qui servait de base aux discussions, était sensiblement moins bon que ce qui avait été demandé par l'I.T.F.

Les efforts tentés depuis lors par les organisations adhérentes à l'I.T.F. pour obtenir la ratification de la convention par les Parlements, n'eurent qu'un résultat médiocre. Les gouvernements de deux parmi les principales puissances, à savoir ceux de Grande-Bretagne et d'Allemagne, avaient des objections, surtout d'ordre technique, pour soumettre à la ratification de leur Parlement le projet de convention tel qu'il avait été adopté par la XIIème session de la Conférence. Ils désiraient que quelques modifications fussent apportées au texte avant de procéder à une ratification.

Il s'en suivit que, contre toutes les règles, la convention non encore ratifiée fut soumise, trois ans après son adoption, aux fins de modification, à la XVIème Conférence, tenue cette année. L'I.T.F. et les organisations adhérentes d'ouvriers des ports n'y ont apporté leur concours que contraintes par les événements et non sans hésitation. L'argument décisif pour elles était la considération qu'une convention quelque peu modifiée,

qui soit ratifiée et appliquée par les principales puissances maritimes, serait plus importante qu'une convention non modifiée qui, à défaut de ratifications, resterait lettre morte. D'ailleurs, ainsi que nous venons de le dire, les modifications demandées par les gouvernements britannique et allemand, comme condition pour procéder à la ratification, étaient surtout d'ordre technique et n'avaient pas beaucoup d'importance vues du point de vue ouvrier.

Il se trouva toutefois à la Conférence que, à présent que l'on procéderait tout de même à des changements, d'autres gouvernements, à côté des gouvernements britannique et allemand, avaient présenté des propositions et des amendements dont certains auraient, en cas d'acceptation, sensiblement avili la convention. Ce fait rendit les délibérations à Genève plus importantes et plus sérieuses que l'on ne l'avait cru tout d'abord.

Le résultat des travaux fut, pour terminer, satisfaisant à presque tous les égards. Les avilissements proposés purent être écartés à l'exception d'un seul, et la convention telle qu'elle a été finalement adoptée par la Conférence, à l'unanimité des voix, ne satisfait pas seulement les objections primitivement formulées par les gouvernements britannique et allemand, mais constitue aussi une amélioration du texte adopté en 1929.

Les objections formulées par certains gouvernements contre une ratification, en d'autres termes contre une application de la convention dans leur pays, se trouvent donc supprimées. Il appartient à présent aux organisations de mettre tout en œuvre pour obtenir que les Parlements des divers pays ratifient la convention. Après l'industrie minière, c'est l'industrie des ports qui comporte le plus de dangers pour les travailleurs et qui réclame chaque année le plus grand nombre de victimes. Une législation de protection contre les accidents, telle qu'elle est réclamée et prescrite dans la convention dont le texte est à présent définitif, est d'une importance extrême pour tous ceux qui sont occupés au chargement et au déchargement des navires, les dockers aussi bien que les marins.

Avec cela, le fait que les clauses de la convention sont applicables aussi bien pour les engins qui se trouvent à terre, dans les docks et dans les diverses parties du port, qu'à bord des navires, obligera presque automatiquement, après ratification par les principaux pays maritimes, les autres pays à la ratifier et à en appliquer les dispositions, du moins en ce qui concerne leurs navires, sous peine d'être éliminés de la navigation maritime mondiale.

Les organisations des travailleurs des transports et des communications des pays baltes

Un groupement plus étroit

Dans l'époque actuelle, il est plus que jamais nécessaire que les organisations adhérentes à l'I.T.F. entretiennent entre elles, et avec le secrétariat, un contact aussi étroit que possible. Les pays baltes se trouvent un peu hors du centre et ne sont pas situés sur une grande artère de circulation, ce qui fait que les relations avec les camarades de ces pays laissent quelque peu à désirer.

Au congrès de Londres déjà, il fut par conséquent décidé, sur la proposition du secrétariat, d'accorder, lors de l'extension du nombre des membres du Conseil général, un siège dans cet organe à un représentant des pays baltes plus la Pologne.

Le secrétariat de l'I.T.F. se mit en outre en rapport avec les organisations de ces pays et avec les Centrales syndicales d'Esthonie et de Lettonie, en insistant pour que l'on prenne des mesures pour améliorer le contact réciproque entre les organisations et celui avec le secrétariat de l'I.T.F. et, en général, pour qu'on s'efforce d'étendre l'influence de l'Internationale dans ces pays. Grâce au concours qui nous fut accordé, les réunions projetées de représentants des organisations en cause purent avoir lieu à Reval, le 10 avril, et à Riga, le 16 avril. Un des secrétaires de l'I.T.F. parla à ces conférences, de même que dans un meeting public à Reval, sur l'œuvre de l'I.T.F. Il eut au cours de son voyage, l'occasion de rassembler des renseignements précieux sur l'activité des organisations adhérentes, sur la situation où elles se trouvent et sur les institutions de prévoyance créées par elles, et put avoir des entretiens avec des représentants d'organisations non encore adhérentes.

A la conférence tenue à Reval, le 10 avril, étaient représentées, outre la Centrale syndicale nationale d'Esthonie et l'I.T.F., les organisations de cheminots, marins, dockers et conducteurs d'automobiles par un total d'environ 35 délégués. Le camarade Zeibolts, président de l'Union des cheminots de Lettonie et membre suppléant du Conseil général de l'I.T.F. était également présent.

La conférence se prononça d'une manière unanime en faveur de la constitution d'une Fédération nationale groupant toutes caté-

gories de travailleurs des transports et des communications d'Esthonie. Elle se prononça en outre pour une collaboration étroite et régulière entre toutes les organisations de travailleurs des transports des pays baltes.

A la réunion, tenue à Riga le 16 avril, étaient présents environ 90 délégués des organisations de Lettonie, à savoir des cheminots, mécaniciens, dockers, marins, agents des tramways, chauffeurs et camionneurs. La Centrale syndicale du pays, de même que la conférence tenue à Reval quelques jours plus tôt, y avaient délégué trois camarades. L'assemblée prit, de manière unanime, la décision de principe qu'une Fédération balte des organisations de l'I.T.F. serait fondée. Le siège de cette Fédération sera établi dans les bureaux de l'Union des cheminots de Lettonie: Latvijas Dzelzcelnieku Savienība, Avotu ielā 4, Riga. De concert avec la Centrale syndicale de Lettonie, un plan de travail et un devis des dépenses seront soumis à l'approbation du Comité exécutif.

Le camarade Zeibolts présenta à la conférence de Riga un rapport sur l'introduction de la semaine de 40 heures comme moyen pour combattre le chômage. Nous reproduisons à la fin du présent article les conclusions de son discours.

Le Syndicat des dockers de Pärnu (Esthonie) a présenté une demande d'adhésion à l'I.T.F. Il est pour ainsi dire certain que le Syndicat de dockers de Reval prendra, dans sa prochaine assemblée, une décision identique. On envisage, en outre, en Esthonie, la fondation d'une Fédération centrale de dockers. Le Syndicat des agents des tramways d'Esthonie, envisagera aussi la question d'une adhésion. Des mesures ont été prises par le secrétariat de l'I.T.F., d'accord avec le Syndicat des chauffeurs de Reval, pour grouper en une Fédération nationale les différents groupements de chauffeurs.

Après les conversations qui ont eu lieu, les groupements de dockers, camionneurs et mécaniciens de Lettonie, qui ne font pas encore partie de l'I.T.F., s'occuperont de la question d'une adhésion.

Le secrétaire de l'I.T.F. visita aussi la Lithuanie, afin d'y étudier l'organisation syndicale parmi les travailleurs des trans-



La conférence tenue à Riga, le 16 avril 1932

CHEMINOTS

La coordination des moyens de transport

Depuis des années l'I. T. F. et les organisations adhérentes réclament que le chaos qui règne à l'heure actuelle dans le domaine des transports soit remplacé par une collaboration efficace et rationnelle des divers moyens de transports. L'Association des employés des chemins de fer anglais s'est distinguée à ce sujet dans notre Internationale en présentant à l'ordre du jour de notre congrès de Stockholm de 1928, une proposition dans ce sens. Or, le secrétaire général de cette organisation a préparé, de concert avec l'Union des cheminots et l'Association des mécaniciens et chauffeurs, un mémoire destiné au ministre des Transports et portant sur la question de la réorganisation des chemins de fer et la constitution d'un organe public appelé à acquiescer et à coordonner les entreprises de transports par fer et par route et d'autres entreprises de transports. Nous publions ci-dessous un résumé de ce document important qui fut présenté au ministre le 7 avril 1932 par une délégation des trois organisations en cause.

1) Pendant les longues négociations qui eurent lieu au début de l'année écoulée devant le Conseil National des salaires aux chemins de fer (ayant à statuer sur les demandes des Compagnies qui désiraient introduire des mesures radicales de réductions des salaires et d'avilissement des conditions de travail), les trois organisations du personnel des chemins de fer eurent l'occasion de se renseigner plus abondamment que jamais sur la situation répréhensible existant aux chemins de fer de leur pays.

2) Les difficultés où se trouvent les chemins de fer s'accroissent encore sans cesse, de sorte qu'une action législative sur une vaste échelle est nécessaire, dans l'intérêt non seulement des chemins de fer mais encore de la communauté.

3) Un service ferroviaire «efficient» est et sera toujours une question d'une importance vitale. Cette forme de transport est la plus pratique et la plus efficace pour l'exécution de la majorité des transports du pays.

4) L'immense volume de trafic effectué pas les compagnies de chemins de fer est une preuve suffisante de l'exactitude de cette affirmation. Il serait matériellement impossible de transférer aux transports routiers, à la satisfaction des usagers, des voyageurs et de la communauté en général, la totalité des services rendus par les chemins de fer. Déjà, un nombre effrayant de sérieux accidents surviennent par suite du fait que les routes sont surpeuplées à plus d'un endroit. Par conséquent, il n'est pas souhaitable que le trafic qui peut être liquidé d'une manière satisfaisante par les chemins de fer, soit détourné sur les routes.

5) Toutefois, la situation présente des chemins de fer est anti-économique et n'est pas satisfaisante. La loi sur les chemins de fer de 1921 qui prévoyait le fusionnement du grand nombre de compagnies existant à cette époque, en quatre grands consortiums, à savoir le *London Midland and Scottish*, le *London and North Eastern*, le *Great Western* et le *Southern Railway* s'est trouvée être inadéquate et à présent il serait nécessaire de concentrer ces compagnies en un seul service national de

propriété publique et sous le contrôle des pouvoirs publics.

6) Dans les circonstances actuelles, beaucoup de concurrence superflue se livre entre les compagnies de chemins de fer avec leurs quatre centres administratifs séparés. Cette concurrence a pour effet qu'un trafic important est effectué par des voies de détour, comportant du voyage, et des manœuvres supplémentaires. Elle occasionne aussi une quantité de travail superflu au matériel roulant des diverses compagnies, de même qu'aux 700.000 wagons de propriété privée dont la circulation est toujours admise sur les chemins de fer britanniques.

7) Les chemins de fer se trouvent aussi handicapés par le fait d'être sous le contrôle d'un grand nombre d'administrateurs qui ne se consacrent pas uniquement au service ferroviaire, mais ont beaucoup d'autres intérêts qui les touchent de plus près. Les services pourraient être unifiés sous la direction et le contrôle des *pouvoirs publics* et être alors administrés et développés d'une manière bien plus efficace par un petit nombre d'administrateurs dont ce serait l'unique occupation, qui auraient été désignés en raison de leur compétence et de leur expérience des transports ferroviaires et autres et qui agiraient sous la direction d'un président particulièrement qualifié.

8) Sans parler des avantages d'une surveillance exercée par un organisme unique, de la suppression d'une concurrence onéreuse et de la simplification des accords et arrangements d'ordre intérieur et extérieur, une économie appréciable résulterait de la standardisation de l'outillage, de l'achat de combustibles et de stocks en plus grandes quantités et de l'acquisition de nouveaux capitaux destinés aux extensions futures, à des conditions plus favorables que celles que les compagnies peuvent actuellement obtenir.

9) Bien que les chemins de fer soient indispensables comme moyen de transport primordial, l'usage de véhicules de transport routier peut, pour certains genres de trafic sur des distances relativement courtes (ou dans des régions où il n'y a pas de

lignes de chemins de fer) être le moyen le plus expéditif et le plus économique. Ce serait évidemment peu raisonnable d'encourir les sérieuses dépenses que comporterait à présent l'extension du réseau ferré dans des régions peu habitées pouvant être desservies de manière satisfaisante par les transports routiers.

10) On pourrait alléguer d'autres arguments en faveur des transports routiers, mais le Conseil National des Transports dont nous préconisons la création sera le meilleur juge pour en disposer dans l'intérêt public. Ce Conseil aurait la possibilité de décider de quelle manière le trafic doit être réparti, quelles améliorations devraient être apportées aussi bien aux transports par rail qu'aux transports par route et de quelle manière les frais primaires de ces services devraient être répartis.

11) A présent toutefois, les transports routiers ne portent pas leur part loyale dans les dépenses que comporte leur exploitation. Cette industrie n'a pas, dans une mesure suffisante, la charge du coût de la construction de nouvelles routes et de la réfection d'anciennes routes, tandis que les chemins de fer ont dû construire et équiper leurs réseaux à leurs propres frais, après avoir dû payer cher chaque centimètre de sol dont ils avaient besoin; avec cela, la voie ferrée doit être entretenue par eux, gardée et équipée d'appareils de sécurité coûteux — dont le fonctionnement requiert un grand nombre d'hommes — entièrement à leurs propres frais.

12) Dans le cas des transports sur route, la «voie» est fournie par la communauté et, en ce qui concerne les appareils de sécurité et la signalisation, ils sont aussi à la charge de la communauté. Certes, les entreprises de transports routiers contribuent quelque peu aux dépenses en payant les permis de circuler nécessaires pour leurs véhicules, mais cette contribution est tout à fait insuffisante et il serait légitime que les frais de l'entretien de la route et des services de signalisation soient portés par ceux qui utilisent les routes.

13) Si les entreprises de chemins de fer et de transports routiers étaient toutes acquises et exploitées par une autorité publique, les difficultés de la répartition des dépenses pourraient être plus facilement réglées qu'à présent; aussi pourrait-on plus équitablement établir des tarifs et des barèmes pour les divers services rendus et créer des dispositions convenables relatives aux heures de travail et aux taux de salaire des travailleurs des transports routiers. A présent, la coutume néfaste existe dans une assez large mesure, de faire des tarifs-marchandises trop bas dans des buts de concurrence. Il est notoire en outre que le personnel des transports routiers doit souvent fournir un nombre excessif d'heures de travail et que les salaires et conditions de travail de beaucoup d'entre eux sont exécrables.

14) Il serait souhaitable que l'organe public national proposé ait aussi qualité pour acquiescer et exploiter les services de navigation intérieure, de même que les

lignes de cabotage qui occupent tous deux leur place bien définie dans l'ensemble des transports. On pourrait en dire autant de la navigation aérienne dont le rôle s'étendra sans doute encore beaucoup à l'avenir.

15) Ces mesures apporteraient plus de prospérité et plus d'équilibre à l'industrie des transports et il en résulterait un essor qui serait profitable à la communauté.

16) Nos gares pourraient davantage être utilisées dans un but public. Le service des postes, par exemple, pourrait, dans bien des endroits, être avantageusement établi dans une gare et l'installation ferroviaire du télégraphe et du téléphone pourrait être mise à la disposition du public. En outre, certaines gares pourraient être exploitées à double usage en en faisant aussi des dépôts pour les véhicules automobiles circulant en communication avec les chemins de fer. Encore, les services électriques du pays pourraient être étendus à bon compte en faisant usage, pour placer les câbles, des bandes de terrain appartenant aux chemins de fer situées des deux côtés de la voie, au lieu d'acquérir du terrain de propriété privée.

17) On pourrait aussi aider au développement de l'agriculture en faisant usage des gares de campagne pour le triage et l'emballage des produits et comme dépôts pour l'emmagasinage, à un tarif raisonnable, de semences, engrais et machines agricoles destinés à des coopératives agricoles, à organiser sous les auspices du ministère de l'Agriculture.

18) Les chemins de fer eux-mêmes pourraient être améliorés par la construction de gares meilleures et plus claires. Beaucoup de voitures de chemins de fer, en outre, ont besoin d'être transformées ou nouvellement équipées. Mais, dans les circonstances actuelles, les Compagnies hésitent à procéder à ces améliorations, en premier lieu à cause de leurs récentes pertes et en deuxième lieu à cause des frais élevés de l'acquisition de nouveaux capitaux. Une autorité publique ayant un contrôle étendu sur l'ensemble des services de transport du pays — les tarifs étant établis, sur une base économique, par le Conseil ferroviaire des tarifs — aurait la possibilité d'acquérir de nouveaux capitaux aux conditions les plus avantageuses.

19) En ce qui concerne le capital actuel des compagnies de chemins de fer, il devrait être amorti à environ sa valeur actuelle en bourse. Les Compagnies ont à présent à leur charge une quantité de capital qui n'a jamais été rémunérateur et une autre quantité de capital qui, ces dernières années, est devenu non rémunérateur en permanence. Cela explique la diminution des cotations en bourse et il serait certainement déloyal si pareilles obligations devaient être reprises par un organisme public.

20) Conclusions: Les transports sont par leur essence-même un service public dont le caractère essentiel est que tout le monde et toute chose en dépendent. C'est pour cette raison que ce service devrait être transféré à la propriété publique et placé sous la surveillance d'un Conseil national des transports.

Le niveau de vie des ouvriers des chemins de fer allemands

L'Union des cheminots allemands a fait, en 1929 déjà, une enquête détaillée concernant les revenus et les dépenses de ses adhérents et a publié dans le numéro 25 de sa série de publications, les résultats de cette enquête qui donnait des détails sur le niveau de vie à cette époque des ouvriers et fonctionnaires au service de la Reichsbahn. Les importants reculs de revenus subis par les cheminots allemands ces derniers temps ont donné lieu à l'organisation de reprendre, pendant une période de 4 semaines, son enquête afin de constater dans quelle mesure les revenus ont baissé et quelle est l'influence de cette diminution sur les dépenses que peut faire une famille ouvrière, partant sur son niveau de vie.

Sous la pression combinée de la crise économique et des charges des réparations, qu'a à porter la Compagnie des chemins de fer allemands, les revenus que le personnel des chemins de fer retire de son travail ont fortement baissé.

La nouvelle enquête statistique faite par l'Union des cheminots allemands, a abouti à la constatation que le revenu des ouvriers des chemins de fer a baissé, en comparaison de 1929, de 31,8 %; cette constatation est basée sur les relevés faits par rapport aux recettes et dépenses de 53 ouvriers dans diverses classes de salaires et différentes régions économiques, choisis parmi des ouvriers intégralement occupés et des chômeurs partiels.

Les résultats de la statistique peuvent par conséquent être considérés comme caractéristiques non seulement du niveau de vie de l'ensemble du personnel des chemins de fer allemands, mais aussi, dans une large mesure, du niveau de vie des autres salariés allemands qui doivent travailler et vivre dans des conditions identiques ou analogues à celles des ouvriers des chemins de fer.

Le salaire, pour une période de 4 semaines, s'élève à 125,87 marks, contre 181,32 en 1929. Pour tous les chiffres comparatifs nous nous sommes servis des données statistiques recueillies par l'Union des cheminots en 1929, en les calculant sur une période de 4 semaines.

Le revenu du chef de famille joue évidemment un rôle décisif dans les recettes de la famille, attendu qu'il constitue environ les 4/5 du total des revenus des ménages. Les autres revenus se composent de revenus d'occupations secondaires, du travail de la femme et de subventions de la part de parents. Ils s'élèvent à présent à 13,47 mk. contre 30,35 mk. en 1929. Le revenu est majoré en outre de sommes touchées de pensionnaires, du produit de culture maraîchère, assurances et autres sources de revenus, de même que des emprunts contractés. Cette augmentation de revenus se chiffre à 18,25 marks contre 21,85 en 1929, avec quoi il faut cependant tenir compte du fait que la moyenne des emprunts contractés a monté, dans toutes les familles sur lesquelles porte la statistique, de 4,11, en 1929, à 18,18.

La famille ouvrière dispose donc à présent pour son entretien de 157,60 marks contre 233,52 marks en 1929. Ce recul est d'environ 35 %, lorsqu'on ne tient pas compte des emprunts contractés. Le recul des revenus n'est compensé qu'en partie par des prix plus bas. Suivant le chiffre indice, le coût de la vie a baissé de 19,1 % pendant la période allant de 1929 à janvier 1932. Si en 1929, une

famille ouvrière a pu mener une existence quelque peu convenable en dépensant 233,52 marks, 188,90 marks seraient à présent suffisants pour pouvoir mener le même train de vie. La somme dont peut disposer une famille ouvrière, est cependant inférieure de 31,30 marks à ce montant. La famille se voit par conséquent contrainte, sous la pression des circonstances, à renoncer à l'achat d'articles de première nécessité qu'elle pourrait se procurer moyennant ces 31,30 marks.

Le tableau ci-après montre les modifications, déterminées dans les dépenses faites par les ménages ouvriers, par la baisse du revenu.

	1932		1929	
	mk.	Pourcentage des dépenses totales	mk.	Pourcentage des dépenses totales
Denrées alimentaires	65,35	41,5	97,85	41,9
Loyer	20,60	13,0	21,66	9,3
Installation et entretien du logement	3,40	2,1	7,70	3,3
Chauffage et éclairage	8,—	5,1	9,14	4,0
Vêtements	11,10	7,0	29,63	12,7
Assurances	21,85	13,9	25,70	10,9
Cotisations	3,95	2,6	4,75	2,0
Impôts	4,15	2,6	3,86	1,6
Divers	15,40	9,8	27,10	11,6
Dépenses pour nourriture	153,80	97,6	227,39	97,3
Emprunts remboursés	2,25	1,4	3,42	1,5
Economies	1,55	1,0	2,71	1,2
Dépenses totales	157,60	100	233,52	100

Examinons quelques détails de plus près. Les dépenses faites pour denrées alimentaires sont en baisse de 33,2 % sur 1929. Pendant la même période, le coût de la nourriture a baissé de 26,2 %. La diminution plus accentuée des dépenses pour la nourriture s'explique du fait que les ménagères cherchent à faire des économies sur la nourriture, afin de pouvoir faire face à d'autres dépenses non moins importantes. L'alimentation des familles ouvrières est par conséquent devenue moins satisfaisante sous tous les rapports, car aussi bien les quantités que les qualités consommées ont diminué.

Pour l'installation et l'entretien du logement, on ne peut même plus dépenser à présent la moitié de ce qui était disponible à cet effet en 1929. Cet écart est particulièrement frappant pour les vêtements. Les dépenses à cet effet ont baissé de 29,63 marks en 1929 à 11,10 marks. Il va sans dire que ces 11,10 marks ne suffisent pas à une famille de 4 personnes pour couvrir les dépenses pour vêtements,

chaussures et linge, pour une période de 4 semaines, et de faire les renouvellements nécessaires.

Les impôts ont augmenté, en dépit de la baisse du revenu, à savoir de 3,86 à 4,15 marks, bien que, dans beaucoup de cas, le revenu ait baissé au-dessous du minimum établi pour le paiement d'impôts. Le poste «divers», qui comprend toutes les dépenses pour voyages, culture générale, culture physique, journaux etc., est inférieur de 43,2%, tandis que les prix de cette catégorie de dépenses ont baissé seulement de 10,6%. La famille ouvrière se voit par conséquent obligée de réaliser de sensibles économies aux frais de sa culture.

Il ressort nettement des résultats de l'enquête de l'Union des cheminots que les ouvriers de la Reichsbahn sont sérieusement affectés par les conséquences des réductions de salaires et du chômage partiel. Le niveau de vie a considérablement baissé, du fait que le recul des revenus n'est pas contrebalancé par le recul du coût de la vie.

Résumons: comme suite aux diminutions des revenus et aux augmentations des impôts,

les familles ouvrières sont contraintes de manger moins et des aliments de qualité inférieure qu'en 1929. Elles ne peuvent faire face à leurs besoins en vêtements que d'une manière tout à fait insuffisante et doivent réduire outre mesure leurs besoins intellectuels.

Ces quelques constatations doivent donner à réfléchir. Comment l'économie populaire peut-elle se développer d'une manière favorable, si le pouvoir d'achat des travailleurs se trouve à tel point diminué? Comment une situation raisonnable pourra-t-elle revenir dans l'économie mondiale, si le niveau de vie de la classe ouvrière d'un pays est avili au point indiqué par les chiffres ci-dessus? Comment les tensions internationales pourront-elles disparaître, si les problèmes des réparations et des dettes de guerre restent sans solution? Car le personnel des chemins de fer allemands n'est pas seulement atteint par la crise économique mais aussi par les effets des obligations en réparations qui ont depuis longtemps perdu tout sens. Sous ces doubles effets, beaucoup de ce qui a pu être conquis par l'activité syndicale pendant les 8 années écoulées, a été perdu ces derniers temps. K. K.

L'auto sur rails, la «Micheline»

Tout le personnel des chemins de fer suit avec attention les efforts faits par les administrations pour réduire les frais d'exploitation des lignes secondaires où la faible densité du trafic et les stations nombreuses rendent inadéquat l'emploi de la traction à vapeur et du matériel lourd qu'elle nécessite.

Depuis longtemps, on s'efforce de remplacer les trains complets par des automotrices à combustion interne ou électriques remorquant une ou plusieurs voitures. Les automotrices en service jusqu'à présent ont donné de bons résultats, particulièrement les automotrices électriques qui circulent en Suisse, en France, en Hollande.

Ces derniers temps, la presse du monde entier peut-on dire, a longuement décrit un nouveau genre d'automotrice appelée, paraît-il, à révolutionner le trafic ferroviaire. Il s'agit de la dernière création de l'importante fabrique française de pneumatiques Michelin à Clermont-Ferrand, création que, très modestement, Michelin a baptisée «Micheline».

Qui donc rend ingénieux, si ce n'est la nécessité?

L'industrie automobile n'est pas épargnée par la crise. La mévente oblige les fabriques à réduire leur production. Moins d'automobiles, partant moins de pneumatiques. Ceci d'un part. D'autre part, à l'heure actuelle des milieux capitalistes eux-mêmes commencent à envisager, au lieu de la concurrence de l'auto et du rail, la coordination. Michelin a résolu la question. «Munissez les chemins de fer de pneumatiques, et la coordination de l'auto et du rail sera réalisée, pour le plus grand bien des

établissements Michelin à Clermont-Ferrand!»

Michelin a fait construire une voiture de 13 mètres de longueur, 2,46 de largeur et pesant 4 tonnes. Cette automotrice peut atteindre la vitesse de 100 km. à l'heure. Si l'on pense qu'une automotrice Diesel pèse environ 40 tonnes, on verra que l'économie de matières premières est considérable. La Micheline est légère et gracieuse mais elle n'offre qu'une résistance et une stabilité insuffisantes. Le rapport entre le poids du véhicule et sa charge est trop élevé et entraîne un défaut de répartition très considérable entre les divers essieux. Dans un wagon de 40 tonnes, 10 ou 15 voyageurs qui se déplacent n'exercent aucune influence sur la stabilité. Il n'en est pas de même sur la Micheline, où la charge par roue ne peut guère dépasser 700 kgs. environ, poids mort et poids utile réunis, ce qui ne représente que le dixième à peu près de ce que supporte actuellement une roue ordinaire de wagon.

On a si bien prévu ce danger d'instabilité que l'on pense munir la Micheline de 9 à 11 essieux. Quelle affaire pour Michelin que de munir de 22 pneumatiques une voiture de 13 mètres de long! Après avoir examiné les causes de l'instabilité de la Micheline on a découvert qu'elles ne venaient pas uniquement de la trop grande légèreté, ni de la vitesse, excessive pour des lignes à arrêts fréquents, mais bien des rails qui n'ont que 6 centimètres de largeur et ne réalisent pas une surface d'appui suffisamment large. Le pneumatique le débordé et risque ainsi d'être cisailé par le rail de 6 cm. dont tous les trains et toutes les automotrices se contentent. Mais il est

vrai qu'ils ne sont pas montés sur pneumatiques. Pourquoi, se sont demandés les partisans de la Micheline, ne pas remplacer ces rails de 6 cm. par des rails de 10 cm.?

Cette mesure qui ferait réformer un matériel fixe et roulant en excellent état, rendrait probablement impossible le maintien du trafic lourd de marchandises qui passerait de la sorte à la concurrence automobile, tout cela aux frais des lignes secondaires où il est absolument urgent de faire des économies. Le Comité des forges, Michelin et les entreprises privées de camionnage feraient assurément une excellente affaire.

En ce qui concerne le problème important de la sécurité, ajoutons que la Micheline est sans action sur un grand nombre d'appareils basés sur le contact de la roue métallique et du rail. En outre, le bandage d'acier des roues de chemins de fer est conique. Sous l'effet de cette pente du profil de la roue et du poids qui l'applique sur le rail, cette roue tend à descendre vers l'intérieur de la voie, ce qui écarte le boudin du rail quand, pour une cause ou pour l'autre, il est venu frotter contre lui et ramène automatiquement le véhicule dans l'axe de la voie. Il y a dans ce phénomène une garantie importante contre le déraillement. L'automobile sur rails n'est pas assez lourde pour stabiliser ainsi d'elle-même sa marche dans l'axe de la voie.

À l'heure actuelle, l'outillage des voies secondaires ne permet pas de généraliser l'emploi des Michelines, dont la capacité de transport est par trop restreinte. Seule une transformation radicale des voies rendrait rationnel l'emploi de la Micheline. Les réseaux secondaires, déjà déficitaires, ne peuvent songer à cela.

Rappelons que la Société des chemins de fer allemands qui, à partir de juillet, va faire circuler entre Berlin et Hambourg une automotrice qui atteindra la vitesse de 120 km. à l'heure, a apporté d'importants changements à la signalisation. D'autre part, cette automotrice ultra-rapide a un poids de 77 tonnes garantissant sa stabilité. A vitesse presque égale, le poids de la Micheline est de 4 tonnes seulement. Et alors, on prétend encore qu'avec la Micheline tous les dispositifs de sécurité pourraient être supprimés!

C'est proprement jouer avec le danger.

Bien que, sans aucun doute, l'idée qui a présidé à la construction de la Micheline soit intéressante, les administrations, dans les conditions actuelles des voies, n'ont pas le droit avant que des essais plus poussés n'aient été faits, avant que la vitesse maximum n'ait été adaptée aux conditions existantes, d'adopter ce moyen de locomotion,

La situation des cheminots bulgares

Devant la misère incroyable et le sourd mécontentement de son prolétariat, on ne peut que comparer l'Est de l'Europe à une chaudière en ébullition dont, plus la pression est forte, plus les parois doivent être solides. C'est ainsi que nulle part au monde la réaction n'est plus forte, plus dure, plus impitoyable qu'en Hongrie, en Pologne, en Yougoslavie et en Bulgarie. Nulle part aussi, les mouvements du prolétariat, les indices d'une libération prochaine n'ont plus d'importance. Dans ces contrées, et sous de telles conditions, l'action du prolétariat organisé ne peut être comparée à celle du prolétariat de l'Ouest de l'Europe et de l'Amérique.

La conscience de classe du prolétariat, fait historique né du processus de la production moderne, se meut, dans les contrées de l'Est de l'Europe, dans un milieu encore moyennageux. Le prolétariat de ces pays est en proie à des difficultés, à des persécutions que le mouvement syndical occidental ne soupçonne même pas.

Les méthodes anti-ouvrières aujourd'hui classiques du capitalisme évolué sont employées en Bulgarie pour servir aux fins d'une politique qui est l'expression d'une économie nationale encore quasiment à l'état précapitaliste.

Les chemins de fer bulgares de l'Etat licencient en masse des cheminots, non pour des mesures «d'économie» et de «rationalisation» comme le font les administrations occidentales, mais pour des raisons de basse politique. Le ministre des transports, Kostourkoff, leader du parti radical-démocrate, licencie les agents qui n'appartiennent pas à son parti, les remplace par des gens de son bord dont la capacité technique trop souvent insuffisante, ne demeure pas sans répercussion sur l'exploitation de l'entreprise.



L'inmeuble syndical de l'Union des cheminots bulgares

Poussés par la misère, de nombreux cheminots licenciés s'affilient au parti du ministre et sont ainsi réengagés. D'autres agents, devant la menace d'un renvoi qui, dans la situation actuelle de la Bulgarie, signifie la misère la plus atroce pour eux et leurs familles, viennent se joindre «spontanément» au parti radical démocrate. Non seulement ils ne sont pas révoqués mais ils voient même leur situation s'améliorer.

Ces procédés, dignes de ceux dont usaient les Guelfes et les Ghibelins dans les petites républiques italiennes du Moyen-Age, ont été appliqués par tous les partis réactionnaires qui se sont succédés en Bulgarie. Pourtant, aucun d'eux n'a poussé le scandale aussi loin que le parti radical-démocrate.

Une telle politique craint naturellement la lumière de l'opinion publique. Mais en Bulgarie aussi «la vérité est en marche et rien ne l'arrêtera plus». Quoi qu'il ait tenté, le gouvernement bulgare n'a pu empêcher les cheminots et les postiers d'organiser, le 23 février, au Théâtre de Sofia, une manifestation à laquelle prirent part 2000 personnes.

Le même jour, les ingénieurs et les architectes des chemins de fer, réunis en assemblée, ont voté une résolution condamnant les renvois illégaux et recommandant au comité de leur association «de demeurer en contact étroit avec l'organisation des cheminots et de l'aider dans sa lutte pour la stabilité de l'emploi».

Sous la pression des événements, la solidarité de toutes les catégories cesse d'être un vain mot. Devant la misère incroyable des cheminots, telle que la situe en quelques chiffres le communiqué de presse reproduit ci-dessous adressé à la presse par l'organisation des cheminots, l'opinion publique bulgare dont la sensibilité, pour avoir connue trop de jours tragiques, s'est émoussée, s'est émue.

«Parmi les 17.777 cheminots et dockers de Bulgarie, 9000 ont un salaire mensuel de 920 à 1900 levass (168 à 350 frs. fr.), 3000 ont un salaire de 2.070 à 2370 (400 à 430 frs. fr.) et 5000 un salaire de 2370 à 3040 levass (430 à 540 frs. fr.); 700 agents seulement dépassent cette somme».

Devant l'attitude résolue de l'organisation, le ministre a aussitôt mis fin aux licenciements arbitraires.

C'est dans la satisfaction causée par ce succès légitime que nos camarades bulgares ont pu fêter, du 20 au 22 mars, à la date même de leur congrès, le 25ème anniversaire de leur organisation. Né de la fusion de divers groupements dans l'enthousiasme d'une grève provoquée par des conditions d'existence auxquelles l'esclavage n'aurait eu que peu à envier, l'Union des cheminots bulgares, au cours d'un quart de siècle de luttes s'est maintenue, s'est affermie, s'est affirmée. Aujourd'hui, malgré les persécutions, les mesures de basse police, les violations les plus flagrantes du droit d'association, l'organisation groupe un tiers des tra-

vailleurs des chemins de fer et des ports et exerce une influence active sur un autre tiers du personnel. Mais le 1er avril, le ministre, pour des raisons «d'économie» cette fois, et profitant de l'obligation imposée au gouvernement bulgare par la S. d. N. de n'établir aucun budget supérieur à 7 milliards de levass, a licencié 401 cheminots. Ajoutons qu'au cours de l'année précédente, les salaires, déjà insuffisants, ont été réduits de 20 %.

Dans les conditions actuelles, une organisation syndicale, organisation de combat, ne peut que croître ou décroître. Le nombre d'adhérents ne peut demeurer stable. Au cours de l'année 1931, 300 nouveaux membres et, du 1er janvier au 15 mars, 480 sont venus grossir les rangs de l'organisation.

A l'heure où ces lignes paraissent, 4815 membres répartis en 26 sections affirment dans un pays où depuis tant d'années règne la terreur blanche, la volonté de lutte du prolétariat bulgare. Leur affiliation à l'I.T.F., dont l'anniversaire coïncide avec celui de la fondation, prouve que leur solidarité de classe ne connaît pas de frontières!

(Suite de la page 58)

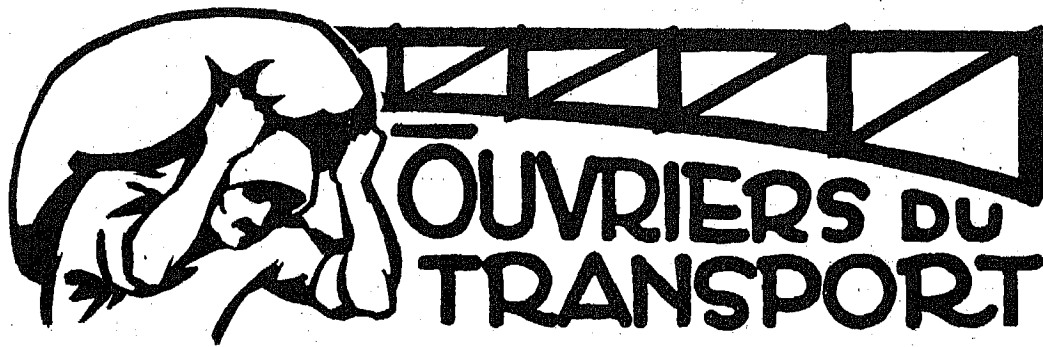
Fédération suisse des cheminots a déposé une motion au Parlement. La Fédération considère qu'il est nécessaire que les conditions de travail dans les diverses entreprises soient unifiées.

Participation des tramways à l'entretien des routes et rues. Comme nous l'avons déjà dit dans notre publication de 1928, les tramways doivent participer aux frais d'entretien des rues et routes. Une telle participation était justifiée pour autant que les tramways avaient, en quelque sorte, le monopole des transports routiers. Aujourd'hui où l'auto, dans de nombreux cas, a supplanté le tramway, une telle participation ne se justifie que si l'automobile est astreinte aux mêmes obligations. Ceci n'est pas encore le cas en Suisse.

En ce qui concerne l'usure des routes par les transports automobiles, des techniciens suisses ont estimé que sur les 65 millions environ qu'a coûté l'entretien des routes en 1927, 40 millions ont été nécessités par les transports automobiles. Par contre, les impôts sur les autos n'ont atteint que 20,7 millions seulement.

En Suisse, le régime routier est cantonal et il n'y a pas de fonds national d'entretien des routes.

Tarifs de transport. Comme il est désirable que les autorités publiques interviennent lors de l'établissement des tarifs de transport, les tarifs des entreprises concessionnées sont, sans exception, soumis au Département fédéral des Chemins de fer qui les contrôle mais ne les fixe pas lui-même. Les entreprises non concessionnées ne sont soumises à aucun contrôle et à aucune obligation. La Fédération suisse des cheminots s'efforce de remédier à cette lacune.



L'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains

Pour faire suite d'une part à une proposition de l'Union britannique des transports adoptée par le Congrès de Londres de l'I. T. F. de 1930 et, d'autre part, pour renouveler et compléter dans une certaine mesure les renseignements publiés en 1928 sur l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways, nous commençons la publication de la documentation rassemblée par le secrétariat sur l'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains, la question de la propriété et les moyens de contrôle dont dispose la collectivité.

SUISSE

Les transports en commun par tramway ou autobus sont *concessionnés*.

Certaines entreprises sont municipales, d'autres sont des Sociétés Anonymes dont les communes ou les cantons possèdent des actions.

Les entreprises suivantes sont communales : nous donnons également la longueur des lignes exploitées, le nombre des agents, le capital investi dans l'exploitation.

	Km. exploités	Nombre des agents	Capital frs.
Tramways du Canton de Bâle	65,28	1016	22.713.040
Tramways de la Ville de Berne	16,88	401	6.490.822
Tramways de la Ville de Bienne	7,97	95	1.424.312
Tramways de la Ville de la Chaux-de-Fonds	5,12	39	812.400
Tramways de la Ville de Fribourg	6,38	28	438.500
Tramways de la Ville de Lucerne	11,46	151	2.248.276
Tramways de la Ville de St.-Gall	11,88	176	2.837.074
Tramways de la Ville de St.-Moritz	1,63	10	33.000
Tramways de la Ville de Schaffouse	6,98	68	3.389.731
Tramways de la Ville de Winterthur	9,91	97	2.797.811
Tramways de Zoug	3	14	700.000
Tramways de la Ville de Zurich	49,49	1509	24.878.273
Tramway Zurich-Oerlikon-Seebach	10,48	102	3.350.000

Les entreprises suivantes sont privées mais l'Etat ou les communes possèdent des actions et, partant, un droit de contrôle :

	Km. exploités	Nombre des agents	Capital frs.
Cie des Tramways du Birseck	6,27	54	1.948.000
Cie Genevoise des Tramways Electriques	102,37	681	10.858.000
Tramways Lausannois	65,22	403	6.515.833
Tramways de Locarno	8,16	7	
Tramways de Lugano	3,56	62	1.125.000
Tramways de Neuchâtel	29,75	181	2.263.237
Cie du Chemin de fer électrique Vevey-Montreux-Ville-neuve	13,07	127	8.812.333

En ce qui concerne les autobus, les villes exploitent elles-mêmes les entreprises suivantes :

(Nous indiquons le capital investi ; la longueur d'exploitation et le nombre des agents).

	Capital investi	Km. exploités	Chauffeurs
Omnibus de la Ville de Berne	1.264.264	21,7	58
Autobus de la Ville de Bienne	227.936	28,—	7
Autobus de la Ville de Bâle	533.039	13,5	17
Autobus de la Ville de Lucerne	652.952	33,6	18
Autobus de la Ville de Zurich	883.487	12,6	26
Autobus Zollikon-Zurich	46.197	4,4	4
Autobus municipaux de la Ville de Schaffouse	—	4,8	7
Autobus municipaux de Davos	300.000	3,7	3

Les entreprises ci-dessous sont privées mais l'Etat et les communes possèdent des actions :

	Capital investi	Km. exploités	Chauffeurs
Autobus des Tramways Lausannois	271.000	22,2	11
Autobus Lausannois S. A.	171.000	6	4
Autobus Vevey-Montreux	100.448	2,7	6
Autobus Baden-Wettingen	35.000	4,2	4
Autobus de St.-Gall à Rotmonten	133.780	2,8	3
Autobus de St.-Gall St.-Georgen	38.500	2,3	2
Autobus de la Cie Genevoise des Tramways électriques	—	—	—

En dehors de ces entreprises dans les villes principales ou les reliant, existent encore 79 compagnies privées qui assurent les communications entre les petites villes,

les bourgs et les gros villages. Le capital investi dans ces entreprises est de 5.552.000 frs., capital auquel les cantons et les communes participent en partie. La longueur exploitée est de 1382 km et le nombre des personnes employées est de 303.

Les entreprises communales de tramways et autobus jouissent d'une large autonomie. Leur budget d'exploitation est contrôlé par les autorités municipales.

Subventions. Maintes de ces entreprises ont recours aux subventions des communes et des cantons sans lesquelles beaucoup ne pourraient pas vivre (particulièrement les petites entreprises d'autobus). Il n'existe toutefois aucune législation à ce sujet.

Concurrence automobile. Les entreprises de chemins de fer et de tramways ont le droit de donner leur avis sur les demandes de concession. Toutefois, la décision définitive appartient, en dernier ressort, au Département Fédéral des Chemins de Fer qui, après avoir étudié attentivement les raisons opposées par les entreprises ferroviaires ou de tramways, octroie ou refuse la concession.

Contre les décisions du Département des Chemins de Fer, les entreprises n'ont aucun droit de recours.

Personnalité juridique. La plupart des chemins de fer secondaires et routiers suisses sont des entreprises privées sur lesquelles les cantons et les communes exercent une grande influence. Quelques-unes, dont la majorité des actions est en possession des cantons ou des communes, tout en étant organisées comme des entreprises privées, sont en somme la propriété de la collectivité. Il va sans dire que la Fédération suisse des cheminots préfère à ce système celui de la régie directe.

Chaque entreprise est financièrement autonome. Il n'existe pas de fonds commun. Toutefois, comme on a fini aussi par s'apercevoir que la concurrence effrénée que se livraient l'auto et le rail était nuisible, les pouvoirs publics favorisent la fusion des entreprises mais manquent toutefois d'initiative.

Personnel. Les pouvoirs publics s'occupent activement des questions relatives au personnel. La durée du travail dans les entreprises concessionnées est réglée par la loi. En ce qui concerne les transports automobiles non concessionnés, la durée du travail n'est pas réglée par la loi. Parmi ces entreprises beaucoup sont familiales. Toutes les fonctions sont remplies par les membres de la même famille. Il va sans dire que, dans de telles circonstances, la réglementation des heures de travail et des salaires est inconnue. Une réglementation légale a été soumise à l'étude du Parlement. Actuellement, pour autant qu'il ne s'agit pas d'entreprises cantonales ou communales, les pouvoirs publics ne s'occupent pas des salaires. Lors de conflits entre les entreprises et les organisations syndicales, ils n'ont aucune compétence pour intervenir. A ce sujet, la

(voir suite page 57)

MARINS

Les patriotes armateurs anglais

Pendant la guerre mondiale et après, le gouvernement britannique se plaignit vivement du grand nombre de marins étrangers employés à bord de navires anglais et il manifesta l'intention de réduire la main-d'œuvre étrangère. Les lois sur l'emploi de main-d'œuvre étrangère de 1914 et de 1920 furent mises en vigueur; aux termes de ces lois il faut à un étranger pour débarquer dans un port du Royaume-Uni, une autorisation du ministre du Travail ou de l'Intérieur.

La partie I (B) de la loi stipule ce qui suit:

- 1^o Un étranger venant de hors du Royaume-Uni aura besoin, pour débarquer dans un port du Royaume-Uni, d'une autorisation d'un fonctionnaire de l'immigration.
- 2^o L'autorisation de débarquer dans un port du Royaume-Uni ne sera pas donnée à un étranger, à moins qu'il ne satisfasse aux conditions suivantes:
 - a) Être en mesure de pourvoir à ses besoins et à ceux de sa famille;
 - b) Présenter, s'il désire entrer au service d'un employeur du Royaume-Uni, un permis délivré par le ministre du Travail audit employeur.

Avant l'avènement au pouvoir du dernier gouvernement travailliste, il y eut à Londres plusieurs cas de main-d'œuvre chinoise importée du continent et venant occuper dans le port de Londres les places de marins blancs. En dépit des démarches entreprises, aussi bien auprès du ministre de l'Intérieur que du ministre du Travail, il ne fut pas possible d'obtenir satisfaction à ce sujet.

On estime à présent qu'il y a dans le Royaume-Uni plus de 30.000 marins sans travail dont plusieurs chôment depuis plus d'un an. Dans le port de Cardiff uniquement, le nombre des marins blancs et de couleur secourus est en moyenne de 2.200 par semaine et ce chiffre ne tient aucun compte des officiers du pont et des machines qui n'ont pas droit à l'allocation de chômage..

Le gouvernement actuel a débité beaucoup de théories sur l'opportunité, non seulement d'acheter des articles britanniques, mais encore d'employer des ressortissants britanniques et on peut voir maintenant, en ce qui concerne les marins, la différence entre ses théories et sa pratique.

Au début de l'année, un bateau portant le nom de «Sheaf Lance» était chargé à Cardiff; il appartenait à un armateur soi-disant patriotique du Nord du pays. Le bateau devait prendre une cargaison pour la Méditerranée et pour Changhaï et bien des marins britanniques, blancs et de couleur, étaient désireux de s'y embarquer. Tous les jours, ils se rendaient à bord à cet effet, mais on renvoyait leur enrôlement d'un jour à l'autre. Le 26

janvier, à la surprise générale, un équipage complet de matelots, chauffeurs et agents du service général, tous Chinois, fut enrôlé et, en moins d'une heure, le bateau prit le large, au désappointement des marins anglais qui devront continuer à toucher l'allocation le chômage ou, à défaut de cela, demander du secours à l'assistance publique et voir réduire leur allocation. Tout cela parce qu'un armateur patriotique, dont ils gardèrent les navires pendant la guerre, déclina de leur donner du travail.

L'article 12 de la loi sur la marine marchande de 1906 stipule qu'un marin ne pourra pas être enrôlé, à moins d'avoir des connaissances suffisantes de la langue anglaise pour comprendre les ordres qui pourraient lui être donnés dans l'exercice de sa fonction. Dans le cas de l'enrôlement de marins étrangers, sauf des Chinois, cette norme est passablement bien appliquée. Estimant que la chose n'était pas sans importance, j'ai vérifié dans ce cas spécial la copie du contrat d'engagement et j'ai constaté que parmi les 24 Chinois transférés de Rotterdam, par la voie de Londres, à Cardiff, six seulement avaient pu remettre les preuves d'avoir été embarqués précédemment déjà, à bord d'un navire anglais. Neuf d'entre eux déclarèrent avoir travaillé sur des bateaux hollandais, cinq sur des bateaux belges, mais les noms des bâtiments qui, en tous cas, doivent être mentionnés, faisaient défaut et dans deux cas les noms indiqués ne se trouvent pas dans le Lloyd's Register.

Le résumé ci-après des questions posées au ministre du Commerce ainsi que de ses réponses, est caractéristique de la mentalité des autorités (reproduit de «Hansard», 21 mars 1932):

«Mr. Grenfell demanda au ministre du Commerce si l'équipage chinois, enrôlé récemment à bord du «Sheaf Lance» à Cardiff, avait été soumis à un examen de langue et si le ministre voulait déclarer combien d'entre ces hommes n'étaient pas en mesure de parler ou de comprendre la langue anglaise.

Mr. Hore Belisha (secrétaire parlementaire du ministère du Commerce) répondit que l'équipage chinois, enrôlé à bord du «Sheaf Lance» en janvier dernier, avait été soumis à une épreuve linguistique et qu'il avait été constaté que tous les hommes avaient des connaissances suffisantes de la langue anglaise pour comprendre les ordres qui pourraient leur être donnés dans l'accomplissement de leur service.

Mr. Grenfell: Le secrétaire parlementaire peut-il me dire si une épreuve linguistique a été faite? Ces hommes ont été engagés à Rotterdam et transférés à Barry. L'épreuve fut-elle faite à Barry?

Mr. Hore Belisha: Dans le port anglais. Mr. Grenfell: Seriez-vous surpris d'apprendre qu'il n'en existe aucun procès-verbal?

Mr. Logan: Pourriez-vous me dire si c'était la langue du second que les hommes comprenaient? Quand le ministère du Commerce s'emploiera-t-il en faveur de l'engagement de marins anglais à bord de navires britanniques à la place de Chinois?

Mr. Hore Belisha: Je ne puis vous donner aucune information en ce qui concerne votre première demande; en ce qui concerne la deuxième, vous vous rendez compte que cela pourrait avoir une répercussion défavorable pour les marins anglais.»

Le ministère du Commerce a une certaine série de questions qui sont censées être posées aux Chinois pour vérifier leurs connaissances de la langue anglaise et des travaux maritimes. Je suis prêt cependant à donner devant toute personne indépendante les preuves de ce que pas un Chinois sur mille pourrait répondre à ces questions et qu'il saurait donc d'autant moins en être ainsi pour des Chinois ayant soi-disant navigué sur des navires hollandais et belges.

Toute la question de l'enrôlement des Chinois est une simple comédie qui se limite généralement à des questions telles que: «Vous connaissez-roue gouvernail», «Combien avance vous désirer». La réponse donnée par l'homme enrôlé ou par celui qui l'accompagne est la plupart du temps «moi savoir» ou quelque chose d'approchant.

La réponse donnée par Mr. Hore Belisha, disant qu'une autre attitude de la part du ministère aurait une répercussion défavorable pour les marins anglais, est un pur mensonge, vu que les marins anglais ne sont jamais enrôlés à bord d'un navire chinois.

Le 3 mars, Mr. Grenfell posa une question au ministre du Travail, pour savoir si ces marins avaient le droit de débarquer, ici, contrairement aux dispositions la partie I de la loi sur les étrangers et le ministre lui répondit:

«Les marins ayant signé un contrat pour s'embarquer à bord d'un navire n'ont pas besoin d'une autorisation du ministre du Travail. Conformément à l'usage international, ces marins ont le droit de débarquer dans le Royaume-Uni à cet effet; si on s'écartait de cette règle, des conséquences néfastes en naîtraient pour les marins britanniques qui s'embarquent dans des ports étrangers.»

On constate qu'ici encore on contourne délibérément la loi qui s'applique à tous et n'exclut par les marins. Avec cela, les marins anglais ne se rendent pas à l'étranger pour s'enrôler à bord de navires chinois, mais bien plutôt à bord de navires anglais.

Les points essentiels, c'est que l'équipage chinois fut enrôlé de manière à pouvoir, ainsi que cela se fera d'ailleurs, être congédié dans un port chinois, où l'on pourra engager un nouvel équipage à des conditions inférieures. En outre, les autorités ont aidé les armateurs à violer la loi et les marins anglais peuvent rester dans les ports à chercher du travail, voir peut-être leurs allocations de chômage arrêtées, pendant que le gouvernement et les employeurs crient au patriotisme et lancent la devise de n'employer que ce qui est britannique!

En tant qu'internationalistes, nous n'avons aucune objection contre l'engage-

ment de main-d'œuvre de couleur à bord de navires anglais, à condition que tous soient employés sur une même base et à des conditions identiques. Ce contre quoi nous élevons des objections, c'est contre l'attitude de l'armateur soi-disant patrio-

tique qui, alléguant les circonstances économiques, abuse de cette main-d'œuvre en lui payant des taux inférieurs à ceux touchés par les blancs et a recours à des subterfuges et à l'aide des autorités. Tout ce que nous désirons, c'est que

tous les travailleurs, qu'ils soient blancs ou de couleur et quel que soit le navire à bord duquel ils sont enrôlés, bénéficient de conditions et de salaires identiques.

J. Henson.

Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche (III)

HOLLANDE

La pêche chalutière hollandaise se pratique dans la Mer du Nord, sur les côtes Ouest de l'Angleterre, près de l'Islande et dans la Mer Blanche.

La pêche sur les chalutiers à vapeur est poursuivie toute l'année et les chalutiers à moteur continuent à être en service l'hiver.

La flotte chalutière hollandaise se compose de 201 chalutiers à vapeur, 6 chalutiers-remorqueurs et environ 230 lougres à moteur. Les chalutiers à vapeur mesurent entre 140 et 300 tonneaux de jauge et sont de 200 tonneaux en moyenne, tandis que la jauge des lougres à moteur varie entre 110 et 130 tonneaux et est de 120 tonneaux en moyenne.

L'équipage des chalutiers à vapeur se compose en règle générale de 10 hommes et dans des cas exceptionnels de 11 hommes. La composition en est celle-ci: 1 capitaine, 1 second, 1 mécanicien, 2 chauffeurs, 4 matelots, 1 cuisinier, à quoi s'ajoute dans certains cas encore un chauffeur ou un soutier. Sur les chalutiers à moteur, le nombre des membres de l'équipage est de 7 à 8, réparti comme suit: 1 capitaine, 1 second, 1 monteur, 2 à 3 matelots et 2 mousses.

Il n'y a pas pour l'équipage, d'enrôlement proprement dit. Sur les chalutiers à vapeur, les hommes s'engagent par écrit pour chaque voyage.

Salaires et parts de pêche.

Sur les chalutiers à vapeur, les salaires sont les suivants:

Capitaine	4 % des premiers 4.000 fl. par mois; 4 % du 5ème mille et 5 % du montant excédant 5.000 fl.; avec un minimum garanti de fl. 2.000 par an.
Second	fl. 90.— par mois plus 1,35% du produit net de la pêche,
Mécanicien	„ 105.— „ „ 1,85% du produit net de la pêche,
2ème „	„ 95.— „ „ 1,1 % du produit net de la pêche,
Chauffeur et matelot	„ 85.— „ „ 0,85% du produit net de la pêche,
Cuisinier âgé de plus de 21 ans	„ 75.— „ „ 0,85% du produit net de la pêche,
Cuisinier âgé de moins de 21 ans	„ 75.— „ „ 0,6 % du produit net de la pêche,
Soutier	„ 75.— „ „ 0,55% du produit net de la pêche.

L'équipage a droit à une allocation pour foie et frais, de même qu'à la moitié des recettes touchées pour les menus poissons qui sont vendus comme pâture.

Après chaque voyage, chaque homme de l'équipage reçoit en outre 6 kgs de poisson, ayant une valeur d'environ fl. 3,50.

Sur les lougres à moteur, la rétribution est la suivante: l'équipage touche ensemble 25 % des recettes nettes. La répartition a lieu de manière que la part des matelots corresponde à 3 % du produit net de la pêche. En 1928, qui était une année très favorable pour la pêche, les revenus moyens étaient les suivants:

Capitaine	fl. 2.760.— par an
Mécanicien	„ 222.— par mois
Matelot	„ 144.— „ „

Tableau des rations.

L'équipage pourvoit à sa propre nourriture, sauf dans la pêche d'Islande. On estime que la nourriture coûte environ fl. 20.— par homme et par mois. Les provisions que l'armateur met à la disposition pour la pêche d'Islande se composent de: pommes de terre, légumes (frais et en conserves), viande, graisse (fraîche), lard, pain, beurre, lait, flocons d'avoine, gruaux d'avoine, d'orge etc.

Durée du travail.

À la mer, les heures de travail sont illimitées. Pendant le voyage vers le lieu de la pêche et retour, le service se fait en quarts réguliers. Pendant la pêche, les heures de travail vont

de 10 à 24 heures par période de 24 heures. On ne connaît pas les notions d'heures supplémentaires ni de rétribution des heures supplémentaires.

Dans le port, l'équipage des chalutiers à vapeur est libre immédiatement après l'arrivée, sauf le personnel des machines qui doit travailler encore une heure. Sur les lougres à moteur, l'équipage est libre après le déchargement de la pêche qui est exécuté par les hommes eux-mêmes.

En moyenne, la longueur des voyages est de 10 jours. Les grands bateaux restent en route de 12 à 14 jours.

La durée du congé entre deux voyages est en règle générale de 36 heures. Lorsqu'un voyage dure plus de 10 jours et ne prend fin qu'après 9 heures du soir, le congé est de 48 heures. Les dimanches où du travail est effectué à la mer ne sont compensés d'aucune manière. On donne cependant un jour de congé lorsque l'équipage doit passer les jours de Noël, le jour de l'An ou encore Pâques ou la Pentecôte à la mer.

Indemnités de déplacement.

Les membres de l'équipage des chalutiers à vapeur qui habitent ailleurs qu'au port d'attache du navire, ne touchent une indemnité de déplacement que dans les cas où le départ n'a pas lieu à l'heure fixée et que la faute ne s'en trouve pas auprès d'un ou de plusieurs membres de l'équipage ou est causée par l'insuffisance de l'équipage. Cette indemnité est de fl. 2.— au maximum. Les équipages des lougres à moteur touchent en général 10 florins par semaine comme indemnité de déplacement.

Assurances sociales.

L'indemnité de maladie est versée aux équipages des chalutiers à vapeur pendant 18 semaines au maximum, jusqu'à concurrence de 70 % du salaire journalier. (Le salaire moyen du matelot et chauffeur est de fl. 4,50 par jour). L'indemnité de maladie est par conséquent de fl. 18,50 par semaine. Les frais du traitement médical, des médicaments, de l'hospitalisation etc. sont remboursés par la Caisse spéciale de prévoyance à laquelle les armateurs versent pour chaque membre de l'équipage une somme de 19½ cents par jour de mer.

L'équipage est assuré à la caisse sus-nommée contre les accidents, contre le chômage et pour une pension de retraite. La prime pour l'assurance-chômage est versée par les salariés et les autorités, tandis que les autres primes sont à la charge des armateurs.

Pertes d'effets.

La perte des effets est uniquement compensée lorsqu'un marin a perdu en cas de naufrage, l'ensemble de son équipement. Suivant le grade, l'indemnité varie entre 250 et 80 florins.

Travaux de commencement et de fin de la saison de pêche.

Les chalutiers à vapeur doivent être préparés pour la pêche par des dockers, tandis que ce travail est effectué par l'équipage dans le cas des lougres à moteur. L'équipage touche pour cela une indemnité de fl. 100.— qui est répartie à parts égales entre les hommes. En moyenne, cette somme est versée tous les six jours.

Après la fin de la pêche l'équipage des chalutiers à vapeur n'a pas d'obligations; l'équipage des lougres par contre doit dégréer le bateau. Aucune indemnité n'est payée pour ce travail.

Prime de sauvetage.

Pour le sauvetage de navires en détresse, le remorquage ou la mise en sécurité d'objets de valeur, l'équipage touche 20 % de la prime de remorquage, de secours ou de sauvetage. Ce montant est réparti comme suit: capitaine 5 %, second et mécanicien 2½ %, les 10 % restants allant aux autres membres de l'équipage. Le cuisinier et le soutier, reçoivent chacun une demi-part.

Les conditions de travail dans la grande pêche hollandaise se trouvent stipulées dans une série de contrats collectifs valables jusqu'à la fin de 1932.