

# REVUE

**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:**

La lutte contre le fascisme et la réaction . . . . . 122

Echos de presse du Congrès de Prague . . . . . 123

A travers le monde . . . . . 123

L'abolition de l'arbitrage obligatoire en Nouvelle-Zélande et sa signification pour le mouvement syndical . . . . . 124

Communications du Bureau . . . . . 125

**Cheminots:**

L'unité chez les cheminots français 126

Les chemins de fer de l'Union soviétique. . . . . 127

Le progrès de la concentration dans les entreprises ferroviaires anglaises . . . . . 129

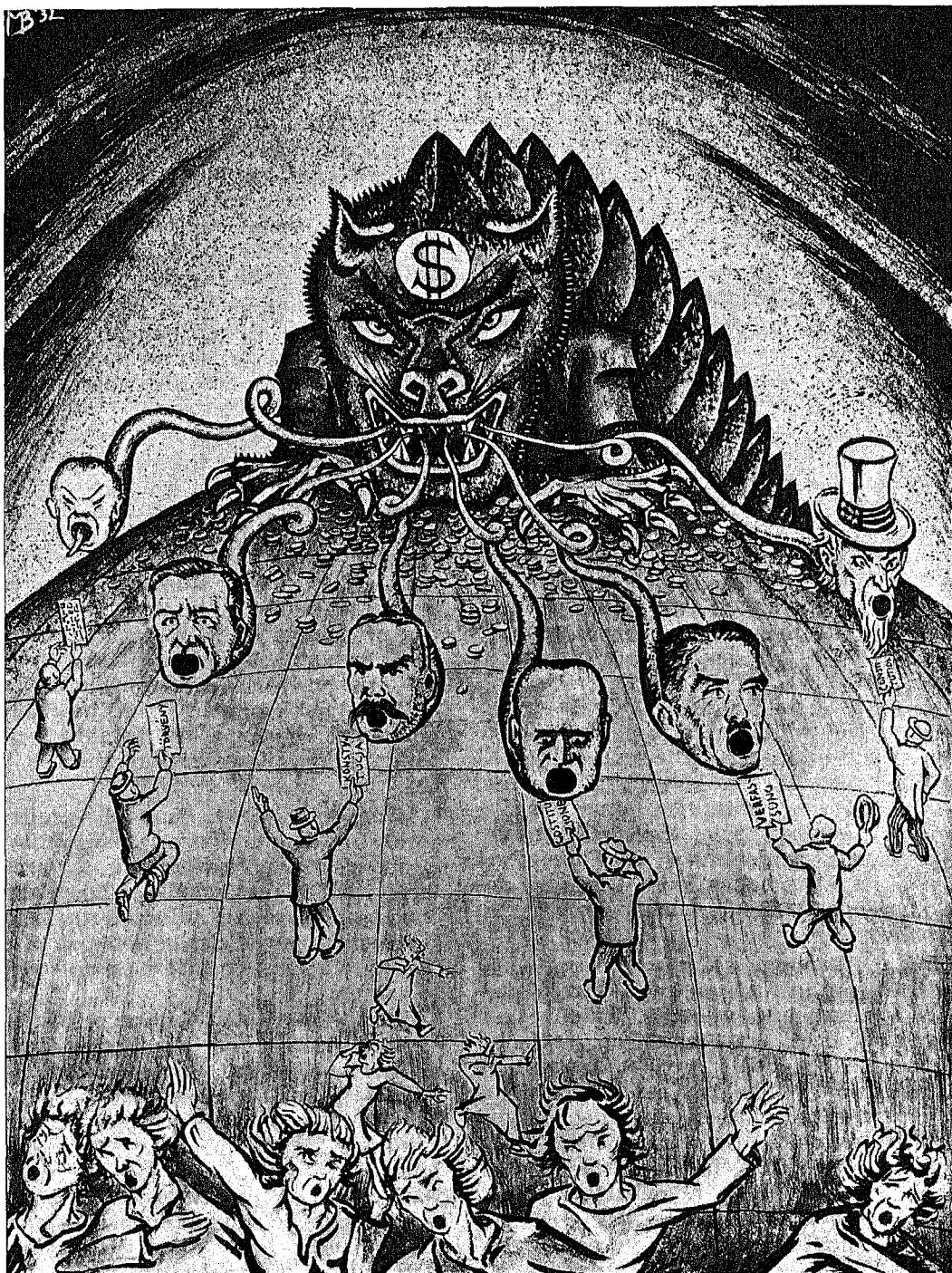
**Ouvriers des transports:**

L'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains (V) . . . . . 131

**Marins:**

Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche (VIII) 132

**Espéranto. . . . . 125**



## La lutte contre le fascisme et la réaction.

Le Congrès de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, siégeant à Prague, du 7 au 13 août 1932, constate avec anxiété le développement continu des tendances réactionnaires et anti-ouvrières dans un grand nombre de pays européens.

Il exprime son indignation quant aux persécutions brutales auxquelles est exposée la classe ouvrière de ces pays. Il proteste énergiquement contre la violation des droits conquis au prix de dures luttes et exprime sa chaleureuse sympathie à toutes les victimes de la terreur blanche.

Le Congrès, tout en appréciant à sa juste valeur la lutte menée par l'I.T.F. et les organisations adhérentes contre le fascisme sous ses différentes formes et en exprimant sa satisfaction de ce que des organisations aient pu être reconstituées dans l'Italie fasciste, grâce à la propagande dirigée par l'I.T.F., regrette que jusqu'à présent toutes les forces du mouvement ouvrier n'aient pas été mises en mouvement dans la lutte contre la réaction croissante.

Le Congrès adresse, par conséquent, un appel urgent aux organisations ouvrières de tous les pays, leur enjoignant de se rendre compte du danger toujours croissant et chargé le Conseil Général de l'I.T.F. de prendre, en collaboration avec la Fédération Syndicale Internationale, les mesures nécessaires afin d'unir les forces ouvrières organisées en une action commune contre la réaction qui les menace toutes.

Le Congrès décide de poursuivre de toute son énergie la lutte contre le fascisme et prie les organisations affiliées à l'I.T.F. de faire tout ce qui est en leur pouvoir afin d'aider les organisations-sœurs déjà victimes du fascisme ou directement menacées, dans leur lutte contre la réaction et la terreur.

Il y a eu 10 ans, le 28 octobre, que, par la marche de ses chemises noires sur Rome, le fascisme s'est emparé du pouvoir et a donné une forme définitive et une sanction légale, pas seulement pour l'Italie, mais encore pour toute l'Europe, à la période de réaction économique et politique pendant laquelle la classe ouvrière de presque tous les pays a perdu pour ainsi dire toutes les libertés et tous les droits conquis dans la première année de l'après-guerre, et a même, à plus d'un égard, été refoulée vers la misère sociale et vers l'impuissance politique.

Toutefois, avant octobre 1922 déjà, la bourgeoisie, battue et refoulée à la fin de 1918 et dans les premiers mois de 1919, s'était ressaisie des craintes passées et avait commencé, avec tous les moyens à sa disposition, la lutte pour reconquérir ses positions d'antan et pour se venger, sans pitié et sans scrupules, sur les prolétaires qui avaient osé lui faire peur. En Hongrie, au mois d'août 1919 déjà, la réaction s'était érigée en maître, appuyée et protégée par les hommes d'Etat, les banquiers et les militaires de Grande-Bretagne et de France, et la classe ouvrière s'y trouvait livrée à la terreur sadiste du bourreau Horthy et de ses satellites. Et bien avant encore, les gardes blanches, soutenues par les troupes impériales allemandes et par toutes espèces de hordes militaires, avaient sévi, en Finlande et dans les Etats baltes, brisant la force des ouvriers et remettant la bourgeoisie au pouvoir.

En Allemagne, la réaction avait déjà tenté, par le Kapp-putsch, de reconquérir son ancienne influence, tentative qui échoua, il est vrai, mais dont les conséquences ont coûté la vie à des milliers d'ouvriers, tandis que les éléments réactionnaires putschistes, non seulement sont restés impunis, mais ont même été lancés, au service de la République sauvée, contre les ouvriers révolutionnaires.

A présent, 10 ans après la marche sur Rome du *Duce*, effrayé alors par sa propre hardiesse, il n'y a presque plus de pays où le fascisme ne dispose pas

déjà du pouvoir, dans l'une ou l'autre forme, ou ne vise consciemment à le conquérir. En Italie, le fascisme s'est développé en dominateur absolu, dans les Balkans, en Hongrie et en Pologne, la réaction fait ce qu'elle veut et les ouvriers, vivant dans la misère, sont privés de pour ainsi dire tous les droits. Là où la réaction tolère encore les organisations syndicales, elle se livre contre celles-ci au jeu du chat et de la souris.

En Allemagne, le centre de l'Europe, le pays où l'on se vantait d'avoir la constitution la plus libérale du monde, il ne reste pas grand-chose de cette constitution, sauf le fameux article 48 qui donne aux hobereaux et à la haute finance le droit de gouverner en dehors, et même contre cette constitution si libérale. Les travailleurs allemands qui, une fois, marchaient à la tête de l'armée ouvrière internationale, aujourd'hui terriblement divisés, affaiblis par la misère et les déceptions sans nombre, ne sont plus qu'un facteur dont la classe dominante tient à peine compte et leurs organisations qui une fois étaient les troupes d'assaut de l'Internationale, ne sont depuis longtemps plus autre chose que des bataillons qui battent en retraite en se limitant à la défensive.

Même en Autriche, dans les premières années de l'après-guerre le pays d'Europe où, en dehors de la Russie, le prolétariat avait le plus refoulé la bourgeoisie et possédait le plus d'influence sur l'Etat, la réaction règne depuis longtemps en maître et la classe ouvrière est en voie de se retirer.

Dans les pays de l'Europe occidentale et septentrionale, en France, en Grande-Bretagne, en Suisse, en Belgique, aux Pays-Bas, au Danemark, en Suède, en Norvège, dans tous ces pays où existe une vieille démocratie, où les Parlements fonctionnent encore, il y a, à côté de ces Parlements, des puissances réactionnaires qui, de plus en plus, remplacent les gouvernements officiels. Il n'y a aucun de ces pays qui ne possède pas déjà ses organisations fascistes, imitation des che-

misses noires de Mussolini, dirigées la plupart du temps par des militaires réactionnaires et que le mouvement ouvrier ne prend pas au sérieux, de même que les ouvriers italiens n'ont pas pris au sérieux les chemises noires de chez eux, avant qu'il ne fût trop tard.

\*\*\*

La grande faute a été que la classe ouvrière et ses dirigeants ont sous-estimé le danger de la réaction et surtout qu'ils n'ont pas compris de prime abord que les symptômes de la réaction croissante ou victorieuse dans un pays déterminé, n'étaient pas des phénomènes indépendants, mais qu'ils étaient les vagues naissantes d'un mouvement général que la digue imaginaire d'une frontière nationale quelconque n'arrêterait pas. La victoire de la réaction en Hongrie a été considérée comme une défaite uniquement du prolétariat hongrois, l'extension et le triomphe du fascisme en Italie n'ont été vus que comme un phénomène purement italien, comme une chose qui était possible au-delà des Alpes, dans un pays où l'ardeur du soleil est plus brûlante, où les tempéraments sont moins équilibrés et les organisations moins solides que dans les pays du nord, plus calmes et plus froids, où le danger d'une imitation était minime. Lorsque, parfois, quelqu'un manifestait une opinion différente, on le considérait, pour autant qu'on ne lui riait pas au nez, comme un pessimiste invétéré et ses arguments étaient écartés d'un simple geste. Il est caractéristique de signaler que les réponses, envoyées au début de 1923 par les diverses Centrales syndicales adhérentes à la F.S.I., à une circulaire qui leur avait été envoyée à propos de la victoire du fascisme en Italie, déclaraient sans aucune exception, ou bien que le danger d'une réaction n'existait pas dans leur pays, ou bien que chaque tentative de réaction se briserait devant le mur d'airain de la classe ouvrière organisée.

C'est ainsi que partout où l'on a commencé à voir et à concevoir le danger — souvent parce que le danger n'était déjà plus un danger, mais une cruelle réalité — on s'est borné à une défensive séparée, uniquement, il va sans dire, à l'aide de moyens légaux et en se réclamant de cette même constitution que la réaction contournait ou dont elle se servait pour donner un semblant de justice et de droit à la violence et à l'oppression pratiquées contre la classe ouvrière; sans être aidé, mais aussi sans demander l'aide du mouvement ouvrier des autres pays où la situation n'était pas encore aussi grave, ou l'aide de l'Internationale qui aurait pu donner, elle, une expression pratique à la volonté et au pouvoir de la classe ouvrière de tous les pays.

(à suivre)

## Echos de presse du Congrès de Prague

Presque tous les organes des groupements adhérents à l'I.T.F. ont publié des comptes-rendus sur les travaux de notre Congrès de Prague. Plusieurs rédactions se sont simplement bornées à reproduire soit *in extenso* soit d'une manière succincte, les communiqués que nous avons publiés quotidiennement concernant les débats. Quelques journaux y ont ajouté des considérations sur l'importance du Congrès ou ont publié le compte-rendu d'un de leurs délégués, donnant ou non ses impressions personnelles.

Il va sans dire qu'il ne nous est pas indifférent de trouver dans la presse corporative, à côté des comptes-rendus, des opinions concernant nos assises. Dans la supposition que les organisations partageront notre intérêt pour ces opinions, nous en faisons suivre ci-après un recueil. Souvent les articles expriment des sentiments de solidarité internationale, au renforcement de laquelle nos congrès ont, non en dernier lieu, pour tâche de contribuer.

La question de savoir jusqu'à quel point un congrès peut être considéré comme réussi, dépend des espérances que l'on avait fondé en lui. Nous nous sommes conformés à ce principe en formulant nos espérances dans le numéro de juillet de notre organe mensuel et en donnant notre jugement dans le numéro d'août-septembre. Suivant le même système, nous commençons par reproduire ici les espérances, telles qu'elles ont été formulées par d'autres que nous.

Donnons d'abord l'opinion de ceux qui devaient recevoir notre congrès dans leur pays. Le *Weckruf der Eisenbahner*, journal de l'organisation tchèque de cheminots, écrit entre autres:

«Le Congrès de l'I.T.F. à Prague aura à accomplir un travail important et difficile. . . Nous voyons figurer à l'ordre du jour des questions qui donnent lieu aujourd'hui dans le monde entier à de l'inquiétude et de la nervosité. Ajourner davantage la solution de ces problèmes, signifierait un avenir terrible pour tous les hommes.»

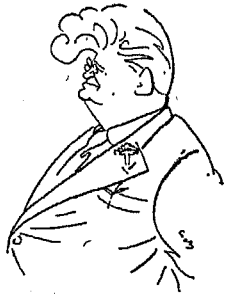
*Der Eisenbahner*, l'organe de l'Union allemande des cheminots tchécoslovaques, écrit, à la fin d'un article de bienvenue, ce qui suit:

«Le Congrès de l'I.T.F. aura à donner la preuve que des millions d'ouvriers et d'employés sont déjà pénétrés de l'esprit de solidarité internationale; que ceux qui réalisent, à l'aide des moyens de communications modernes, les relations entre tous les pays du monde sont conscients de leur devoir sacré de renverser les barrières artificielles qu'une haine nationaliste désire maintenir entre les ressortissants de différents pays.

Nous exprimons le vœu que le congrès de l'I.T.F. réussira à accomplir ses vastes travaux dans un tel esprit et qu'il servira ainsi non seulement les intérêts des travailleurs des transports groupés dans les organisations adhérentes à l'Internationale, mais encore les intérêts de l'ensemble des travailleurs. C'est dans cet esprit que nous souhaitons bien cordialement la bienvenue aux délégués au congrès!»

Ajoutons à cela la caractéristique de l'I.T.F., donnée avant la tenue de notre Congrès, par le journal socialiste tchèque, *Sozialdemokrat*, l'organe du parti

socialiste allemand de Tchécoslovaquie. Nous reproduisons ces mots, parce qu'ils justifiaient l'espérance que le congrès s'occuperait de problèmes d'importance mondiale intéressant au plus haut point le prolétariat de tous les pays. Voici ce qu'écrivait le journal:



Le secrétaire général

«Ce qui était caractéristique de l'I.T.F. c'est qu'elle s'est toujours rendu compte de la grande signification des ouvriers des transports pour le mouvement ouvrier international. Elle a particulièrement compris quelle est la tâche des travailleurs des transports dans la lutte contre la guerre (arrêt des transports d'armes). Toujours à nouveau, elle a incité ses membres à mener la lutte contre la guerre et le danger de guerre. Elle a combattu le fascisme, elle a énergiquement agi contre la réaction de tous les pays, bref, elle a toujours été un des piliers d'appui de l'ensemble du prolétariat international.»

Une espérance analogue avait été exprimée par le camarade Jarrigion, qui vient d'être élu au Comité exécutif, dans le *Reveil des Wagons-Lits*, l'organe du Syndicat général du personnel des Wagons-Lits:

«Le Congrès de Prague, dans les conditions difficiles actuelles, ne peut manquer d'avoir l'importance qu'exigent la gravité des temps présents et les sombres menaces qui pèsent sur les travailleurs de tous les pays. Souhaitons que de ses délibérations et décisions sorte une action organisée capable de refouler ces menaces et de propulser le règne de la justice sociale.»

Le *Deutsche Eisenbahner*, l'organe de l'Union des cheminots allemands, écrit ce qui suit:

«L'importance du congrès dépasse de beaucoup le cadre normal. Cela pas tant à cause des questions inscrites à l'ordre du jour, mais parce qu'il est tenu à une époque de hypertension politique qui jette une ombre également sur le marché économique.»

*Gewerkschaft*, l'organe de la Fédération allemande des travailleurs des transports et des services publics, s'exprime de la manière suivante:

«Il n'est pas nécessaire de souligner particulièrement que le congrès de l'I.T.F. tient cette année, attire l'attention des travailleurs de tous les pays. A côté du fait déjà mentionné, que l'I.T.F. est la principale Internationale professionnelle qui s'étend actuellement sur les cinq parties du monde, il convient de signaler le fait que l'I.T.F. groupe les travailleurs des transports de tous les pays. Est-il besoin de spécifier davantage ce que cela veut dire par égard au danger de guerre, au fascisme et à la réaction.»

Mentionnons à présent, pour donner un exemple des conceptions élevées que les délégués nourrissent par rapport à la tâche du congrès, ce que le camarade Bevin, secrétaire général de l'Union britannique des transports, dit dans une interview qu'il accorda pendant le congrès à un représentant de la *American Federation of Labour*:

«Tandis que l'opinion publique se trouve dans un état d'égarement en raison de la Conférence d'Ottawa, la Conférence de Lausanne, la Conférence économique mondiale, et à cause des

excès réactionnaires et nationalistes commis par des hommes d'Etat qui manquent de vues et de conceptions claires concernant la manière dont les difficultés mondiales doivent être manées, la Fédération internationale des transports se consacre ici à la grande tâche de l'établissement d'un esprit de camaraderie et de solidarité entre tous les travailleurs. . .

La Fédération internationale des transports s'emploie ici pour trouver des solutions internationales au problème de la navigation maritime, telle que par exemple, la suppression des subventions données, en tant que moyen d'appui artificiel, à la navigation, la fixation d'un taux international uniforme de salaires, heures de travail, congé annuel etc. . .

La Fédération internationale des transports est occupée ici à faire le travail préparatoire pour une action à entamer en faveur d'une réduction générale des heures de travail. Elle comprend que pour mener une action efficace il est nécessaire que tous les pays fassent des efforts conjointement et qu'ils doivent s'employer pour maintenir, et même pour augmenter, le niveau des salaires afin d'établir un meilleur rapport entre la production et la consommation. L'esprit défaitiste n'est pas toléré ici. Les délégués ne se sont pas laissés abattre par l'extension que la réaction a prise dans le monde. Cette résolution de lutter contre les difficultés économiques, sans égards à la race ou à la nationalité, peut avoir pour effet l'établissement parmi les travailleurs d'une unité suffisamment puissante pour anéantir les tentatives des hommes d'Etat qui voudraient diviser la classe ouvrière en des groupes qui se combattent.»

*La Voix des Cheminots*, L'organe de l'Union des syndicats confédérés des réseaux du Nord, arrive à une conclusion analogue après un raisonnement moins détaillé, mais fait dans le même esprit:

«Les débats, qui se déroulèrent pendant plusieurs jours sur des questions économiques furent des plus importants. L'atmosphère était lourde en raison de la crise et des menaces qui pointent à l'horizon, et tous les délégués furent d'accord pour dire qu'il n'est plus possible de parler d'économie nationale, et que ce n'est que sur le plan international que la situation actuelle sera clarifiée.»

## A TRAVERS LE MONDE

Un chapitre oublié lors de la célébration des décennales fascistes

*La Liberté*, le journal de la concentration antifasciste à Paris, écrit dans son numéro du 3 novembre:



«Le gouvernement fasciste jouit de l'approbation pleine et entière de la masse.»

(Du discours fait par Mussolini aux ouvriers de la «Fiat».)

De février 1927 au 30 juin 1932, le Tribunal spécial a prononcé les condamnations suivantes (nous empruntons les chiffres aux journaux fascistes qui toutefois n'ont pas publié tous les procès):

9 condamnations à mort (toutes exécutées).

257 personnes à des peines de plus de 10 de ans de prison, pour un total de 6.076 ans, 10 mois et 25 jours.

1.391 personnes à des peines inférieures à 10 ans de prison, pour un total de 4.030 ans, 9 mois et 8 jours.

584 personnes ont été acquittées.

Il n'y a pas moyen de savoir combien de temps les personnes acquittées par le tribunal, ou libérées pendant l'instruction, ont passé en prison; on peut cependant admettre que le nombre de ceux qui ont été emprisonnés temporairement, et jamais condamnés, est de 12.000. On peut aussi affirmer avec certitude qu'il y a encore des milliers de prisonniers qui attendent en vain depuis un an, ou depuis deux ans déjà, d'être jugés ou remis en liberté.

Pour bien comprendre la signification de ces chiffres, il faut les comparer avec les chiffres russes des pires années de la tyrannie tsariste, en tenant compte aussi du fait que la population de la Russie d'alors était le triple de celle de l'Italie d'aujourd'hui. Les nombres des condamnés politiques étaient en 1894 de 156, en 1895 de 104, en 1896 de 102, en 1897 de 148, en 1898 de 162, en 1899 de 108, en 1900 de 57, en 1901 de 203, en 1902 de 362, en 1903 de 332. Pendant 10 années de tsarisme, il y eut donc à peine autant de condamnés politiques que pendant les 5 années du fonctionnement du Tribunal spécial fasciste.

Pour compléter le tableau, il faut ajouter que la moyenne annuelle des déportés dépasse 2.000 et que la moyenne des *ammoniti* (avertis, menacés de déportation) est de plus de 10.000. \* \* \*

Le même journal contient des détails intéressants concernant la véritable terreur qui a sévi de la part de la police avant et pendant la visite du «Duce» aux villes de Milan et de Turin. Ces mesures dénoncent plus éloquemment que n'importe quel discours, combien peu on ose compter sur la sympathie de la population. Non contente de perquisitionner tous les véhicules entrant en ville, de faire subir une visite à quiconque se promenait avec un paquet, la police a arrêté des milliers de personnes, a fait fermer avec du fil de fer et fait surveiller toutes les cases postales du centre de la ville de Milan. Avec cela, il ne faut pas demander ce que toutes les festivités vont coûter au contribuable!

### Les élections en Allemagne

Le Reichstag, élu le 31 juillet dernier, a eu une vie plus courte que l'on ne le croyait dans les milieux qui avaient escompté retirer de ces élections un avantage décisif. Bien que les élections du 6 novembre aient apporté certains déplacements — la gloire des nationaux-socialistes décline, le marxisme (socialistes et communistes) par contre n'est pas affaibli, le parti nationaliste, parti de la réaction non camouflée, n'est pas devenu un facteur parlementaire avec lequel il faut compter — les choses sont au fond restées les mêmes. Le pouvoir central qui s'est imposé d'une manière dictatoriale, ne se sent point menacé par le Reichstag. Le contraire est plutôt le cas. Il cherche à habituer de plus en plus la population à l'idée d'une modification de la constitution, en attendant d'avoir la possibilité de consacrer formellement ce que, en réalité, il fait déjà: éliminer la constitution

actuelle. C'est jusqu'à ce point que sont allées les choses dans un pays où un mouvement ouvrier, organisé de manière modeste, qui un jour avait le pouvoir sous la main mais qui n'a pas su en faire l'usage voulu, n'a pas su faire valoir son influence politique, autrement que par la voie parlementaire.

### Les élections présidentielles aux Etats-Unis

La première étape des élections d'un nouveau président a donné une majorité énorme en faveur de Roosevelt, le candidat du parti démocratique. En ce qui concerne les intérêts du prolétariat, on pouvait attendre avec assez d'indifférence les résultats de l'élection, fussent-ils au bénéfice de Roosevelt ou du président démissionnaire Hoover. Ce qui seul importe dans le résultat des élections, c'est le symptôme du mécontentement des masses au sujet de

la situation créée par le développement du capitalisme. Il appartient au mouvement socialiste en progrès aux Etats-Unis\*) de faire en sorte que le mécontentement qui, jusqu'à présent, ne s'est manifesté que contre la politique capitaliste de Hoover, se tourne contre le capitalisme comme régime de production. Le temps où, dans ce pays des possibilités illimitées, les conditions sociales nécessaires pour que le prolétariat devienne conscient de sa classe, étaient restreintes, appartient définitivement au passé. A présent, la Fédération américaine du Travail formule des revendications dans l'esprit de celles du mouvement ouvrier européen. Nous osons espérer que ce développement logique aboutira prochainement à une pleine participation du mouvement syndical américain, à la lutte du mouvement ouvrier.

\*) Le nombre de voix recueillies par les socialistes a monté de 1/4 de million à 1 1/2 million.

### L'abolition de l'arbitrage obligatoire en Nouvelle-Zélande et sa signification pour le mouvement syndical

Nous avons publié dans le numéro de nos Communications de presse du 14 octobre, une notice sur une action des ouvriers des ports de Nouvelle-Zélande, notice dans laquelle nous annoncions entre autres que le Parlement avait décidé la suppression de l'arbitrage obligatoire. Vue sous l'angle social, cette décision est plus importante que notre communication ne le ferait supposer. C'est pourquoi nous désirons y consacrer quelques lignes ici.

Depuis 1894, c'est-à-dire pendant pas moins de 38 ans, une loi existait en Nouvelle-Zélande qui prescrivait en cas de conflit du travail, l'arbitrage obligatoire et ne reconnaissait aucun appel des décisions intervenues (*Act to encourage the formation of Industrial Unions and to facilitate the Settlement of Industrial Disputes by Conciliation and Arbitration*). De grandes illusions se rattachaient à cet essai social. On y voyait une part de socialisme réalisée sous le régime capitaliste. Dans un ouvrage paru en 1901 sous le titre significatif *Le socialisme sans doctrine*, l'auteur A. Métin y rattache des considérations enthousiastes, et dans son livre bien connu qui porte le titre admiratif *Das Land der sozialen Wunder* (Le pays des merveilles sociales.), A. Manes considère que ce n'est pas là une des moindres merveilles. L'innovation faite par la Nouvelle-Zélande rencontra l'approbation des Etats australiens: l'Australie occidentale et ensuite, en 1904, la Confédération des Etats d'Australie, introduisirent des lois analogues.

La loi de Nouvelle-Zélande a été revue à plusieurs reprises dans le courant des années; la dernière fois en 1925. Finalement, par un amendement adopté le 8 avril 1932 (loi du 27 avril), le gouvernement proposa d'abolir l'arbitrage forcé dont les sentences sont obligatoires, vu que selon l'avis du gouvernement, ce système était devenu un obstacle au redressement national, en raison de la rigidité avec laquelle il fixait les salaires, heures de travail et autres conditions de travail.

Uniquement dans le cas où une organisation de femmes salariées réclame une sentence relative à la fixation d'un salaire de base, cette sentence aura encore un effet obligatoire.

Les motifs vraiment tout à fait opportunistes, éloignés de tout idéalisme, allégués par le gouvernement en présentant les amendements, jettent une lumière crue sur le sort capitaliste échu au «pays de Dieu», ainsi qu'on appelle parfois la Nouvelle-Zélande à cause de ses richesses naturelles et sociales. La rationalisation capitaliste y a fait son œuvre; là aussi, la part que les classes travailleuses touchent dans le produit social est rognée sans cesse, là aussi règnent le chômage et la misère. Est-il étonnant que finalement, dans ces circonstances, la Chambre de Commerce, les groupements bancaires et financiers, le patronat fortement syndiqué, appuyé par la presse, cherchent à profiter de la situation pour se libérer du gênant arbitrage obligatoire? L'an passé déjà, le gouvernement a été contraint, sous la dictature du capitalisme bancaire, d'appliquer une réduction générale des salaires, dont le montant s'est élevé en 1931 à un total de 8 millions de livres sterling.

Le mouvement ouvrier doit-il regretter la suppression de l'arbitrage obligatoire? Lorsque nous entendons par mouvement ouvrier les organisations combattives nées de la conscience de classe des travailleurs, il faut répondre à cette question par un «non» catégorique, vu les résultats obtenus avec ce système de législation. La législation sur l'arbitrage obligatoire a fait naître un grand nombre de syndicats corporatifs qui, pour prolonger leur existence, ont été prêts, d'année en année, à accepter, en vertu de l'arbitrage obligatoire, des réductions de salaires et des avilissements des autres conditions de travail. La Cour arbitrale entravait la formation d'un mouvement syndical véritablement combatif qui, ne s'inspirant pas d'étroits intérêts

corporatifs, s'organise sur la vaste base de l'intérêt général des travailleurs; les syndicats corporatifs auxquels son fonctionnement donna naissance, ne voulaient rien savoir de la solidarité de classe. Une organisation de 15 adhérents suffisait déjà pour profiter des bienfaits de la loi. Aussi est-il caractéristique pour le mouvement ouvrier de Nouvelle-Zélande que — pour emprunter les termes de l'organe de la Fédération des travailleurs des ports, adhérente à l'I.T.F. — «l'esprit du mouvement syndical en Grande-Bretagne, dans les États-Unis d'Amérique et sur le continent d'Europe est beaucoup meilleur qu'il ne ne l'était sous le régime de l'arbitrage obligatoire en Nouvelle-Zélande».

La loi sur l'arbitrage obligatoire a contrecarré la formation de l'esprit de classe parmi les travailleurs. Au moment de sa mise en vigueur, le développement capitaliste de la Nouvelle-Zélande était encore à ses débuts. Avec le développement progressif du capitalisme, la conscience de classe, qui va forcément de pair avec ce développement, se forma en dépit de cette législation. Cela est apparu nettement en 1913, lorsque le mouvement syndical qui ne vivait pas en s'appuyant sur la loi sur l'arbitrage obligatoire, put mener à bien une grève de vaste envergure. Depuis lors, les entraves artificielles posées à la conscience de classe des travailleurs de Nouvelle Zélande n'ont plus été en mesure de contrebalancer les effets du développement du capitalisme progressant. L'application de la loi subsistait à présent grâce aux syndicats corporatifs auxquels elle avait donné naissance. Une crise générale, qui n'épargna même pas le «pays de Dieu», était nécessaire pour déterminer la suppression de l'arbitrage obligatoire que le développement social avait déjà condamné. Cette suppression est certes dictée par l'intérêt capitaliste du moment, mais celui qui voit plus loin que le jour d'aujourd'hui — chose indispensable dans la lutte des classes — ne peut qu'en féliciter le vrai mouvement syndical de Nouvelle-Zélande, vu qu'elle lui offre les possibilités de se développer. Ne se fiant qu'à ses propres forces, ce mouvement cultivera l'esprit de solidarité nécessaire qui le placera sur le même niveau que le mouvement syndical d'autres pays où on n'a pas été entravé par cet arbitrage forcé, des sentences duquel aucun appel n'est possible.

## Communications du Bureau

### Une nouvelle adhésion

L'Union nationale des marins anglais (*National Union of Seamen*) a présenté une demande d'adhésion à l'I.T.F. Voici son adresse: St. George Hall, Westminster Bridge Road, London S. E. 1.

### La répartition des fonctions dirigeantes

En vertu d'une décision du Conseil général, le camarade C. T. Cramp fera de nouveau fonction de président, tandis que le camarade Ch. Lindley remplacera le camarade Dœring à la vice présidence. Le Comité exécutif se réunira à Amsterdam les 15 et 16 décembre.

### Des félicitations au camarade Sardelli

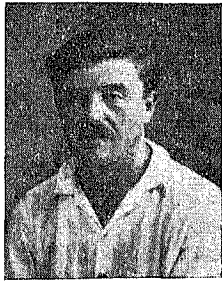
Notre camarade italien, Guiseppe Sardelli, s'est enfui d'Italie pendant l'hiver 1926, en traversant les Alpes à pied, afin de se soustraire à une arrestation et à la déportation. Avant cela, les bandes de Mussolini avaient à quelques reprises dévasté son bureau, sa demeure et ses meubles. Plusieurs demandes tendant à permettre à la famille de Sardelli de sortir d'Italie, furent repoussées. Sa femme et ses enfants (deux fillettes, âgées à présent de 17 et de 14 ans) se trouvaient sous la surveillance constante de la police. Sa femme et son père moururent pendant qu'il était loin.

Finalement à présent, les deux enfants ont été rendues au père, en grande partie encore grâce à l'intervention de feu Albert Thomas. Le 27 octobre, elles ont traversé la frontière italienne et le père a pu serrer ses filles dans les bras.

Nous sommes certains de parler au nom de tous en adressant nos cordiales félicitations à notre camarade si durement éprouvé et en formulant l'espoir que, sans trop tarder, tout le peuple italien sera libéré de l'oppression du fascisme.

### In Memoriam

Nous avons le vif regret d'annoncer la mort du camarade *Israel Kahan*, décédé le 5 septembre 1932, membre du Comité national de l'Union du personnel des chemins de fer et P. T. T. de Palestine et secrétaire de la section de Haïfa. Il participa comme représentant de son organisation aux Congrès de l'I. T. F. de Stockholm (1928) et de Londres (1930). Son syndicat et l'I.T.F. perdent en lui un bon camarade et un militant dévoué.



ISRAEL KAHAN

### L'action du personnel des wagons-lits

La conférence internationale du personnel des wagons-lits et wagons-restaurants, qui se tiendra à Paris le 24 novembre, réunira des représentants des organisations de France, Suisse, Pologne, Hollande et Tchecoslovaque.

### Une enquête sur la situation des agents de la locomotive

Nous attirons encore l'attention des organisations intéressées sur notre circulaire 2 Enq. Loc. du 31 octobre, en priant celles qui n'y ont pas encore répondu, de vouloir le faire dans délai.

### Cotisations reçues

Pour 1932	
Centrale belge des tramways et vicinaux fl.	200.—
Syndicat National du personnel des C. P. T. T. M. A. de Belgique.	1018.56
Fédération allemande des mécaniciens et chauffeurs.	118.05
Union des cheminots allemands.	4449.60
Fédération française des travailleurs des chemins de fer.	342.80
Fédération française des ports et docks.	126.60
Syndicat des charbonniers de Cardiff etc.	36.63
Association des employés des chemins de fer anglais.	1216.56
Union des employés des chemins de fer de Norvège.	125.04



### Les instituteurs en faveur de l'espéranto

Le congrès de la Fédération française du personnel enseignant, tenu récemment à Clermont-Ferrand, a adopté une résolution en faveur d'une introduction générale de l'espéranto. La résolution constate en premier lieu que les différences linguistiques créent au mouvement ouvrier international de grandes difficultés et que l'on pourrait y remédier par l'introduction d'une langue unique. La résolution signale ensuite les expériences faites avec l'espéranto et demande pour terminer que cette langue soit inscrite au programme des écoles et que l'on s'en serve au profit du mouvement international du personnel enseignant.

### Les jeunesses socialistes et l'espéranto

Le 2 octobre, un congrès de jeunesses socialistes a eu lieu en France dans le département de l'Aisne. Le congrès a adopté entre autres une résolution qui invite tous les jeunes socialistes à apprendre l'espéranto et à constituer des sections de la Fédération des espérantistes ouvriers, à faire de la propagande en faveur de la langue auxiliaire au sein du parti socialiste et du mouvement syndical et pour terminer, à porter la résolution à la connaissance de toutes les organisations de jeunesse en les priant de l'adopter à leur tour, afin que l'espéranto puisse, aussi rapidement que possible, être mis de manière générale au service du mouvement ouvrier international.

La Fédération des jeunesses socialistes d'Espagne a organisé cet été aux environs de Madrid des cours d'été où l'espéranto était une des matières d'enseignement.

### L'espéranto au service des échanges d'enfants

Cet été, les agents des tramways espérantistes de Stockholm ont organisé un voyage de onze enfants qui avaient appris l'espéranto l'année passée, pour visiter leurs collègues espérantistes allemands. Ce voyage a eu un tel succès que beaucoup de parents ont décidé de faire apprendre à leurs enfants l'espéranto et aussi d'apprendre eux-mêmes cette langue.

L'échange d'enfants d'espérantistes danois avec ceux de l'Association des professeurs espérantistes de Saxe a donné une preuve pratique de la valeur de cette langue. A présent, sur la péninsule Mols, près de Aarhus (Danemark), un terrain avec plage a été acquis et la section espérantiste de cette localité a l'intention d'y installer un petit pavillon d'été pour les enfants étrangers qui parlent l'espéranto.

### L'espéranto et la T. S. F.

La Commission internationale de radiophonie, instituée par le Comité central du mouvement international espérantiste, a dressé la statistique suivante sur l'importance des émissions radiophoniques en espéranto.

	1929	1930	1931
Discours sur l'espéranto . . . . .	3	4	9
Discours en espéranto . . . . .	818	1064	1204
Indications de programmes en espéranto . . . . .	325	341	279
Cours d'espéranto . . . . .	602	501	514
Nombre de postes émetteurs . . . . .	84	96	126
Nombre de pays . . . . .	18	19	26

Depuis la généralisation de la T. S. F. plus de 15.000 manifestations espérantistes ont été émises suivant les relevés de ladite commission.

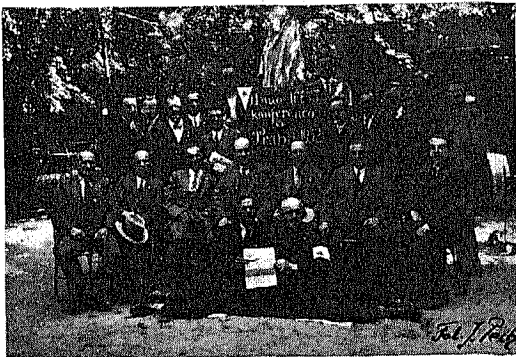
Fédération suisse des cheminots . . . . . 746.20

### Pour 1933

Fédération française des travailleurs des chemins de fer . . . . .	8.46
Association des employés des chemins de fer anglais . . . . .	34.20

### Changement d'adresse

La siège de la Bengal Mariners' Union a été transféré de 7, Ekbalpore Lane, Kidderpore, Calcutta, à 3, Dent Mission Road, Kidderpore, Calcutta.



La première Conférence de la Fédération espérantiste des travailleurs des transports tenue à Prague pendant le Congrès de l'I.T.F.

# CHEMINOTS

## L'Unité chez les cheminots français

La progression constante des effectifs de la Fédération française des travailleurs des chemins de fer est un fait qui ne peut avoir échappé au lecteur attentif du bulletin de notre I. T. F.

La régularité du règlement de ses cotisations internationales et l'augmentation de leur montant, d'année en année plus élevé, lui auront permis de constater cette progression du chiffre de ses syndiqués.

Sans doute, le pourcentage se trouve-t-il être encore bien faible, comparé à celui de la plupart des organisations-sœurs. Il représente néanmoins, de notre part, un effort significatif, surtout si on le rapproche de la situation de 1922.

1922! A cette époque l'organisation se relevait péniblement des conséquences funestes de la scission qui, quelques mois auparavant, désagrégeait presque complètement les rangs de notre Centrale nationale, avait réduit considérablement les effectifs de notre Fédération dont une partie, suivant les mots d'ordre de Moscou, avait suivi les chefs scissionnistes dans une nouvelle organisation de cheminots qui devait ensuite dépendre d'une Centrale nationale adverse en formation qui devint la C. G. T. U.

D'une Fédération unique, forte de 350.000 adhérents, représentant les quatre cinquièmes des cheminots, la scission avait amené ce double résultat: deux organisations nationales squelettiques et près de trois cent mille anciens adhérents ayant abandonné leurs syndicats<sup>1)</sup>.

La Fédération régulière, la nôtre, restée adhérente à la vieille Confédération générale du Travail, n'entendait pas disparaître. Ses militants, les quelques anciens qui lui étaient restés fidèles avec l'appui de quelques jeunes venus récemment au mouvement syndical, se mirent à l'œuvre de redressement, de recrutement et d'éducation, sans négliger l'étude des problèmes vitaux intéressant les cheminots.

Leur tâche fut rude. A travers la calomnie et la haine, semées sur leur passage, les injures et les coups même, à une époque

<sup>1)</sup> Les effectifs des diverses autres organisations syndicales sont à peu de chose près, les suivants:

Fédération unitaire:	40.000 adhérents (en 1927: 110.000)
Fédération des Syndicats des agents des Cadres et Techniciens (au sein de cette organisation des tendances se font jour qui sont favorables à une adhésion à la C.G.T.)	8.000 adh.
Fédération des Mécaniciens et Chauffeurs	2.000 ..
Syndicat Professionnel des Cheminots de France (catholique)	3 000 ..
Union nationale de Défense Professionnelle (syndicat à tendance très modérée)	4.000 ..

où la réaction chez nous s'était empressée de recueillir le bénéfice de la scission par la suppression massive de toutes les satisfactions obtenues avant 1920, ces militants ne désespérèrent point. De 1922 à 1927 leur volonté fut durement mise à l'épreuve.

Cependant, la confiance des cheminots renaissait. L'action méthodique et positive de notre Fédération, à l'encontre de celle toute démagogique de nos adversaires de tendance, leur fit reprendre le chemin du syndicat. De quelques milliers en 1922, les cheminots se trouvent, dix ans après, groupés près de cent mille au sein de notre Fédération.

Nos camarades de l'Internationale connaissent les caractéristiques de notre mouvement syndical. Il est régi par la Charte d'Amiens<sup>2)</sup> datant de vingt-six années, qui conserve encore aujourd'hui sa pleine valeur, à nos yeux du moins. Si les moyens et les buts sont sensiblement identiques pour les uns comme pour les autres, le développement de notre mouvement syndical français ne doit et ne peut que s'effectuer en pleine indépendance. Indépendance à l'égard des philosophies diverses, comme à l'endroit des partis politiques. Certes, nous ne nions pas la nécessité d'entrevues ou d'accords circonstanciels avec les partis politiques se réclamant de la défense des intérêts ouvriers, mais nous n'entendons pas subordonner notre mouvement aux directives de tels ou tels sectes ou partis. Syndicalisme maître chez soi, telle est, résumée, notre règle.

Apparemment, les motifs de la scission, survenue en 1921, ont pu n'être pas saisis complètement par nos camarades des pays voisins ou extra-européens. Le rappel ci-dessus contient, en bref, les causes de cette scission. Les uns, gardiens vigilants du syndicalisme traditionnel, restèrent à notre C.G.T. Les autres, n'ayant pu réussir leur mauvais coup par l'inféodation du syndicalisme au parti communiste naissant, la quittèrent.

Il fallait reconstruire. Ne désespérant pas du bon sens de la classe ouvrière, nous ne pouvions douter que celle-ci ne se rendrait pas enfin compte, d'une part, du besoin de se grouper à nouveau dans un organisme purement syndical, et, d'autre part, de poursuivre ensuite son unité.

Dès 1923 se manifestèrent les premiers symptômes. Au sein de la C.G.T.U., plusieurs militants qui s'étaient dressés constamment contre la politique de subordination du mouvement syndical unitaire,

<sup>2)</sup> La Charte d'Amiens, rédigée en 1906, à Amiens, lors du Congrès de la C.G.T. française, trace au syndicalisme ses tâches et lui indique ses moyens d'action.

tentèrent la réalisation de l'Unité sur le Réseau P. O. Malgré les efforts des communistes, l'unité se réalise partiellement et, aujourd'hui, cette Union de Réseau, connaît des effectifs syndicaux bien supérieurs à ceux de l'organisation communiste lui correspondant. Une tentative eut lieu ensuite sur le Réseau P. L. M. mais elle ne prit pas l'ampleur qu'on en avait pu espérer. L'idée d'unité faisait son chemin et, en 1926 et au début de 1927, un rapprochement a pu être constaté entre militants, en vue de jeter les bases d'une vigoureuse action pour l'unité.

Mais il fallut attendre 1929 pour que ce courant se dessine plus fortement. A cette époque, au congrès de leur Centrale syndicale, les communistes la dirigeant, abandonnèrent officiellement le principe de l'indépendance du syndicalisme. Pendant plusieurs années ils avaient masqué leur pensée, bien que leurs écrits n'aient permis aucun doute quant à leurs intentions. En septembre 1929, ils firent décider par leur congrès la subordination des syndicats au parti communiste.

La résistance des syndicalistes s'accrut au sein de la C. G. T. U. Ils luttèrent contre les directives folles de leur Centrale en préconisant le rapprochement des travailleurs et le retour à l'Unité dans une organisation unique.

A leur tour, ces militants connurent les pires insultes et calomnies, mais néanmoins leur action fut efficace sur ceux des adhérents qui n'avaient pas accepté, eux non plus, la tutelle du parti communiste.

Pendant ce temps, les syndicats groupés dans notre C.G.T. poursuivaient leurs tentatives de reconstitution de l'Unité organique. Ils se prononcèrent une nouvelle fois pour elle, par le vote de dispositions larges, généreuses, empreintes du réel désir d'unité, aucune autre condition n'étant imposée que celle relative au respect des décisions des congrès de la C.G.T. Ces dispositions furent concrétisées dans la motion dite «de Japy» (d'après le nom de la salle où se tint la réunion) votée au congrès de 1931. La C.G.T.U. dans son congrès tenu quelques mois après, en novembre, se refusa une fois de plus de réaliser l'unité et cela malgré les interventions courageuses de ses partisans.

Devant cette volonté bien déterminée à ne pas disparaître, la propagande pour l'unité s'intensifia dans notre pays, plus particulièrement sur les Réseaux Etat et Algérie. Au premier janvier 1932, des milliers de camarades unitaires et indépendants fusionnèrent.

Deux congrès extraordinaires, enthousiastes, se tinrent sur chacun de ces Réseaux, l'un à Rennes, l'autre à Alger, qui, réunissant plusieurs centaines de délégués des syndicats fusionnés, ratifièrent l'unité au sein de notre Fédération.

En outre, devant ce courant d'unité des milliers d'inorganisés adhèrent à nos syndicats.

Certes, on peut regretter que ce mouvement n'ait pas pris l'ampleur à laquelle il

## Les chemins de fer de l'Union soviétique

Le Commissariat du Peuple pour les chemins de fer a publié, dans une brochure de 20 pages, un aperçu sur le développement des communications ferroviaires. Une des organisations adhérentes a envoyé au secrétariat de l'I.T.F. un exemplaire de cette brochure en norvégien. Il est par conséquent vraisemblable que ce document est divulgué en plusieurs langues. On se tromperait cependant beaucoup, en supposant que le Commissariat du Peuple a eu la politesse d'en envoyer un exemplaire à l'I.T.F. Ce n'est pas tout. Une demande adressée par nous au Commissariat du Peuple de vouloir nous envoyer la brochure en question, resta sans aucun résultat, bien que nous ayons écrit plusieurs fois. Cette attitude pourrait être motivée, si nous n'avions pas, de notre côté, toujours donné suite à toutes les demandes qui nous sont parvenues de Russie pour avoir des renseignements ou pour obtenir nos publications. Pour notre part, nous avons toujours donné suite à ces demandes avec beaucoup de bonne volonté. Nous étions d'avis que, malgré toutes les divergences, un échange de renseignements concernant les conditions de travail et la situation dans les entreprises, peut servir les intérêts des deux parties. C'est pour cette raison que nous avons publié, à plusieurs reprises, des renseignements sur la Russie, donnant de la sorte un démenti aux ridicules affirmations de la presse communiste qui dit que nous n'osons pas publier de renseignements sur la Russie.

Il semble toutefois que les Russes eux-mêmes n'apprécient point notre manière d'agir. Nous devons tirer nos conséquences de leur attitude. Une fois déjà, nous avons répondu à une institution scientifique de Russie soviétique, qui avait demandé quelques-unes de nos publications, que nous ne pouvions pas les envoyer aussi longtemps que les Russes ne répondraient pas à une demande de notre part concernant l'application de l'attelage automatique dans leur pays. Peu de temps après, nous avons reçu les renseignements désirés. Faut-il que nous continuions de la sorte?

Autrefois déjà, nous avons, dans une lettre à l'organisation des cheminots de

Russie, signalé cette lacune et les jugements ridicules que l'on formule en Russie sur l'I.T.F., par ignorance probablement de ce qui se passe en dehors de la Russie. A présent, une nouvelle demande de renseignements a été expédiée; elle tend à avoir des données sur les heures de service et de repos, de même que sur le congé annuel du personnel des chemins de fer, à l'effet de pouvoir les faire paraître dans notre série de publications sur cette question. L'attitude que nous adopterons à l'avenir sera déterminée par la suite qui sera donnée à cette demande de notre part.

Au fond, c'est une question assez curieuse que celle des chemins de fer de Russie. Il paraît que les cheminots ne veulent rien avoir à faire avec le personnel des chemins de fer syndiqué d'autres pays, en d'autres termes avec nous. On ne répond pas, ou seulement après y avoir été forcé, à nos demandes de renseignements. Tout cela n'empêche pas les chemins de fer russes d'être adhérents à l'organisation patronale, l'Union Internationale des Chemins de fer. Des représentants soviétiques participent aux travaux des conférences et des commissions. Un représentant du Commissariat du Peuple siège dans la Commission spéciale pour l'attelage automatique de l'U.I.C. *Nous n'avons jamais toutefois pu remarquer quoi que ce soit d'un effort de sa part pour contribuer à une solution internationale de ce problème, dans le sens des intérêts du personnel.*

Une collaboration avec le patronat, avec des gouvernements plus ou moins fascistes et, avec cela, la lutte contre les camarades de classe; — il est possible que tout cela témoigne de haute sagesse, mais nous n'arrivons pas à comprendre que cela soit socialiste ou puisse contribuer à favoriser le socialisme. Quelle serait l'opinion des cheminots russes s'ils avaient l'occasion de prendre connaissance de manière impartiale de ces faits?

\*\*\*

Voici à présent un court résumé du contenu de la brochure du Commissariat du Peuple.

La brochure débute par le cri de joie

aurait dû atteindre. Les seuls responsables sont les éléments communistes qui mirent tout en œuvre pour l'endiguer et éviter qu'il ne progresse. Malgré cela, il est amorcé trop sérieusement pour qu'il ne se poursuive pas. Déjà de nouveaux résultats se font jour. Des organisations indépendantes, telles la Fédération des Syndicats des échelles 5 à 10 d'Alsace-Lorraine et la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, ont eu, récemment, par l'entremise de leurs militants responsables, des entrevues avec nos militants. Les pourparlers engagés vont se poursuivre.

Les premiers symptômes de ce courant pour l'unité se sont déjà manifestés ces mois derniers sur le terrain administratif des Réseaux. C'est ainsi que lors des élec-

tions des délégués du personnel, en mai, juin et juillet, sur 10 Réseaux ou Compagnies, nous avons enlevé les trois quarts des sièges de titulaires et de suppléants. Première satisfaction pour notre organisation dont les efforts ont été compris par une grosse majorité de cheminots.

Nous n'en resterons pas là. Nous voulons — et nous aboutirons — cette trêve nécessaire, indispensable, entre travailleurs. Nous voulons la fin de cet état de guerre entre eux, aussi préjudiciable à leurs aspirations que la guerre entre les peuples. Nous avons la volonté d'aboutir à cela pour nous dresser enfin unis devant notre adversaire national et mondial: le capitalisme engendreur de conflits et de misères.

G. B a d i n o t.

suyant: «Tandis que tous les Etats capitalistes traversent une crise économique d'une gravité inouïe, tandis que la production et le commerce restent à l'état stagnant, que le chômage progresse de manière effrayante, que les salaires sont réduits d'une manière radicale, tandis que tous ces symptômes caractérisent le développement dans les pays capitalistes, l'Union soviétique poursuit sa marche triomphale et remporte une victoire après l'autre. L'Union soviétique, créée dans un pays autrefois arriéré, progresse sans cesse et se transforme en un pays puissant au point de vue technique.»

Les transports par chemin de fer sont désignés dans la brochure comme une des parties essentielles du front économique. La lutte pour la réorganisation des transports ferroviaires et pour l'organisation socialiste de ceux-ci, est considérée comme l'image vivante du redressement économique de l'Union soviétique. La guerre impérialiste a mis les chemins de fer dans une situation si défavorable qu'en 1917, les chiffres du trafic-voyageurs et marchandises avaient baissé de 13% en comparaison de ceux d'avant-guerre. Au moment de la révolution d'octobre, le pourcentage des locomotives hors d'usage était de 30%, tandis qu'avant la guerre, ce pourcentage ne dépassait jamais les 16 à 17%. Pour les voitures le pourcentage avait doublé; de 3 à 4% avant la guerre, à 7%.

Pendant la période de la guerre civile, les 4/5 du réseau ferré se trouvaient dans le territoire ennemi. Pendant un court temps, (en 1919) le gouvernement soviétique ne disposa plus que d'un tiers du réseau. Après 7 années de guerre, l'industrie des transports se trouvait dans une situation chaotique: 4.342 ponts avaient été démolis, ainsi que 1.885 km. de voie ferrée d'intérêt général, 780.000 km<sup>2</sup> de terrains cultivés etc. A part cela, il y avait encore beaucoup de matériel qui n'était pas démolit au vrai sens de ce mot, mais tout de même pour ainsi dire hors d'usage comme suite à un emploi excessif et à un manque de nettoyage et d'entretien réguliers. En 1919, 52% des locomotives et 22% des voitures étaient dans un état à ne plus pouvoir être employées. Suivant la brochure, l'enthousiasme révolutionnaire et les efforts intenses des cheminots ont permis aux chemins de fer de faire fonctionner un minimum de service à la fin de la guerre civile. En 1919, le volume du commerce était d'un quart du niveau d'avant-guerre (29,2 millions de tonnes contre 132 millions en 1913). En 1923, on put constater pour la première fois un accroissement notable du trafic (de 45%). Le tableau ci-après indique l'importance des transports pendant la période de reconstruction:

	1913	1923	1924	1925
Charges transportées, en millions de tonnes. . .	132,5	58	67	83
Pourcentage par rapport à 1913. . . . .	—	43,8	50,6	62,6
Nombre de voyageurs transportés, exprimé en millions. . . . .	185	122	154	212
Pourcentage par rapport à 1913. . . . .	—	65,9	83,2	114,6

Charges transportées en millions de tonnes.	1926	1927	1928
	117	136	150
Pourcentage par rapport à 1913.	88,3	102,6	113,2
Nombre de voyageurs transportés exprimés en millions.	268	254	301
Pourcentage par rapport à 1913.	142,2	137,5	151,9

Il va sans dire que le prolétariat de l'Union soviétique a dû exécuter un travail immense pour pouvoir réparer le matériel détruit pendant les guerres et pour pouvoir en organiser l'usage régulier. La réussite en si peu de temps, est expliquée par l'application de l'économie socialiste dirigée. Il faut considérer avec cela qu'il ne s'agissait pas ici de quelques réparations, mais que l'ensemble du réseau ferré devait non seulement être remis en point, mais encore étendu par de nouvelles constructions. La longueur du réseau ferré était en 1921 de 76.900 km. soit 131,5 % de sa longueur de 1913 (58.500 km.). On commença la construction de nouvelles lignes, par exemple la ligne importante Turkestan-Sibérie (Turksib), la ligne Magnitnaja-Kartaly etc.

L'exploitation des lignes existantes fut aussi portée à un niveau plus élevé, en comparaison de l'avant-guerre: en 1927 on ne se servait que de 92 % des essieux-km. et 78,5 % des locomotives-km. pour un transport dont le nombre de tonnes-km. dépassait de 15 % le chiffre de 1913.

Les progrès des transports ferroviaires sont allés de pair avec une amélioration du sort des travailleurs des transports. Les moyennes des salaires ont été les suivantes: en 1924, 32,80 roubles, en 1925, 44,50 roubles, en 1926, 62.— roubles et en 1927, 68,70 roubles. Il faut ajouter à cela les différents avantages dont bénéficient les travailleurs et leurs familles, la création d'institutions pour les enfants, de cercles, de bibliothèques, de restaurants, cafés, établissements de bains, ce qui fait que, calculé de telle sorte, le niveau commençait à dépasser, à partir de 1927, le niveau d'avant-guerre.

Les chiffres ci-après caractérisent le développement des chemins de fer comme suite à l'exécution du plan quinquennal:

Année	Marchandises en millions de tonnes	Total de tonnes-km. et de voyageurs-km. en milliards	Voyageurs en millions	Voyageurs km. en milliards
1912	132,3	66,7 <sup>1)</sup>	184,8 (1913)	25,2 (1913)
1929	187,6	113,0	365,0	32,1
1930	238,7	134,0	557,0	51,3
1931	257,8	151,8	721,5	61,6
1932 <sup>1)</sup>	320,0	188,8	890,9	75,0

Les progrès du trafic-marchandises et la nature des marchandises transportées indiquent que l'Union soviétique est en train de se transformer en un Etat industriel. La proportion entre le transport de l'industrie lourde et l'ensemble du transport-marchandises est indiquée par les chiffres ci-après:

1929	— 67,7 %
1930	— 68,4 %
1931	— 72,6 %
1932	— 75,0 % <sup>1)</sup>

Les chiffres ci-après donnent une idée de l'accroissement des transports de marchandises et de voyageurs:

Transports-marchandises en mille tonnes par km.	1928	1929	1930	1931	1932
	1.298	1.457	1.798	1.818	2.360
Transports voyageurs en mille voyageurs par km.	315	412	672	764	936

Avec l'accroissement des transports ferroviaires, les investissements de capitaux se sont aussi accrus. Ici encore, le plan quinquennal a été dépassé, à savoir de plus de 6 milliards de roubles pour toute la période de 5 ans.

On reconnaît néanmoins que les transports sont en arrière sur l'ensemble de l'économie socialiste et qu'ils sont devenus dans le courant des années un point faible, c'est-à-dire une entrave pour le développement des autres industries. La brochure l'explique en disant que des organisations contre-révolutionnaires, appuyées par l'étranger, se sont fixé le but de détruire l'industrie des transports et de préparer une intervention. Le retard dans la réorganisation économique de l'industrie des transports s'explique aussi par l'attitude opportuniste adoptée autrefois par beaucoup d'ouvriers vis-à-vis du problème de la rationalisation.

En ce qui concerne les chemins de fer, un point important est celui de l'électrification. La réorganisation des transports ferroviaires a été évaluée par le plan quinquennal à 250 millions de roubles en 1931, chiffre qui passera à 600 millions pour 1932. Le plan prévoyait pour commencer l'électrification de 551 km. de voie ferrée; on a toutefois équipé pour la traction électrique 1.452 km., soit 264 % du chiffre prévu. Il faut aussi comprendre dans la réorganisation l'équipement du matériel par des freins et des attelages automatiques. On emploie pour les freins des systèmes (Kasanzeff et Matrosov) inventés par des ouvriers; le système d'attelage automatique appliqué a été inventé par l'ouvrier Bogdanoff.

En ce qui concerne les salaires, le plan quinquennal a aussi été respecté, ainsi qu'il ressort du tableau ci-après:

	Salaire moyen d'un ouvrier en roubles pendant les quatre premières années du plan quinquennal			
	1ère année	2ème année	3ème année	4ème année
Prévu au plan quinquennal	73,77	78,41	84,09	89,81
Payé en réalité	74,50	85,00	101,00	117,00
Pourcentage du chiffre prévu	100,70	108,30	120,20	130,00

La brochure en question écrit à ce propos: «Lorsqu'on compare à cela le salaire moyen pour 1913, soit 37,80 roubles, on est frappé par l'amélioration considérable du niveau de vie des travailleurs des chemins de fer. Lorsqu'on prend en outre en considération les dépenses faites pour les assurances sociales, pour les caisses, pour plus de bien-être (loyer, culture, sécurité), le relèvement du niveau de vie ressort encore davantage.»

Tandis que les Etats capitalistes ont un surplus d'éléments qualifiés et cherchent à détourner la jeunesse des études universitaires, le nombre des étudiants dans toutes les universités soviétiques s'accroît sans cesse, ainsi que l'indiquent les chiffres suivants:

	1928	1929	1930	1931	1932 <sup>1)</sup>
Ecoles supérieures techniques	3.323	2.729	10.721	20.081	27.280
Ecoles techniques.	4.766	5.770	28.976	43.000	63.045

Le plan quinquennal avait prévu qu'il y aurait, la dernière année, 4.466 élèves dans les écoles techniques supérieures et 11900 dans les écoles techniques d'une autre classe. La formation de travailleurs qualifiés augmente dans la même mesure. Cette formation s'effectue pour la majorité dans les écoles des usines. En 1928, il y avait 23.100 élèves, en 1929, 26.000, en 1930 67.725, en 1931 145.543 et en 1932, conformément au plan 219.945 élèves..

La formation, par correspondance, d'agents des chemins de fer qualifiés augmente également tous les ans. Ci-après les nombres des élèves: en 1929, 2.677, en 1930, 5.861, en 1931, 10.369 et, conformément au plan, en 1932, 90.000 élèves.

L'Union soviétique va commencer à présent son deuxième plan quinquennal. En 1937, la production des machines devra dépasser de 3 à 3,5 fois le chiffre de 1932. L'énergie électrique devra avoir une puissance de 250 millions de tonnes, au lieu de 17 millions en 1932. La population devra disposer de 2 à 3 fois le nombre d'ustensiles de la fin du premier plan quinquennal. Un des points principaux du deuxième plan quinquennal prévoit la construction d'au moins 25.000 à 30.000 km. de voie ferrée. L'électrification devra s'étendre sur 20.000 km. de réseau. Les transports-marchandises devront atteindre le chiffre de 800 millions de tonnes, contre 320 millions en 1932. La formation de main-d'œuvre qualifiée et de techniciens pour l'exploitation des chemins de fer pose d'énormes exigences et nécessitera une augmentation considérable des salaires réels des cheminots.

La brochure se termine en formulant l'espoir que pendant le deuxième plan quinquennal, les transports organisés d'une manière socialiste, dépasseront, techniquement aussi bien qu'économiquement, les principaux pays capitalistes et constitueront un des moyens essentiels pour réaliser le progrès de l'économie socialiste.

<sup>1)</sup> Selon toute probabilité, les chiffres pour 1932 n'ont été qu'évalués, vu que la brochure à laquelle nous empruntons les renseignements a déjà été imprimée en mai 1932.

<sup>2)</sup> Nous reproduisons les chiffres exacts tels que la brochure les donne, on constate de légers écarts entre les différents renseignements concernant une même année.



## Les progrès de la concentration dans les entreprises ferroviaires anglaises

Comme nous l'avons déjà publié dans nos Communiqués de presse, les deux compagnies anglaises la «London and North Eastern Railway» (L. N. E. R.) et la «London Midland and Scottish Railway» (L. M. S.) ont établi un projet de collaboration très étroite (Pooling Agreement), afin de permettre une rationalisation plus poussée des services. Ce projet a été soumis à l'examen d'une commission dite «Clode Committee» du nom de son président Walter Clode. Elle a soumis son rapport au ministre des Transports en recommandant le projet des Compagnies comme une «nécessité publique».

Ce projet de *pooling* a pour but d'écarter la concurrence sur les parcours communs du nord et du centre de l'Angleterre. Les recettes provenant des secteurs où s'exerce actuellement la concurrence seront versées à un fonds commun. Environ 50 % du réseau des deux compagnies sera englobé par ce *pooling*, qui a beaucoup d'analogie avec une fusion. Toutefois, le mot de «fusion» a été soigneusement écarté afin de ne pas modifier l'équilibre des capitaux et soulever ainsi des questions épineuses.

En 1924, la L. M. S. occupait 274.523 agents et la L. M. E. 207.528. En 1930 la L. M. S. n'en occupait plus que 250.742 et la L. N. E. 195.030. Une statistique récemment publiée par le ministère des Transports, indique que de mars 1931 à mars 1932, le nombre total des employés de chemins de fer anglais a passé de 615.592 à 597.971, soit une réduction de 17.621 ou 2,86%. Les salaires payés en 1930 pour l'ensemble des chemins de fer anglais atteignaient £ 114.536.000. Ce total n'était plus pour 1931, que de £ 105.835.000. (Et, entretemps, la livre a baissé). Comme on le voit, effectifs et salaires diminuent continuellement. La réalisation du projet prévu par la L. M. S. et la L. N. E. R. ne fera qu'entraîner de nouvelles réductions.

Les trois organisations du personnel, la National Union of Railwaymen, la Railway Clerks' Association et la Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen s'opposent à une collaboration unilatérale *n'assurant aucune indemnité au personnel lésé*, sous prétexte, pour employer l'expression de Sir Josuah Stamp, président de la L. M. S., «qu'il ne s'agit pas d'une fusion, mais d'une collaboration.» Les organisations du personnel s'opposent à une réorganisation qui aura pour le personnel les mêmes effets qu'une fusion, sans lui en assurer les garanties élémentaires. En effet, une fusion sous-entend pour le moins une reprise des obligations assurées antérieurement par les compagnies fusionnées.

Le personnel ne s'opposera pas à une collaboration tenant compte de ses intérêts également et non seulement de ceux des actionnaires. Ajoutons que les Compagnies anglaises de chemins de fer ont à assurer le service d'intérêts de 1140

millions de livres. La situation actuelle, même en supposant une légère amélioration, permet tout au plus, selon les estimations de la revue «Wirtschaftsdienst» du 12 août 1932, le service de 700 à 800 millions. Le personnel ne s'opposera jamais à une tentative d'organisation rationnelle, mais il faut qu'elle suive les règles de l'équité. A la demande de la Railway Clerks' Association, l'économiste Harold J. Laski, professeur d'économie politique à l'Université de Londres a écrit l'article que nous reproduisons ci-dessous, article qui dépeint très clairement l'injustice et le cynique égoïsme du capital ferroviaire.

«La décision prise par le ministre des Transports de confirmer l'entente intervenue entre la L. M. S. et la L. N. E. soulève des questions de première importance pour les organisations syndicales de ce pays. En toute connaissance de cause, qu'il me soit permis de dire que les principes invoqués me semblent dépasser de loin les intérêts des organisations directement concernées. Tôt ou tard, les effets de cette entente devront être considérés dans leur application à d'autres entreprises publiques actuellement exploitées par l'initiative privée. Si l'entente que l'on prépare et que l'on peut, à juste titre, assimiler à un précédent, reste sans contredit, le coup porté ainsi à la puissance des syndicats sera grave.

Quelle est l'essence même de cette entente? A première vue, l'accord est destiné à supprimer la concurrence sur les secteurs actuellement desservis par les deux réseaux. Cette réorganisation est entreprise non dans l'intérêt du public (quoi qu'on prétende évidemment qu'il en profitera à la longue, ni dans celui du personnel (bien que les compagnies prétendent que les travailleurs en bénéficieront en fin de compte) mais dans l'intérêt des actionnaires. La chute effrayante des recettes ferroviaires au cours des dernières années exige des remèdes héroïques. L'accord intervenu entre la L. M. S. et la L. N. E. R. répond à cette nécessité.

Examinons ici les suppositions de Sir Josuah Stamp, la cheville ouvrière des compagnies dans la défense des projets devant la Commission présidée par M. Walter Clode.

Son argumentation a tendu à démontrer: 1) que l'accord à intervenir ne signifie pas la fusion puisque les deux compagnies demeureront distinctes, chacune demeurant une entreprise indépendante; 2) que le projet de collaboration développe essentiellement une technique de la rationalisation et permettra d'économiser les frais résultant d'un personnel double ou de l'exploitation parallèle de mêmes lignes; 3) qu'aucun des agents licenciés ne saurait exiger des indemnités: a) parce que des indemnités sont seulement payées à la suite d'une fusion mais non pas de la mise sur pied d'une commu-

nauté d'intérêts; b) parce qu'il est impossible de déterminer si le licenciement est dû à la réorganisation projetée ou à d'autres causes telles que par exemple la baisse du trafic; c) parce que l'indemnisation ne serait pas dans l'intérêt des agents mêmes. Les compagnies ont toujours fait leur possible en faveur de leurs employés et des indemnités sur une large échelle: 1° entraîneraient un préjudice des intérêts du personnel non licencié; 2° compromettraient les résultats, c'est-à-dire les économies que doit apporter la réorganisation. Examinant l'argument qui prévoit qu'une telle attitude ne manquerait pas de détruire les bonnes relations entre les cheminots et les entreprises — relations qui sont un facteur important — Sir Josuah Stamp a déclaré que les compagnies en endossaient toute la responsabilité et n'avaient nulle appréhension. L'argument principal de Sir Josuah Stamp consistait à dire que, puisque la rationalisation contribue à augmenter la capacité de production de la nation, on ne peut pas s'attendre à ce que ceux qui en assurent les bénéfices endossent une responsabilité vis-à-vis des hommes dont le travail est devenu superflu. A son avis ils pourraient trouver à s'occuper en qualité de conducteurs d'automobiles, d'ajusteurs etc.

L'argument de Sir Josuah Stamp est, je crois, suffisamment résumé ici, et puisque Sir Josuah Stamp est regardé avec raison comme un des 5 ou 6 économistes les plus éminents de Grande-Bretagne, je suppose que son argumentation est la plus convaincante qui puisse être alléguée en faveur des compagnies,

Il convient de remarquer, en commençant à l'examiner, qu'elle va plus loin que des considérations purement économiques et qu'elle dépasse le domaine où Sir Josuah Stamp peut être considéré avec raison comme expert. Cette argumentation soulève le problème suivant. Lorsqu'un plan important de rationalisation est mis à exécution par un service public exploité en régime de propriété privée, ou bien le chômage causé doit être supporté par les travailleurs, c'est-à-dire, jusqu'à ce qu'ils trouvent une autre occupation, par la société, ou bien il doit être retenu sur le revenu nouveau qui afflue aux employeurs par la rationalisation. Les organisations du personnel ferroviaire ne sont pas opposées, ainsi qu'on le sait, au projet de concentration des compagnies. Elles demandent uniquement que les licenciements soient sujets à des indemnités selon les principes établis en 1911 par la Commission Rea, chargée de l'étude de la fusion des chemins de fer, principes appliqués en 1921 lors de la grande unification des chemins de fer britanniques.

En ce qui concerne l'aspect social de la question, les organisations me semblent avoir entièrement raison et Sir Josuah Stamp entièrement tort. Je me base sur les arguments suivants: 1) de par sa nature même, un service public n'est pas assimilable à une entreprise privée, quelle

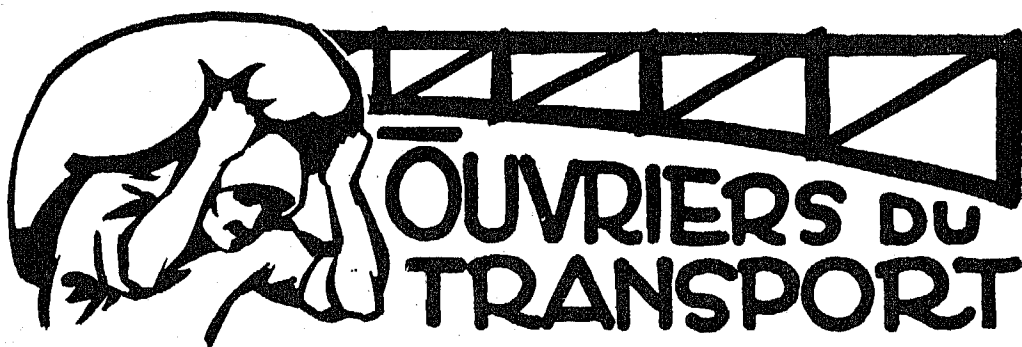
qu'elle soit; il est au bénéfice de privilèges spéciaux de l'Etat entraînant une certaine responsabilité. Entreprises publiques, les chemins de fer doivent voir plus loin que l'intérêt de leurs actionnaires. Le fait que les chemins de fer croient pouvoir jeter sur le marché du travail des milliers de cheminots, sans nullement se soucier de ce qu'il adviendra d'eux, témoigne d'une attitude nettement antisociale. Disons franchement que c'est justement ce genre de procédés qui a fait du système capitaliste un objet d'animadversion pour la classe ouvrière. II) Sans doute un plan de concentration est, par sa forme, distinct d'un plan de fusion. Mais dans la situation présente, cette distinction est minime. On doit admettre que la Commission Rea, si, en 1911, on lui avait demandé de s'occuper d'une situation semblable, aurait certainement énoncé des principes s'appliquant également au cas qui nous occupe aujourd'hui. Si, à la suite de l'élimination de la concurrence, des fonctionnaires supérieurs sont obligés de renoncer à leur emploi, les compagnies leur refuseront-elles toute indemnité? J'ose en douter; en outre, je me hasarde à suggérer, par analogie avec 1921, que les compensations offertes seraient importantes. Si un fonctionnaire supérieur est considéré comme ayant droit à une indemnité dans ces circonstances, combien, à plus forte raison, un simple agent, qui a investi sa vie dans le travail quotidien, me semble avoir ce droit. III) Les expériences de 1921 ne nous permettent pas de prendre au sérieux l'argumentation de Sir Josuah Stamp, à savoir que découvrir les causes des licenciements dépasse les bornes de la sagesse humaine. En examinant l'histoire des fusions, on constate que, dans la plupart des cas, les causes se sont définies elles-mêmes. Dans un nombre infime de cas seulement, il a fallu avoir recours à l'arbitrage. Si cela était vrai en 1921, quelles raisons s'opposent à ce que ce soit également valable en 1932? Quelles différences de conditions justifieraient une supposition contraire? IV) Je ne suis pas d'accord avec l'argument de Sir Josuah Stamp, disant qu'une compensation n'est pas dans l'intérêt des agents. Une indemnité est manifestement dans l'intérêt de ceux qui ont été licenciés. Elle empêche qu'ils ne soient jetés, sans aucune protection, sur un marché du travail déjà saturé. Elle protège manifestement ceux qui n'ont pas été licenciés des conséquences d'un renvoi ultérieur sans indemnité, lorsque des plans de coordination encore pendants seront mis en application. L'opinion de Sir Josuah Stamp, que plus le nombre des licenciements est grand, plus la situation de ceux qui restent est assurée, est acceptable quand le volume du trafic demeure constant. Mais je doute que ce soit une consolation pour les agents licenciés. V) L'affirmation de Sir Josuah Stamp, à savoir que les compensations annuleraient les bénéfices d'une coordination, n'est autre chose qu'une supposition: a) parce que Sir Josuah Stamp ne connaît pas les

bénéfices qu'entraînera cette coordination (ses propres estimations varient de 100.000 à 9 millions de livres); b) Il ne sait pas quelles dépenses entraîneront les indemnités; ces dépenses dépendent du nombre d'agents qui sera licencié. D'ailleurs, indemnité ne signifie pas paiement immédiat d'une somme globale, mais bien une série de versements échelonnés jusqu'à ce que la réorganisation soit effective. VI) Sir Josuah Stamp ne nous dit même pas pourquoi, la réorganisation en pleine activité et les indemnités payées, les résultats obtenus par les compagnies ne justifieraient pas le paiement de ces indemnités. Le paiement d'indemnités, tout comme celui de pensions de guerre, est une charge qui va en diminuant. En 1921, le versement des indemnités n'a porté aucune atteinte à la situation financière des compagnies. VII) Sir Josuah Stamp ne s'attend nullement à voir diminuer la bonne volonté des agents — qui est certainement un facteur important de l'exploitation — même si aucune indemnité n'est payée. Comment le sait-il? Mr. A. J. Walkden qui, dans le domaine des chemins de fer, a quatre fois plus d'expérience que Sir Josuah Stamp, pense exactement le contraire.

Comment cette «bonne volonté» pourrait-elle perdurer suivant Sir Josuah Stamp? Sa grande expérience des affaires doit lui avoir appris dans quelle atmosphère s'accomplit le travail quand des hommes vivent sans cesse sous la menace du renvoi. Aucun travail ne peut être mené à bien dans une telle ambiance de crainte et d'insécurité. Cette tension crée une exaspération qui, tôt ou tard, doit trouver son expression. La prédiction n'est pas injustifiée qui craint que, la première fois qu'un différend sérieux séparera le personnel et les compagnies, au moment

exact peut-être, où le trafic rendra cette «bonne volonté» au plus haut point nécessaire pour les entreprises, cette exaspération ne se manifeste. Je crains bien que Sir Josuah Stamp, en refusant des indemnités raisonnables, ne sacrifie les conditions dont dépendent les recettes futures pour des profits immédiats et hypothétiques.

*Pour servir de conclusion et d'enseignement.* Ma propre conclusion est simple. Quand un service public a atteint une envergure pareille à celle des chemins de fer, il ne peut travailler selon des principes de justice sociale tant que priment les intérêts des actionnaires; tous les arguments invoqués en faveur de cette réorganisation sont des arguments en faveur de la fusion. Et, lorsque les conséquences entraînées par un projet sont d'une telle ampleur, il est impérieusement nécessaire de traiter les demandes des deux parties sur un pied d'égalité. Aucune autre solution que la nationalisation ne peut faire disparaître pour les cheminots les désavantages qu'entraîne une attitude affirmant la primauté de la propriété et traitant les droits des travailleurs en parents pauvres. Je suis tout à fait de l'avis de Sir Josuah Stamp quand il dit qu'il est irrationnel d'employer des hommes pour lesquels il n'y a pratiquement aucun travail. Je connais assez son caractère pour savoir qu'il n'est pas arrivé sans lutte intérieure à prendre cette décision. Mais sa position l'oblige à accorder la priorité aux actionnaires. Sa situation est une de celles dont les occupants devraient toujours avoir en vue, en premier lieu, les intérêts de l'Etat. Les travailleurs du rail ne manqueront pas, je l'espère, de conclure de cette expérience que seule une société socialiste est capable de défendre équitablement leurs intérêts.»



## L'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains (V)

### PAYS-BAS

Aux Pays-Bas, les moyens de transport doivent être concessionnés. En ce qui concerne les *tramways municipaux*, les concessions sont accordées par les autorités municipales. *Les chemins de fer vicinaux* sont concédés par le Gouvernement. Les autobus assurant des *services urbains* sont

concedés par les municipalités dont ils desservent le territoire. Les services d'autobus assurant des *services interurbains* sont concédés par la province ou les provinces dont leur parcours emprunte le territoire. En cas de refus de concession par l'une ou l'autre de ces autorités, le gouvernement décide en dernière instance.

Tramways et chemins de fer vicinaux				
a) Exploitation par les pouvoirs publics				
Entreprise	Capital investi	Effectifs du personnel	Exploite ou non des autobus	
Tramways d'Arnhem	fl. 2.075.484	110	oui	
" de Nimègue	" 902.251	127	non	
" d'Utrecht	" —	210	oui	
" d'Amsterdam	" 19.979.350	3689	"	
" de Groningue	" —	125	non	
Tramw. électrique Flessingue—Middelbourg (entreprise provinciale)	" —	111	"	
b) Exploitation privée				
Betuwsche Stoomtramweg Mij. (S.A.)	fl. 1.240.066	28	non	
Tramways du Limbourg (S.A.)	" 20.768.009	338	oui	
Dedemsvaartsche Stoomtram (S.A.)	" 1.165.843	193	"	
Eerste Drentsche Stoomtram (S.A.)	" 1.450.738	67	non	
Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Mij. (S.A.)	" 9.251.500	987	oui	
		170 auxiliaires		
Geldersch-Overijsselsche Stoomtram (S.A.)	" 745.795	22	non	
Geldersche Tramweg Mij. (S.A.)	" 2.723.400	370	oui	
Geldersch-Westfaalsche Tramweg Mij. (S.A.)	" 1.161.789	—	non	
Gooische Tramweg Mij. (S.A.)	fl. 2.545.146	150	non	
Haagsche Tramweg Mij. (S.A.)	" 25.647.021	2266	oui	
Hollandsche Buurtspoorwegen (S.A.)	" 7.744.611	80	"	
Maas Buurtspoorweg (S.A.)	" 1.375.831	135	"	
Nederl. Tramweg Mij. (S.A.)	" 13.226.300	582	"	
Nederl. Buurtspoorweg Mij. (S.A.)	" 5.861.400	392	non	
Rotterdamsche Electrische Tram (S.A.)	" 12.140.311	2925	oui	
Rotterdamsche Tramweg Mij. (S.A.)	" 8.241.664	629	"	
Tramweg Mij. Hulst—Walsoorden (S.A.)	" 215.322	12	non	
Stoomtram Bosch—Helmond—Veghel—Oss (S.A.)	" 978.717	89	oui	
Stoomtram Maas en Waal (S.A.)	" 523.956	60	non	
Stoomtramweg Mij. «Oostelijk Groningen» (S.A.)	" 5.264.724	120	oui	
Stoomtramweg Mij «Oldambt Pekela» (S.A.)	" 391.500	42	"	
Stoomtram «Walcheren» (S.A.)	" 555.000	48	"	
Tramweg Mij. «De Graafschap» (S.A.)	" 315.860	20	"	
Tramweg Mij. «De Meijerij» (S.A.)	" 2.378.931	220	non	
Tramweg Mij «Zutphen-Emmerik» (S.A.)	" 1.939.706	105	oui	
Tweede Noordhollandsche Tramweg Mij. (S.A.)	" 1.337.759	141	non	

Twentsche Electriche Tramweg Mij. (S.A.)	" 300.000	60	oui
Westlandsche Stoomtramweg Mij. (S.A.)	" 4.269.357	183	"
Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg Mij. (S.A.)	" 1.895.176	150	non
Zuider Stoomtram Mij. (S.A.)	" 696.622	60	oui
Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg Mij. (S.A.)	" 4.743.350	121	non
Stoomtramweg Mij Antwerpen—Bergen op Zoom—Tholen (S.A.)	" 372.472	60	"
Stoomtramweg Mij. Bresskens-Maldegem (S.A.)	" 2.205.883	66	"

La longueur des voies exploitées par les chemins de fer vicinaux est de 2670 km et celle des tramways urbains de 308 km dont 160 km. entre les mains d'entreprises municipales.

*Lignes d'autobus.* La plupart des lignes d'autobus interurbaines sont exploitées par des entreprises privées. Un certain nombre de tramways et chemins de fer vicinaux (voir le tableau ci-dessus) exploitent des lignes d'autobus. Les Chemins de fer néerlandais exploitent également des autobus par l'intermédiaire d'une société filiale. A l'exception des villes d'Arnhem, Amsterdam et Utrecht, les services d'autobus urbains se trouvent partout, qu'ils soient exploités par les tramways ou qu'ils soient des entreprises autonomes, entre les mains de l'industrie privée.

Le nombre des entreprises d'autobus interurbaines est d'environ 650. Elles assurent les services avec 3.200 voitures et cinq à six mille agents. Le nombre des entreprises urbaines est de 25, exploitant 300 autobus et employant six à sept cents agents.

*Concurrence automobile.* Il n'y a pas de législation protégeant les tramways et les chemins de fer vicinaux contre la concurrence automobile mais il y a, comme nous le verrons, des moyens indirects. Les autorités concédantes examinent toujours l'opportunité du service automobile projeté. Il s'ensuit que la décision des états provinciaux et, en dernier ressort du gouvernement, implique plus ou moins une protection du rail contre l'auto. Ou bien la concession est refusée, ou bien, si une partie du parcours du service automobile est parallèle à la voie ferrée, il lui est interdit de prendre ou de déposer des voyageurs au cours de ce trajet parallèle. En ce qui concerne les autobus urbains, les autorités concédantes, les municipalités, écartent la concurrence en ne pas accordant de concession parallèle aux autobus et en s'efforçant de réunir les deux moyens

de transport entre les mains d'une même direction (Arnhem, Amsterdam, La Haye, Rotterdam, Utrecht).

*Fixation des tarifs.* Les tarifs sont unifiés dans les villes où la collectivité exploite des services de tramways et d'autobus (Arnhem, Amsterdam, Utrecht). Les tarifs des entreprises urbaines sont fixés par les autorités municipales après entente avec la direction; pour les entreprises assurant des services interurbains, les autorités provinciales ou l'Etat doivent approuver les tarifs.

*Fonds commun.* Il n'y a pas jusqu'à présent de fonds commun. Toutefois, une commission ministérielle a fait une proposition en faveur de la constitution d'un fonds commun. Les organisations du personnel estiment qu'un tel fonds serait utile pour accorder des subventions aux entreprises qui se trouvent en difficultés financières et dont les services répondent à un besoin et ne peuvent pas être assurés par d'autres entreprises de transport. Il ne faudrait donc pas qu'un tel fonds soit profitable uniquement à une certaine catégorie d'entreprises mais qu'il serve toutes les entreprises qui sont le mieux appropriées pour un parcours déterminé et ne peuvent pas vivre sans subvention. Aussi, toutes les entreprises de transport en commun devraient contribuer à alimenter un pareil fonds par le versement d'un certain pourcentage de leurs recettes brutes.

Il existe une *caisse d'entretien des routes* alimentée par les versements ci-après :

- 1) une taxe sur les véhicules à moteur, suivant le poids et la catégorie (1931: fl. 11.500.000).
- 2) une taxe sur les bicyclettes (1931: fl. 7.000.000).
- 3) une participation du gouvernement (1931: fl. 4.000.000. Pour 1932, cette somme ne sera que de fl. 3.000.000).

La taxe sur les autobus est calculée comme suit :

	Bandages pleins	Pneumatiques
1 tonne (sans charge)	fl. 91	fl. 60
2 tonnes	" 192	" 120
3 tonnes	" 288	" 180
4 tonnes	" 344	" 240
5 tonnes	" 440	" 300

Pour les véhicules dont le poids dépasse 5 tonnes, la taxe est augmentée de fl. 96, respectivement fl. 60, par tonne).

*La coordination des moyens de transport.* Les autorités ont jusqu'à présent presque totalement négligé la question de la collaboration entre les entreprises d'autobus et de tramways (sauf dans les villes où les entreprises de tramways municipales exploitent des autobus). Une telle collaboration permettrait d'améliorer les conditions

de travail du personnel des services automobiles et d'obtenir le service de transport répondant le mieux aux besoins. La constitution d'un Conseil des transports, où seraient représentées les diverses espèces d'entreprises ainsi que le personnel qu'elles occupent, contribuerait grandement à l'unification des conditions de travail.

*Personnel.* Les conditions de travail du personnel des tramways sont régies par un règlement de service, modifié et complété par arrêté royal, les 22 septembre et 4 novembre 1922. Les conditions de travail

du personnel des chemins de fer et tramways vicinaux sont définies par un règlement de service, modifié et complété les 28 février, 26 mai, 22 septembre, 4 novembre et 1er décembre 1922.

Les heures de travail des conducteurs d'automobiles des entreprises interurbaines sont fixées par un arrêté royal. En ce qui concerne les services d'autobus urbains, le cahier des charges, pour autant qu'il s'agit d'entreprises privées, contient des prescriptions concernant la fixation des conditions de travail, sous le contrôle des

autorités ou après accord avec les organisations syndicales. Il serait à souhaiter — en tenant compte des nécessités du service — que les heures de travail du personnel des entreprises urbaines et interurbaines soient réglées d'une manière uniforme.

*Participation des tramways à l'entretien des routes.* Les tramways et chemins de fer vicinaux supportent les frais de l'entretien des routes sur une largeur de 50 cm. de chaque côté de la voie.

# MARINS

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

### DANEMARK.

La grande pêche danoise se pratique surtout dans les eaux danoises, la Mer du Nord, le Skagerak, le Kattegat, la Baltique, le Grand Belt, le Petit Belt et le Oresund. On peut dire en général qu'il n'y a pas de grandes entreprises dans la pêche du Danemark. Dans le port de Esbjerg, il y a quelques chalutiers, mais dans les autres ports de pêche, la pêche se pratique avec des petits bateaux de 5 à 50 tonneaux de jauge par les propriétaires eux-mêmes, soit seuls, soit ensemble lorsqu'il y a plus d'un propriétaire.

Il faut considérer la pêche danoise comme une espèce d'industrie coopérative, ou plutôt comme un grand nombre de petites coopératives. Lorsqu'un bateau appartient à plusieurs propriétaires qui pratiquent la pêche ensemble, chacun a droit à une part au bénéfice correspondant à sa part de propriété.

Le nombre des pêcheurs du Danemark est d'environ 2.000 dont la moitié à peu près est syndiquée dans le *Dansk Fiskeriforening*. Cette association ne peut pas être considérée comme un syndicat. C'est plutôt une caisse de secours.

La flotte de pêche est composée d'à peu près 3.000 bâtiments, moteurs et voiliers. La pêche se pratique surtout au printemps et à l'automne. Il n'y a pas en général de contrat de travail proprement dit entre le propriétaire d'un bateau de pêche et ses aides, certainement pas dans la même mesure que chez les marins. Il n'y a pas non plus de contrat collectif réglant les conditions de travail et de salaires, précisément parce que la pêche est faite par de petits propriétaires.

*L'équipage.* L'équipage des bateaux de pêche se compose généralement de 2 à 6 hommes, soit le capitaine ou patron et de 1 à 5 aides.

*Salaires et parts de pêche.* Les aides qui ne sont pas co-propriétaires, touchent un salaire d'environ 40 couronnes par mois et sont nourris à bord. Ils ont en outre droit à une part au bénéfice qui va de 6 à 12 %. Le revenu moyen en argent s'élève

ve, pendant la saison de pêche, à 2.000 à 3.000 couronnes pour le patron et à 1.200 à 1.800 couronnes pour les aides. Avec cela, les aides qui ont un engagement fixe sont encore nourris à bord.

*Heures de travail.* Pendant la pêche, les journées de travail sont de 10 à 20 heures. Dans le port, la journée de travail est normale.

*Congés.* Entre deux voyages, l'équipage n'a droit à aucun congé. Les heures de travail effectuées un dimanche ne sont pas non plus compensées par des heures de congé.

*Durée de voyage.* Les voyages durent de un à 15 jours.

*Travaux entre deux voyages.* Entre deux voyages, l'équipage a le devoir de décharger le poisson et aussi de charger à bord les objets nécessaires pour le prochain voyage. Aucune indemnité n'est payée pour ces travaux.

*Heures supplémentaires.* La notion d'heures supplémentaires n'existe pas.

*Indemnité de voyage.* L'équipage n'a droit à aucun remboursement des frais de voyage pour se rendre à bord. Les pêcheurs et leurs aides habitent d'ailleurs en général à proximité immédiate des ports de pêche.

*Assurances sociales.* En cas de maladie, aucune indemnité n'est payée.

En ce qui concerne l'assurance-accidents, la loi danoise oblige chaque employeur, même s'il n'a à son service qu'un seul homme, à l'assurer contre les accidents. Toutes les assurances sont facultatives. La plupart des travailleurs sont inscrits à des caisses d'assurance-maladie et invalidité. Les marins pêcheurs syndiqués sont automatiquement assurés contre le chômage. Toutes les primes d'assurance, à l'exception de celles de l'assurance-invalidité, sont payées par les travailleurs eux-mêmes.

*Perte d'effets.* Lorsqu'en cas de naufrage, les effets des marins se perdent, le propriétaire du navire est obligé de leur verser une indemnité.