

TRAVAIL

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

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

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

SOMMAIRE:

Articles d'intérêt général:

- La lutte contre le fascisme et la réaction (II) 134
- Echos de presse du Congrès de Prague (Fin) 134
- A travers le monde 136
- Calomnies internationales 136

Cheminots:

- Les salaires des cheminots anglais et les menaces d'avilissements . 137
- Les cheminots et la rationalisation . 139
- Quelques renseignements sur l'emploi des automotrices 140

Marins:

- Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche (IX). 141
- Tableau comparatif des soldes des marins 142
- Communications du Bureau . . . 144

Espéranto. 144



ENCORE UN BON COUP!

La lutte contre le fascisme et la réaction

Echos de presse du Congrès de Prague

II.

(Fin)

Le Congrès de l'I.T.F. qui a été tenu à Prague du 7 au 13 août, s'est occupé longuement de problèmes dont l'importance dépasse de beaucoup l'intérêt exclusif et immédiat des travailleurs employés dans les entreprises de transports. La majeure partie des débats était consacrée, non pas à des discussions sur des questions professionnelles, mais — juste évaluation des circonstances — à l'examen de problèmes qui sont d'une importance prépondérante pour toute la classe ouvrière, pour tout le prolétariat mondial, sans distinction de race ou de couleur. A côté de la nécessité d'une lutte poursuivie contre le militarisme et le danger de guerre, c'était surtout la résistance contre la réaction et le fascisme qui réclamait et qui a eu l'attention des congressistes.

Les délibérations manquaient d'entrain; le congrès se trouvait par trop sous l'impression de la gravité des temps. Les travailleurs des transports italiens étaient représentés au congrès, outre par un camarade qui vit depuis des années en exil, par un camarade qui avait quitté l'Italie en secret et dont le nom ne pouvait pas être indiqué. Les délégués désignés par les organisations des travailleurs des transports de Pologne avaient été empêchés par leur gouvernement de participer au congrès. Des représentants d'autres pays qui avaient, eux, pu se rendre à Prague, détenaient le mandat d'organisations que leur gouvernement persécute de toutes les manières.

Les débats du congrès témoignèrent, sans exception, de l'entière compréhension que les organisations adhérentes à l'I.T.F. ont de la gravité de la situation où se trouve partout la classe ouvrière. Elles se rendent compte, non seulement de la gravité de la situation dans les pays où le fascisme s'est déjà emparé du pouvoir, dans une forme ou dans l'autre, mais aussi dans les pays qui, aujourd'hui, possèdent encore des gouvernements parlementaires. Les délégués comprenaient aussi, mieux qu'à aucun des congrès précédents, qu'une lutte commune, sur le plan national et international, de tous les travailleurs est une première condition, dans les circonstances actuelles, non seulement pour abattre la réaction là où elle règne et martyrise les travailleurs, mais encore pour empêcher une extension ultérieure du fascisme dans les pays où la bourgeoisie cache encore son véritable visage sous un masque démocratique.

La promesse contenue dans le dernier alinéa de la résolution adoptée par le congrès «de poursuivre de toute son énergie la lutte contre le fascisme et de faire tout ce qui est en son pouvoir afin d'aider les organisations-sœurs déjà victimes du fascisme ou directement menacées, dans leur lutte contre la réaction et la terreur» se trouvera ne pas avoir été un vain mot. La lutte contre la réaction et le fascisme est une tradition dans l'I.T.F. et dans les organisations adhérentes. Plus

qu'aucun autre organisme celle-ci a lutté dans le passé et aidé les travailleurs là où on s'est servi du pouvoir de l'Etat contre les classes laborieuses.

Cependant, à côté et au-dessus de la lutte commune des organisations groupées dans l'I.T.F., une lutte commune, dirigée d'un point central et menée avec toute la cohésion possible par la totalité des travailleurs, s'impose. L'I.T.F. pourra lutter à l'avenir, comme elle l'a fait dans le passé, dans l'avant-garde. Elle est prête à le faire; seulement la lutte et le sacrifice de l'avant-garde sont généralement vains, lorsque le gros de l'armée évite la lutte ou n'appuie pas suffisamment l'avant-garde, en d'autres termes, ne se jette pas corps et âme dans le combat.

Le congrès était d'avis que l'I.T.F. a dû trop, jusqu'à présent, mener la lutte comme avant-garde, sans liens suffisants avec le gros de l'armée. Il estimait que quelques organisations doivent mener la lutte sur le terrain national, seules, sans appui suffisant du mouvement ouvrier en dehors de leur pays, abandonnées à elles-mêmes par les organisations internationales. Il était d'avis, en fin de compte, que ce ne sera pas dû en dernier lieu au manque de cohésion pratique, si, dans un pays après l'autre, la réaction foule aux pieds et anéantit le prolétariat. C'est cette conviction qui a donné lieu au congrès, d'adresser un appel aux organisations ouvrières en général et de donner mandat au Conseil général de l'I.T.F. «pour 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 Conseil général s'est adressé, sans perdre de temps, à la F.S.I. en lui demandant de se concerter avec lui sur les mesures à prendre. Les organisations seront renseignées sur les résultats de cette consultation aussitôt qu'elle aura eu lieu. Il est cependant un fait que ces conversations ne pourront avoir le résultat désiré que si les travailleurs et leurs organisations sont prêts à consentir des sacrifices, de leur plein gré, avant qu'ils ne soient contraints par la réaction triomphante, à supporter des sacrifices plus lourds qui seront sans aucune utilité pour la cause du prolétariat. La lutte contre la réaction ne peut pas être menée par les organisations indépendamment les unes des autres, uniquement au moyen de résolutions et en se référant à des droits constitutionnels. La lutte contre la réaction qui sévit sans scrupules, doit être menée d'un commun accord par toute la classe ouvrière, étroitement unie, non seulement contre les abus du capitalisme, mais aussi contre le capitalisme même,

par tous les moyens!

Plusieurs organes considèrent que l'importance du congrès réside avant tout dans le fait qu'il a pris position vis-à-vis des grands problèmes économiques et politiques. Nous empruntons par exemple ce qui suit à *Gewerkschaft*, l'organe de la Fédération allemande des travailleurs des transports et services publics:

«Le congrès de l'I.T.F. a siégé. Les travailleurs du monde entier, qui attendaient avec impatience les décisions qui seraient prises par cette importante Internationale, peuvent être satisfaits. Ce congrès a prouvé que la classe ouvrière est consciente de la tâche historique qui lui est échue. Nous allons sans doute vers de dures luttes, mais les travailleurs syndiqués du monde forment un rocher sur lequel se briseront les vagues du fascisme, de la réaction et du capitalisme. Les organisations groupées dans l'I.T.F. se trouveront en première ligne dans la lutte et ce sera leur fermeté qui contribuera à faire de la lutte décisive, une victoire pour la libération de la classe ouvrière, pour la réalisation d'une société meilleure, socialiste.»

Le *Oesterreichischer Strassenbahner* publication de l'organisation autrichienne des transports, écrit:

«Le congrès qui vient de se tenir à Prague s'est acquitté de toute sa tâche (Tâche relative à l'organisation et à la propagande. Red.). Dans les conférences spéciales des différentes catégories professionnelles, un travail objectif a été fourni qui constituera une directive pour la réglementation internationale d'un grand nombre de questions professionnelles intéressant les travailleurs des transports de toutes catégories. Le congrès a aussi pris position vis-à-vis des problèmes importants et brûlants de la lutte syndicale et politique de la classe ouvrière, et il a formulé clairement et sans équivoque que les travailleurs des transports de tous les pays sont fermement décidés à participer, avec toute leur énergie, avec tous les moyens dont ils disposent, à la grande lutte menée par le prolétariat mondial contre le capitalisme, contre la réaction, contre le fascisme et contre les avilissements des salaires.»

Un des organes de nos hôtes *Der Eisenbahner*, publication de l'organisation allemande des cheminots tchécoslovaques, écrit ceci:

«Le 13 août, à 11 heures 45, le chant de l'Internationale a clos le congrès, après de longs jours de délibérations sérieuses. C'était un moment solennel lorsque les délégués de 20 pays se sont levés et que le chant de lutte du prolétariat conscient a retenti dans la salle en plus de 15 langues. Si le deuxième et troisième jour, les débats des séances plénières créaient l'impression que les travaux du congrès menaçaient d'être déviés sur un terrain peu productif, on peut dire que les deux derniers jours, les discussions ont atteint un niveau élevé. Dans les grandes questions relatives à l'annulation des réparations et dettes de guerre, à la lutte contre le fascisme, la réaction et la guerre, de même que dans les questions qui touchent non seulement l'intérêt vital des travailleurs mais encore les intérêts de l'humanité entière, aucune divergence de vues ne s'est fait jour. La volonté uniforme des congressistes s'est manifestée par leur vote sur les propositions et résolutions présentées.»

La Tribune des Cheminots, organe de la Fédération française des travailleurs des chemins de fer, joint à ses réflexions une observation concernant les difficultés linguistiques que nous avons à surmonter dans nos congrès:

«En conclusion, ce congrès a démontré que l'I.T.F. était une force agissante, éclairée, mai-

tresse d'elle-même et qui pourrait, s'il était nécessaire, jouer un rôle décisif dans les problèmes internationaux.

Malgré les difficultés linguistiques qui sont toujours très grandes dans les assemblées de ce genre, les délégués ont pu communiquer amplement, soit directement, soit au moyen d'interprètes bénévoles. Il en est résulté une meilleure connaissance de la situation morale et matérielle des différentes organisations, des peuples auxquels elles appartiennent et, en conséquence, une consolidation de l'esprit international, facteur d'ordre et de paix.

Ceci constitue la haute leçon d'un congrès international.»

Le *Railway Service Journal*, organe de l'Association des employés des chemins de fer anglais, écrit dans le même esprit:

«En dépit des difficultés linguistiques qui comportent la nécessité de traductions continues, les débats du congrès ont été d'une grande valeur et utilité. Non seulement l'esprit des délégués a été dirigé vers les immenses problèmes qui comportent les sujets inscrits à l'ordre du jour, mais encore le contact entre des hommes de différentes nationalités et la fraternisation entre les travailleurs réunis dans ces assises, doivent aboutir à une meilleure entente et à une compréhension plus nette des problèmes différents qui se posent aux peuples des différents pays. C'est de cette compréhension accrue que surgira un monde nouveau.»

Il y a aussi des organes qui expriment par un seule phrase l'importance du congrès. C'est ainsi que *The New Dawn*, l'organe de l'Union britannique des travailleurs au service du commerce de détail et similaires, déclare que le congrès était «une réunion du plus haut intérêt et d'une valeur éducative» et que *La Tribune des Cheminots* déclare: «Le congrès de Prague comptera parmi les plus importants de l'I.T.F.»

Le *Cheminot*, organe de la Fédération suisse des cheminots, fait entendre une note plus critique qui cependant est vivement appréciée par nous, à cause de sa valeur constructive:

«Malgré tout l'intérêt que suscitèrent les débats sur la situation économique et politique actuelle, et malgré la nécessité de liquider les questions administratives qui furent traitées, le congrès de cette année ne donne pas entière satisfaction. Il manqua de relief. Cette lacune aurait dû être remplie par un exposé sur la situation générale. Cette conférence était préalablement prévue, mais il fallut y renoncer, l'orateur que l'on pensait retenir et dont la compétence est incontestée, ayant malheureusement été retenu par d'autres obligations. Le vide fut si sensible qu'il faudra absolument tirer les conséquences de cette leçon pour les prochains congrès.»

Nous avons déjà relevé que le temps restant à la disposition pour l'examen des questions professionnelles fut trop limité. Il en fut, du reste, de même aux congrès précédents. La convocation de conférences spéciales peut remédier à cette lacune. Il faudra en faire usage à l'avenir, aussi bien que cela fut fait jusqu'à maintenant, à la satisfaction générale.»

Dans son organe, *La Fraternidad*, la Fédération des mécaniciens d'Argentine fait les réflexions suivantes à propos du congrès:

«Nous devons reconnaître que l'importance du congrès, en ce qui concerne les décisions prises fut relative. Ceci provient de la situation où se trouvaient, aussi bien le Conseil général que les délégués. Le problème que pose l'Europe ne peut pas être résolu par des discours bien sentis, dans lesquels on expose avec un luxe de détails la triste réalité qui en est la base. Il faudrait bien davantage que cela, mais, pour les raisons exposées, c'est là une chose très

difficile. Les travailleurs bornent donc leurs efforts à rester unis afin de pouvoir faire entendre au moment opportun à la classe capitaliste et aux gouvernements réactionnaires, le cri vers la liberté qui s'exhale des poitrines des travailleurs opprimés. . . .

L'I.T.F., bien que le nombre de ses adhérents ait augmenté, n'est pas en mesure de faire beaucoup, parce que les organisations adhérentes à quelques exceptions près, ne se trouvent pas en des conditions qui leur permettent de faire face à la réaction. Le chômage, la misère et la militarisation possible de tous les instruments de travail, inspirent des craintes aux dirigeants ouvriers et les empêchent de se lancer dans un mouvement en raison des conséquences qui pourraient en découler. L'I.T.F. doit mener en Europe une propagande active en faveur de l'éducation syndicale, contre le fascisme, contre la guerre et, en même temps, elle doit s'employer pour élargir son champ d'action en unissant les camarades d'Orient et d'Amérique avec les travailleurs de la vieille Europe.»

L'importance des conférences spéciales professionnelles, ressort aussi de ce que le journal *Luft- und Kraftfahrt*, une des publications de la Fédération allemande des transports, écrit à ce sujet à propos de la conférence des conducteurs d'automobiles:

«On constate en examinant les débats et les décisions de cette conférence que, malgré les difficultés qui proviennent des différences entre la législation relative à la circulation automobile dans différents pays, la collaboration internationale entre les chauffeurs professionnels augmente toujours en importance. Sans exagérer ses propres mérites, on peut mentionner comme un grand succès, le fait que cette conférence, où étaient représentés des conducteurs d'automobiles de 16 pays, a pu prendre des décisions si importantes et surtout d'un caractère si actuel.»

À part la critique dans *Le Cheminot*, critique que nous apprécions, nous avons encore trouvé des réflexions critiques dans les journaux des deux organisations hollandaises. Le *Weekblad*, l'organe de l'Association hollandaise du personnel des chemins de fer et des tramways, écrit ceci:

«S'il nous est permis de faire une observation, nous dirons que nous n'avons pas admiré le nombre énorme de résolutions, vu que ces textes ne nous rapprochent pas beaucoup de la solution des nombreux problèmes et difficultés et de la réalisation de nos désirs. On se heurte toujours à la question de savoir comment on pourra atteindre ce qui est décrit dans les résolutions comme digne d'être obtenu. Il nous semble qu'on devrait accorder plus d'attention à cet aspect de la question. Sans aucun doute, il est utile d'adopter des déclarations platoniques, des affirmations de principe, parce qu'elles nous aident à tracer la voie à suivre; mais une fois que c'est fait, la plus grande difficulté nous attend, celle de savoir comment les réaliser.»

Par hasard *Eldaren*, l'organe de l'Union des chauffeurs de navire suédois, traite la même question, mais d'une manière qui témoigne de tant de compréhension qu'elle peut en même temps servir de réponse à la critique du *Weekblad*. *Eldaren* signale, dans le passage suivant, la tâche des organisations adhérentes par égard à la réalisation des résolutions votées par notre Internationale:

«Nous pouvons certes constater, comme impression finale du congrès, que l'I.T.F. progresse toujours. Ses effectifs augmentent tous les ans et on peut admettre qu'en unissant nos forces, nous réussirons à résoudre dans l'intérêt de la classe ouvrière, les problèmes qui se

posent à notre Internationale. Il s'agit ici, de même qu'au sein des organisations nationales, de former une unité inébranlable. Il ne s'agit pas seulement d'adopter de manière unanime des résolutions aux congrès, mais avant tout de contribuer, chacun dans son pays, à la réalisation des décisions prises. Ce n'est qu'alors que la puissance de l'unité internationale se fera valoir.»

Le *Transportarbeider*, l'organe de la Centrale néerlandaise des transports, croit devoir formuler des critiques sur un point, c'est-à-dire sur les mots prononcés par le président, dans son discours d'ouverture, au sujet de l'action pour obtenir la ratification de la convention de Washington. Le journal écrit entre autres ce qui suit:

«Bien que ce ne soit pas l'habitude de discuter sur le discours d'ouverture, attendu que pareil discours n'engage aucunement l'organisation, Schevenels, le secrétaire de la Fédération syndicale internationale, a cru dans son discours de bienvenue devoir faire quelques réflexions sur l'affirmation de Cramp que la convention de Washington devait au fond être



Le président

considérée comme surannée. «Restez les deux pieds par terre», tel était le ton du discours de Schevenels. «La journée de 8 heures est encore loin d'être appliquée partout. Il s'en faut encore de beaucoup que la ratification de la convention de Washington soit générale. Nous aurons déjà toutes les difficultés du monde dans notre propagande pour la semaine de 48 heures. N'embrassons pas trop à la fois.»

En effet, si ce n'était pas qu'on n'a pas l'habitude de discuter le discours d'ouverture d'un président, plus d'un délégué aurait pu se lever et demander au président: «Vous dites que les 48 heures sont surannées, mais nous, les marins, où en sommes-nous? Ni par la loi, ni par la puissance de nos organisations, nous n'avons réussi à obtenir les 8 heures? Et nous les bateliers. . . Et nous la grande masse qui peine, dans toutes espèces d'entreprises, pour transporter les marchandises sur les routes. . . ? Pour nous tous, les 48 heures seraient surannées? Mais cher président, nous bénirions le jour où il nous deviendrait possible d'obtenir soit par la loi, soit par notre puissance syndicale, la semaine de 48 heures!»

Bien que pour le reste nous soyons entièrement d'accord avec le discours du camarade Cramp, l'affirmation incriminée de ce syndicaliste, d'ordinaire si plein de bon sens pratique, nous a semblé quelque peu déséquilibrée. Nous avons compris la critique de Schevenels. Que Cramp veuille bien, encore que ce ne soit pas l'habitude de discuter un discours présidentiel, nous pardonner cette critique après coup.»

Nous croyons ne pas devoir terminer le présent aperçu sans avoir mentionné que de nombreux journaux ont voulu témoigner de leur reconnaissance particulière vis-à-vis des organisations tchèques pour l'hospitalité qu'elles nous ont offerte. Bien que l'I.T.F. ait déjà eu l'occasion de manifester sa reconnaissance, nous tenons à saisir encore cette occasion pour formuler nos remerciements pour l'hospitalité dont nous avons été l'objet et pour la collaboration dont nous avons bénéficié de la part des camarades tchécoslovaques dans l'organisation de nos assises.

Les caricatures reproduites ont été empruntées au quotidien socialiste tchèque *Právo Lidu*.

A TRAVERS LE MONDE

La dernière phase dans la question des dettes internationales

Refus du paiement, voilà la fin peu glorieuse des obligations financières vis-à-vis des Etats-Unis découlant de l'alliance conclue pendant la guerre mondiale. C'est la France qui, en refusant tout simplement la reprise des paiements, réclamée par le Congrès américain de manière tout à fait déraisonnable, a fait de l'histoire. La menace qui aurait découlé pour l'économie mondiale d'une reprise des paiements de réparations — reprise qui n'aurait pas manqué de succéder promptement au paiement par la France de l'échéance due — aurait certes été bien plus grave que la menace de la part du créancier déçu, des relations commerciales de la France.

La France a osé se placer en dehors de la morale régissant l'ordre social actuel. Elle s'est, ce faisant, réservé un rôle de premier plan dans le front défensif européen constitué vis-à-vis des Etats-Unis et son attitude ouvre de ce fait de nouvelles perspectives. C'est peut-être ce qui explique le calme avec lequel la chose est prise aux Etats-Unis où l'on espère pouvoir régler le litige à l'amiable. La Grande-Bretagne, plus traditionaliste, qui en ce moment se trouve en des circonstances encore plus difficiles que la France, s'est encore sentie cette fois, contrainte de satisfaire à la lourde obligation de paiement, considérant qu'en fin de compte, l'intérêt de la situation occupée par elle dans l'économie mondiale l'exigeait. Si, à présent les Etats-Unis accordent de bon gré à la Grande-Bretagne une réglementation satisfaisante pour la liquidation de ses dettes, chose qu'ils devront offrir à la France de mauvais gré, la Grande-Bretagne ne sera pas en dernier lieu redevable de cet avantage à la France.

L'opinion publique aux Etats-Unis ne permet pas pour le moment des concessions sur toute la ligne dans la question des dettes de guerre. Suivant un jugement émis par le correspondant de Washington du *Baltimore Sun*, l'autorité qui a en mains la décision, le Congrès américain, n'est pas en mesure de traiter avec quelque compréhension la question des dettes. Il n'y a, suivant ce correspondant, qu'un très petit groupe de députés qui comprennent le problème, cherchent à le comprendre ou s'en préoccupent. On peut par conséquent s'attendre à ce que,

dans ce cas encore, la politique ne sera pas faite par les politiciens, mais en dernière instance par les dominateurs économiques, particulièrement par la haute finance. Même en dehors des milieux socialistes, on conçoit ainsi la marche des événements dans le monde, ainsi que le formule par exemple l'économiste M. J. Bonn, qui écrit dans son livre *Währungsprojekte*, que l'influence des grands chefs économiques est bien plus forte que celle de groupes parlementaires quelconques: «Lorsque les politiciens se mettent finalement en mouvement, ils y ont généralement été amenés par les milieux économiques qui leur sont proches». C'est là du moins un facteur favorable pour la liquidation des dettes de guerre au maintien desquelles la haute finance n'a plus aucun intérêt.

Une attaque des réactionnaires polonais contre la liberté syndicale

Le régime de Pilsoudski qui, au début de son existence, tâchait de camoufler son caractère réactionnaire sous des semblants démocratiques, laisse tomber graduellement ces aspects démocratiques et montre, toujours davantage, son véritable visage. Beaucoup de droits que les travailleurs avaient réussi à conquérir depuis 1918, en sont tombés victimes; c'est à présent le tour au droit d'association.

Le président de l'Etat polonais a décrété, par une loi du 29 octobre, la modification de la loi sur le droit d'association, à partir du 1er janvier 1933. Le but principal de ce décret-loi est de livrer à l'arbitraire des autorités de police, toutes les organisations syndicales et associations. La police aura dorénavant le droit de prendre connaissance des écritures, contrats, listes de membres et autres documents des organisations et de faire faire des copies ou des extraits de ces papiers. Elle aura en outre pouvoir pour participer à des conférences et réunions de certaines associations, pour y prendre la parole, adresser des questions aux auditeurs ou faire des observations. Elle pourra aussi demander qu'on lui soumette des décisions prises par des conférences et prendre d'autres mesures du même genre.

La police devra encore jouer un rôle dans la constitution d'associations, attendu qu'elle aura le droit de trancher la question de savoir si une association est utile ou bien dangereuse pour la sécurité de l'Etat et de la société. Dans le premier cas, l'association en cause bénéficiera de

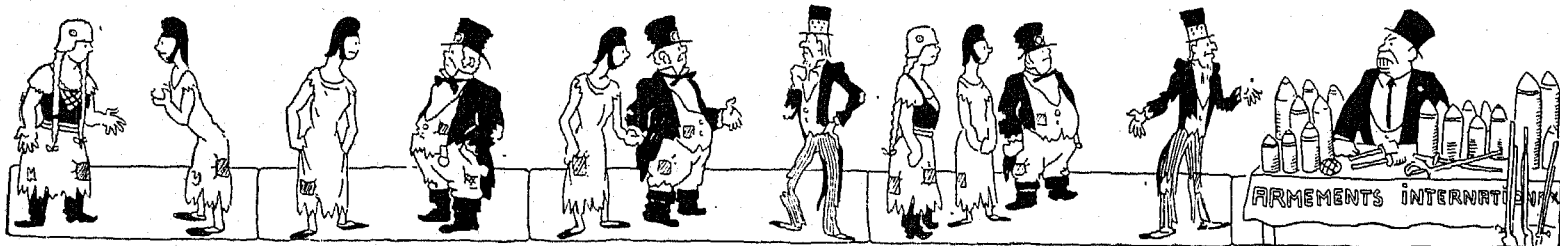
divers privilèges; dans le deuxième cas, elle ne sera pas admise et pourra être dissoute. On comprend aisément la portée de ces dernières mesures. Les organisations bien disposées vis-à-vis du gouvernement seront qualifiées d'«utiles» pour l'Etat et jouiront de toutes espèces d'avantages, tandis que les organisations ouvrières pourront être opprimées comme étant «dangereuses pour la sécurité de l'Etat».

Le nouveau décret-loi menace sérieusement l'existence des organisations ouvrières et aura pour le moins l'effet de limiter sensiblement leur activité. La Centrale Syndicale de Pologne a commencé, d'un commun accord avec des Centrales d'autres orientations, une lutte contre cette violation de la liberté syndicale. Il n'est toutefois pas probable qu'elle pourra avoir le dessus dans cette lutte. Il est certain que des temps durs attendent le mouvement ouvrier polonais.

Calomnies internationales

Suivant une communication dans un journal socialiste hollandais, l'Opposition Syndicale Rouge distribue à présent parmi le personnel des chemins de fer une publication suivant laquelle notre camarade Bratschi, représentant de l'I.T.F. à une session de la Conférence des communications et du transit convoquée par la Société des Nations, aurait voté, conformément à un mandat de l'I.T.F., en faveur d'une résolution qui engage les pays capitalistes à s'occuper d'un commun accord, dans le cas d'une guerre contre l'Union soviétique, des transports de matériel de guerre, de munitions et de troupes, et qui prévoit en outre que dans le cas d'un conflit, les chemins de fer allemands, donneraient la collaboration voulue pour permettre que le trafic de transit entre les Etats de l'Occident et de l'Orient, soit effectué par les entreprises de chemins de fer des Etats en cause.

Nous avons répliqué immédiatement en exposant les faits tels qu'ils se sont produits. Nous désirons publier cette rectification également ici, attendu que les calomnies apparaissent tantôt ici tantôt là, et que la manière embrouillée dont l'Opposition Rouge présente les faits, ne permettra pas toujours à nos camarades de se rendre compte de quoi il s'agit vraiment.



Je n'ai plus d'argent pour payer mes dettes de guerre!..

Tu n'as plus d'argent pour payer tes dettes de guerre?...

Nous n'avons plus d'argent pour payer nos dettes de guerre!...

Ils n'ont plus d'argent pour payer leurs dettes de guerre!..

Mais alors, qui est-ce qui paiera mes fournitures pour la prochaine dernière?
(Le Populaire)

Vouloir prétendre que l'I.T.F. aurait aidé à préparer, dans quelque forme que ce soit, une réglementation permettant, en cas de guerre contre la Russie soviétique, le transport de matériel de guerre des pays capitalistes, c'est lancer un de ces mensonges vulgaires au moyen desquels certains croient servir le communisme.

Nous supposons — vu que des bruits semblables ont déjà circulé ailleurs et semblent émaner d'un point central — que cette assertion a quelque lien avec les délibérations qui ont eu lieu au sujet de la proposition du gouvernement hongrois, à la Conférence des communications et du transit, tenue à Genève en octobre 1931, proposition tendant à assurer un trafic international aussi satisfaisant que possible, au moyen d'une collaboration entre différents pays, dans le cas où le service des chemins de fer se trouverait entravé dans un pays déterminé. Le représentant de l'I.T.F., le camarade Bratschi, a énergiquement combattu cette proposition, attendu que ses effets pourraient être dirigés contre une grève éventuelle du personnel des chemins de fer. Bratschi a cependant dit, au cours de son exposé — et c'est là le point de départ des calomnies — que des détournements du trafic ont toujours été pratiqués lors de cataclysmes naturels et que tout le monde est d'accord dans ce cas pour donner tout l'appui voulu afin d'assurer le trafic.

L'I.T.F. a pu constater bien vite après la Conférence déjà, que les dirigeants de l'Opposition Rouge avaient voulu forger une nouvelle arme contre l'I.T.F., en falsifiant le début de la déclaration de Bratschi et en omettant le reste.

Et c'est en «démarrant» l'I.T.F., qu'on tâche partout de tromper les cheminots, de la manière qu'on vient à présent de nous signaler parmi le personnel des chemins de fer hollandais.

L'activité de l'I.T.F. et de son représentant n'avaient dans ce cas pas d'autre but, que de protéger la liberté de mouvement du personnel des chemins de fer. Si l'Opposition Syndicale Rouge désire faire une œuvre méritoire, qu'elle demande plutôt à l'Administration des chemins de fer soviétiques qui adhère à l'Union internationale des chemins de fer, quelle a été son attitude à elle au moment où la proposition hongroise a été discutée. Elle pourra alors saisir l'occasion pour s'informer en même temps concernant l'attitude des représentants soviétiques dans cette organisation patronale, au moment où l'on discutait des mesures à prendre dans le domaine international au profit du personnel des chemins de fer ou de la classe ouvrière en général.

Jusqu'à présent, pour autant que nous sachions, rien de tout cela n'a été fait.

CHEMINOTS

Les salaires des cheminots anglais et les menaces d'avilissements

A. Aperçu général.

A l'heure actuelle où il est question d'une baisse de salaires de 10 %, d'une nouvelle réduction des effectifs à la suite de l'entente intervenue entre les diverses compagnies (*pooling*), nous croyons devoir compléter, en ce qui concerne la Grande-Bretagne, les renseignements publiés par l'I.T.F. en 1924 dans son enquête sur «les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays» afin que nos lecteurs aient une idée claire de la situation des cheminots anglais.

A l'heure où nous publions ces lignes, les débats entre les représentants du personnel et les compagnies ne sont pas terminés. Le mécontentement croît parmi les travailleurs du rail qui, pour parler en termes tout simples, ne veulent pas se laisser dépouiller au profit des actionnaires des chemins de fer.

Les recettes des compagnies anglaises de chemins de fer ont diminué, en raison de la crise d'une part et de la concurrence automobile d'autre part; «des pertes de trafic sont dues, en grande partie» écrit la *Railway Clerks' Association* «à la concurrence automobile et les compagnies, en leur qualité d'entreprises publiques, sont responsables d'avoir négligé d'utiliser dans la mesure du possible ce nouveau moyen de transport à partir du moment où il a commencé à être efficace et économique, c'est-à-dire il y a environ 30 ans». Toutefois, malgré la diminution du trafic les compagnies, déclare le camarade Cramp, Secrétaire général de la Fédération anglaise des cheminots et Président de l'I.T.F., «ont fait un bénéfice de 33 millions de livres l'an dernier et le bénéfice de cette année ne sera que légèrement inférieur». On l'estime à 25 millions.

Si, de 1921 à 1932, les compagnies ont réduit le personnel de 100.000 agents et les salaires de 2,5 à 5 % en 1931, elles n'ont pas cessé de verser des dividendes. Depuis des années, les chemins de fer paient un intérêt de 3 % sur 67.000.000 £, de 4 % sur 518.000.000 £, de 4,5 % sur 7.000.000 £ et de 5 % sur 158.000.000 £. La somme distribuée en dividendes au cours des 14 dernières années atteint 563.254.581 £. Sur 20 s. de salaire, les compagnies payaient en dividendes: en 1913 19 s. 2 d., en 1929 8 s. 2 d. en 1931 5 s. 6 d. (1 s. env. 4,02 fr., 1 d. env. 0,33 fr.). Les Compagnies voudraient augmenter ce dividende au détriment des revenus des cheminots et arriver à rame-

ner le salaire minimum, actuellement de 40 s. par semaine (garde-barrières, hommes d'équipe aux marchandises) à 38 s.

Ce que le personnel a déjà perdu. Depuis 1921, date de la fusion des chemins de fer anglais en quatre grandes compagnies, les entreprises ferroviaires ont fait 40.000.000 £ d'économies au détriment du personnel, qui a passé de 700.000 à 598.000 agents. En 1931 les salaires ont été réduits de 2,5 % pour toutes les catégories et une réduction supplémentaire de 2,5 % a été imposée aux salaires dépassant 40 s. par semaine. La paie des ouvriers des ateliers a été réduite de 4 1/6 % ou de 10 deniers par semaine. Actuellement, les économies faites sur le personnel rapportent annuellement 4.000.000 £ aux Compagnies. Si la réduction de 10 % était acceptée, le personnel contribuerait pour 10 millions par an aux bénéfices des compagnies et aux dividendes.

Les cheminots n'ont pas seulement eu à souffrir des baisses de salaires proprement dites, mais aussi de réductions de salaires larvées par la dégradation des fonctions, la suppression des avancements, les déclassements au sein de la même fonction, la fermeture de gares et de dépôts à la suite de la rationalisation etc.

Exemples: Des mécaniciens de locomotives, nommés depuis 14 ans, font fonction de chauffeurs, avec une réduction correspondante de paie atteignant 18 s. par semaine. D'autres mécaniciens, remplissant également les fonctions de chauffeurs, ont perdu davantage encore. Citons deux cas: un mécanicien au maximum de 90 s. a subi, après la réduction de salaires de 1931, une diminution de 22,87 %, diminution qui passerait à 27,96 % si les nouveaux salaires envisagés par les compagnies, étaient appliqués; un autre mécanicien a vu son salaire diminuer de 29,56 %, réduction qui atteindrait 34,08 % avec les nouveaux salaires prévus. Des sémaphoristes ont passé à des cabines de classe inférieure; à la suite du *pooling*, 230 chauffeurs et nettoyeurs devaient être licenciés ou déplacés dans les régions du sud avec un salaire inférieur. Grâce à l'intervention de la Fédération des cheminots cette mesure a été suspendue. Toutefois, le danger persiste. Pour éviter de tels faits, il faut supprimer les heures supplémentaires et réduire les heures de travail. En terminant cette énumération, tout incomplète qu'elle soit, ajoutons que des nettoyeurs occupent la même fonction, sans avancement, depuis 35 ans.

Ce que les Compagnies veulent encore arracher au personnel.

Elles veulent réduire de 10 % les salaires des 5/6 du personnel. 500.000 cheminots seraient frappés par cette mesure. 27.245 agents auraient un salaire de 38 s. par semaine (152 frs.) et 173.535 ou 55.39 % du *conciliation staff* un salaire variant de 38 s. à 49 s. 6 d.

Les pourparlers continuent, les cheminots sont bien décidés à n'accepter aucune réduction de salaire, à mettre fin, une fois pour toutes, à la paupérisation croissante des travailleurs du rail, d'autant plus, déclare la *Railway Clerks' Association*, que «la situation économique des réseaux est relativement bonne et même favorable si on la compare à celle des autres branches de l'industrie.»

B. Salaires et conditions de travail actuels.

Les Chapitres VIII — Durée du travail — et IX — Réglementation des salaires — de notre publication «les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays» (partie relative à la Grande-Bretagne) ont subi des modifications à la suite des décisions prises, le 5 mars 1931, par le *National Wages Board*. Ces décisions ont été rendues applicables le 28 mars 1931. Depuis lors aucun changement n'est plus intervenu. Nous prions nos lecteurs de bien vouloir se reporter à notre publication de 1924, aux fins de comparaison.

Heures de travail

Conciliation Staff seulement (c'est-à-dire tout le personnel compris dans la convention de mars 1920, qui ne s'applique pas toutefois aux fonctionnaires supérieurs, au personnel des bureaux, aux chefs de gare, aux ouvriers et ouvriers temporaires). Pour tous les agents du *Conciliation Staff*, à l'exception des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs et agents des cabines de manœuvres, la journée de huit heures peut être étendue à 12 heures.

Heures supplémentaires. L'heure supplémentaire de jour, payée jusqu'à présent comme une heure et un quart, est considérée comme une heure et un huitième seulement. L'heure supplémentaire de nuit, comptée comme une heure et demie, est ramenée à une heure et un quart.

Travail de nuit. L'heure de travail de nuit, estimée à une heure et un quart, est ramenée à une heure et un huitième.

Travail du dimanche et des jours fériés. L'heure de travail, considérée comme une heure et demie est ramenée à une heure et un tiers. Certaines heures de travail, autrefois considérées comme deux heures sont ramenées à une heure et deux tiers.

Gardes-barrières. Donnant suite à une revendication de la Fédération des cheminots, le *National Wages Board* a recommandé aux Compagnies d'accorder un supplément de salaire hebdomadaire ou de modifier les conditions de service des gardes-barrières dont le travail et la responsabilité ont considérablement augmenté à la suite du développement du trafic automobile.

Réglementation des salaires.

Tout le personnel à l'exception du personnel des ateliers:

- a) réduction générale des salaires de 2,5 %
- b) réduction supplémentaire de 2,5 % sur les salaires dépassant 40 s. par semaine ou 100 £ par an.

La réduction appliquée aux agents dont les salaires dépassent de peu 40 s. par semaine, ne doit en aucun cas ramener ce salaire à une somme inférieure à 40 s. par semaine. Aucune réduction ne doit dépasser 6 s. par semaine ou 15 £ par an.

Ouvriers des ateliers. La réduction des salaires est de 4 1/6 %. Elle ne peut en aucun cas ramener le salaire à une somme inférieure à 40 s. par semaine. Malgré le chômage partiel, la semaine de travail garantie ne doit pas comprendre moins de 5 jours pleins.

Aperçu sur les salaires actuels. En Angleterre, les salaires varient selon l'ancienneté et le lieu de résidence; ils sont répartis sur trois régions dites: région de Londres (London Area); régions industrielles (Industrial Areas), districts ruraux (Rural Districts). Nous indiquons ici les salaires moyens de quelques grades avant et après la baisse de salaires de 1931. Ces salaires moyens ont été établis par le Ministère des Transports après une enquête s'étendant à la presque totalité du personnel, par exemple sur 33.125 mécaniciens (nombre total 33.389), 21.197 conducteurs (total 21.962). Ce salaire moyen comprend les allocations de toutes sortes. Il s'agit donc de la somme moyenne réellement perçue par l'agent. Les chiffres de la première colonne indiquent les salaires avant, ceux de la deuxième colonne les salaires après la réduction, ceux de la troisième colonne expriment les chiffres de la colonne 2 en francs français.¹⁾

Exploitation	s.	d.	s.	d.	frs. fr.
Porteurs de 4ème classe	50	1	47	8	190.66
Porteurs de 2ème classe	46	4	43	2	172.66
Lampistes de signaux	47	9	45	11	183.66
Lampistes de gare	49	7	45	6	182
Gardes-barrières	47	5	43	8	174.66
Contrôleurs de gare de 1ère classe	65	8	63	2	252.66
Contrôleurs de gare de 2e classe	59	11	57		218.—
Conducteur	70		62	11	251.66
Chefs-contrôleurs de 1ère classe	74	11	72	7	290.66
Chefs de train	74	1	69	6	278.—
Ouvriers du service des manœuvres					
1e classe	71	6	66	6	266.—
2e classe	64	8	61	3	245.—
3e classe	60	6	56	5	225.66
4e classe	53	4	50	7	202.33
Aiguilleurs	59	10	55	8	222.66
Chefs d'équipe de gare de 1ère classe	74	8	71		284.—
Facteurs au service des colis					
1e classe	72	8	68	10	275.33
2e classe	65	11	61	4	245.33
Contremaîtres de manœuvres					
1e classe	82	1	76	4	305.33
2e classe	74	11	70	7	282.33
Agents des postes de manœuvres	68	7	64		256.—

¹⁾ En examinant les salaires convertis en francs français, le lecteur tiendra compte de ce que la baisse de la livre n'a pas entraîné en Grande-Bretagne une augmentation correspondante du coût de la vie.

Personnel des dépôts de marchandises					
Porteurs	50	10	47	8	190.66
Chef de brigade	61	1	58	7	234.33
Gardiens	55	1	49	2	196.66
Personnel de la voie					
Manœuvres	52		47	8	190.66
Sous-chefs d'équipe	54	6	49	2	199.66
Chefs d'équipe	59	2	54	9	219.—
Personnel des remises de locomotives					
Ouvriers affectés à l'allumage et à la couverture des feux					
	56	7	52	7	210.33
Laveurs de chaudières	53		49	9	199.—
Nettoyeurs de tubes de chaudières	52	3	48		192.—
Enleveurs de cendres	51	9	47	9	191.—
Mécaniciens de machine hydraulique	74	9	67	6	270.—
Conducteurs de machine fixe	60	1	56	1	224.33
Mécaniciens de remise	90	3	83	7	334.33
Contremaîtres de dépôt auxiliaire	82	1	74	1	296.33
Personnel du service des wagons					
Producteurs de gaz d'huile	67	8	64	1	256.33
Laveurs de voiture	53	1	49	6	198.—
Visiteurs de voiture et visiteurs de freins	63	10	59	10	239.33
Graisseurs et nettoyeurs de boîtes à huile	47	10	43	4	173.33
Service des signaux et du télégraphe					
Surveillants principaux	83	9	83		332.—
Installateurs					
1e classe	73	8	72		288.—
2e classe	74	2	73	8	295.66
3e classe	71		70	4	281.33
Chefs d'équipe	73	2	71	10	287.33
Sous-chefs d'équipe	71	4	67	7	270.33
Poseurs de fils télégraphiques et appareilleurs de signaux	61	5	60	2	240.66
Personnel des locomotives					
Mécaniciens ou conducteurs-électriciens	102	11	96	1	384.33
Chauffeurs ou aides-conducteurs-électriciens	80	4	75	6	302.—
Nettoyeurs	55	2	55	3	221.—
Nettoyeurs-chefs	71	4	67	4	269.33
Chefs de gare, chefs de gare de marchandises, receveurs-chefs aux billets, chefs du service des marchandises et bagages etc.					
Classe 6	57	11	66	9	267.—
Classe 5	79	9	76	3	307.—
Classe 4	91	11	87	5	349.66
Classe 3	104	2	101	2	404.66
Classe 2	119	7	115	2	460.66
Classe 1	136	8	131	1	524.33
Classe spéciale	177	8	168	3	673.—
Personnel administratif masculin (divers services)					
Classe 5	69	2	67	11	271.66
Classe 4	89	11	86	7	346.33
Classe 3	100	10	96	9	387.—
Classe 2	114	11	110		440.—
Classe 1	133	11	128	3	513.—
Classe spéciale	159	8	152	2	608.66
Hors classe	113	6	109	4	437.33
Personnel administratif féminin					
Classe 2	47	7	46	8	186.66
Classe 1	70	8	68	6	275.—
Classe spéciale	87	11	84	10	339.33
Personnel de surveillance (Inspecteurs, contre-maîtres)					
Classe 5	78	3	75	8	302.66
Classe 4	93	6	90	6	362.—
Classe 3	108	103	111	11	415.66
Classe 2	124	8	118	3	473.—
Classe 1	140	8	135	11	543.66
Classe spéciale	170	9	162	5	649.66
Ouvriers des ateliers					
Charpentiers	74	6	71	1	284.33
Ouvriers constructeurs et réparateurs de wagons					
	77	5	75	1	300.33
Tourneurs	80	8	77	1	308.33
Finisseurs	85	3	81	11	337.66
Serruriers	60		57	5	229.66
Peintres	74	10	71	7	286.31
Riveteurs	87	11	83	3	333.—

Les cheminots et la rationalisation

Considérations générales.

La rationalisation n'est pas un phénomène de ces derniers temps. Depuis toujours, l'homme a fait des efforts pour atteindre un maximum de rendement avec un minimum d'efforts. C'est grâce à ce principe — que l'on peut appeler à juste titre le principe économique — que les outils primitifs des premiers hommes ont été transformés jusqu'à devenir les installations de production et de distribution que nous connaissons de nos jours.

Lorsque nous bornons nos considérations au développement de l'industrie des transports, nous constatons que les essais pour diminuer la perte d'énergie due au frottement, ont amené des transformations de construction tout à fait remarquables. Chez les anciens déjà, les sentiers ont été transformés en des routes carrossables. De la route carrossable, la civilisation en est finalement arrivée à la voie ferrée. Les effets de ce processus de rationalisation sur la vie économique et intellectuelle, ont été si formidables que l'époque que nous venons de traverser peut être désignée avec raison comme «l'âge du chemin de fer.» Ces dernières décades, un nouveau processus a commencé. Pendant longtemps, l'emplacement des installations de production et des marchés commerciaux n'a joué aucun rôle. A l'heure actuelle, les industries de production se rapprochent de la matière première, des forces hydrauliques, voire de la main-d'œuvre bon marché.

Ces transferts ont uniquement le but d'économiser les frais de transport. Plus la part des frais de transport est petite dans les frais de production totaux, plus la marge du profit devient grande et la possibilité de concurrencer sur le marché s'accroît.

A côté de cela, un autre développement s'ébauche: le produit est transporté le long de voies créées à son effet. Ce n'est plus le charbon qu'on transporte, mais l'électricité, et d'énormes pipe-lines servent actuellement au transport de gaz, de céréales et de pétrole.

La rationalisation à la Reichsbahn.

L'essor de moyens de transport aptes à la concurrence, a obligé les chemins de fer à se concentrer davantage que par le passé sur une augmentation de leur rendement. Il est d'une grande importance pour une entreprise de chemins de fer de savoir si une locomotive est soustraite pendant 6 semaines ou pendant 6 jours à la circulation pour être réparée, si une somme de 600 millions ou de 300 millions de marks est engagée dans des stocks improductifs de toute nature, si les installations sont employées à plein rendement ou seulement — ainsi que c'est actuellement le cas en Allemagne — à la moitié du rendement possible. Si les chemins de fer veulent être en mesure de faire face

à la concurrence, ils doivent, à l'instar de toute autre entreprise, être exploités d'une manière rationnelle.

Le personnel des chemins de fer allemands ne s'est jamais opposé à des mesures de ce genre, car les progrès dans la technique et dans l'organisation ne peuvent avoir raisonnablement que le sens de faciliter le travail aux travailleurs et de permettre à la collectivité de satisfaire ses besoins dans une plus grande mesure, bref d'apporter plus de bien-être au genre humain. Dans les années écoulées, les dirigeants de la Société des chemins de fer allemands ont cependant faussé le sens d'une méthode d'exploitation rationnelle de la même manière que l'a fait le patronat dans tous les pays capitalistes. Lorsqu'on se sert du progrès uniquement pour augmenter les bénéfices d'une entreprise, en grevant la collectivité de la charge des préjudices économiques découlant d'une rationalisation mal comprise, lorsque le progrès ne sert qu'à majorer la rentabilité aux dépens de la main-d'œuvre humaine ou à transformer l'élément humain en une machine, alors une résistance énergique s'impose.

Méthodes d'exploitation scientifique.

Le terme «méthodes d'exploitation scientifique» comprend toutes les tentatives de la part de la direction d'une entreprise, visant uniquement à comprimer les dépenses et à augmenter le rendement: systèmes de primes et de salaires aux pièces, chronométrages, concurrence entre équipes d'ouvriers et entre ateliers, examens psychotechniques, mécanisation toujours plus poussée etc.

Le principal des moyens dont se sert la Reichsbahn dans ses efforts pour réduire les dépenses, est le système du compte des frais d'exploitation. Cette méthode de calcul basée sur les enseignements de l'exploitation scientifique, n'a été pratiquée qu'à partir du moment où la Société des chemins de fer allemands s'est vue obligée, sous la pression des lois sur les réparations, à retirer des profits excessifs de l'entreprise. Cette méthode de calcul permet un aperçu sur le détail et l'ensemble des frais; elle est toutefois en même temps l'aiguillon qui oblige les organes subalternes à faire le nécessaire pour retirer un maximum de rendement avec un minimum de dépenses des installations disponibles... et des travailleurs employés. Le système d'une analyse des frais ne mérite en lui-même aucune objection. La protestation des cheminots allemands vise toutefois les tentatives multiples faites pour augmenter le rendement de l'entreprise aux frais ou au préjudice des salariés.

Les résultats visibles de la rationalisation.

Cela nous amènerait trop loin de décrire dans tous les détails les mesures de rationalisation prises ces dernières années par la Société des chemins de fer al-

lemands. Qu'il suffise de dire que dans tous les services, la rationalisation a été pratiquée: dans le service de l'exploitation, dans celui de l'entretien de la voie, dans les hangars de marchandises, dans les ateliers et dans les bureaux des services administratifs. La rationalisation a déterminé un excédent important de main-d'œuvre et une transformation des effectifs du personnel. C'est ainsi que, par exemple, le nombre des ouvriers des ateliers a baissé, du commencement de 1926 au début de 1929, de 117.156 à 101.940. Au mois de juillet 1932, ce chiffre avait baissé jusqu'à 65.540, mais il faut, en jugeant de ce recul, tenir compte du rôle joué par la crise économique et par la politique de personnel anti-sociale, pratiquée par l'administration des chemins de fer.

Le tableau ci-après qui établit un parallèle entre le rendement total et celui par unité de personnel, nous fournit un aperçu d'ensemble:

	1913	1928
Wagons en service.	40,7 millions	46,0 millions
	pièces	pièces
Idem par unité . . .	58,8 milliards	65,7 milliards
Tonnes-kilomètres . . .	57,3	73,2
Idem par unité . . .	82.718	104.472
Voyageurs-kilomètres.	36,6 milliards	47,6 milliards
Idem par unité . . .	52.836	67.936

Nous donnerons ci-après quelques exemples caractérisant l'état où se trouve la rationalisation aux chemins de fer allemands. L'introduction du frein Kunze-Knorr a permis à elle seule d'économiser 19.000 agents. En comparaison de 1913, la capacité de traction des locomotives a augmenté de 43%. Les frais d'exploitation des locomotives ont par contre baissé de 35,4% et la consommation de lubrifiants de 27,5%. Le nombre de types de locomotives a été sensiblement réduit les dernières années. On désire le limiter de 210 à 35. La revision périodique des locomotives qui réclamait autrefois 110 jours, demande à présent 23 jours en moyenne. On n'a plus besoin actuellement dans les ateliers que de 1.200 fosses à locomotives contre 4.500 auparavant. Un grand nombre d'ateliers d'entretien courant et de sections d'atelier sont devenus superflus. La capacité de charge des trains de marchandises a augmenté depuis 1914 de 38%. Les gares de manœuvres ont été considérablement améliorées par des installations modernes. La rapidité des trains a été accrue et les gares et les voies ont été installées d'une manière plus efficace, ce qui a permis de renoncer à la construction du 3ème et du 4ème rail. Dans le service-marchandises, le rendement a augmenté de 27%; dans le service-voyageurs il a augmenté de 22%. Avec cela une mécanisation très poussée des travaux administratifs a été appliquée dans le service administratif, dans le service des guichets et dans ceux de la comptabilité et du mouvement des trains.

La rationalisation et la crise.

Pendant les années écoulées, toutes les entreprises privées ont suivi l'exemple donné par les chemins de fer allemands

en ce qui concerne la rationalisation. Ceci a donné naissance à une merveille de technique, mais cet appareil merveilleux fonctionne mal, ou pas du tout, parce que les débouchés pour les produits des industries nouvellement créées ou modernisées font défaut. Là où il aurait été nécessaire, et économiquement raisonnable, de créer un marché solide et de permettre aux salariés, en leur payant des salaires plus élevés, de satisfaire à leurs besoins dans une mesure accrue, le patronat a refusé aux travailleurs le bénéfice des effets de la rationalisation. Là où il aurait été nécessaire de distribuer les bénéfices accrus grâce à la rationalisation, les employeurs les ont investis dans les entreprises. Ces investissements erronés ont formidablement aggravé la crise économique.

Considérations finales.

L'espace dont nous disposons ne nous permet pas de traiter de manière détaillée les nombreux problèmes de la rationalisation. Nous croyons cependant avoir mis en lumière qu'il est pour les travailleurs une question vitale que de résister d'une manière aussi unie et énergique que possible aux tentatives de rationalisation qui sont en contradiction avec la raison (la «ratio»). Il est par conséquent une des principales tâches du mouvement syndical d'écarter les dangers qui menacent les travailleurs de la part de la rationalisation et de compenser les préjudices inévitables, puisque les employeurs capitalistes visent avant tout à augmenter leurs bénéfices aux dépens de leurs salariés.

À côté de cette tâche du mouvement syndical qui sera différente d'une entreprise à l'autre, on peut formuler deux revendications d'un caractère général:

1°) Une réduction de la durée du travail correspondant aux progrès de la technique. Il faut que la technique soit non pas un fléau, mais un bienfait pour l'humanité. En Allemagne, par exemple, le nombre des victimes du chômage technologique, c'est-à-dire celui qui ne disparaîtra pas avec la crise économique, est évalué à 2 à 3 millions.

2°) Il faut mettre les travailleurs, en augmentant leurs revenus, en mesure de participer aux résultats acquis avec la rationalisation. Il est insensé d'étendre l'appareil de production, et de le perfectionner, sans avoir en même temps soin d'augmenter les besoins. L'extension de l'appareil de production et la dépréciation du niveau des salaires constituent un contraste inconciliable.

Le fait que la manie de la rationalisation a amené dans tous les pays capitalistes d'énormes pertes économiques fait ressortir la nécessité d'un système économique meilleur et plus raisonnable. Ce n'est que dans la société socialiste que les progrès de la technique seront profitables non pas à ceux qui possèdent les moyens de production, mais à tous les hommes qui travaillent.

Karl Blass.

Quelques renseignements sur l'emploi des automotrices

Depuis quelques années, sur tous les réseaux ferroviaires on constate, parallèlement à la diminution du trafic-marchandises, une réduction importante du trafic-voyageurs, sensible surtout sur les lignes secondaires. En France par exemple, la fréquentation moyenne des lignes secondaires, n'est que d'un voyageur par kilomètre parcouru. Sur ces lignes, le matériel roulant est donc, bien que les trains soient dits «légers», hors de proportion avec le nombre des voyageurs. Le poids total d'un convoi composé, comme le veut la réglementation en vigueur, de voitures de première, deuxième et troisième classe, est d'environ 120 tonnes pour 108 places assises. Le poids mort par voyageur est d'environ 1.100 kgs. Sur les lignes secondaires, il est rare que toutes les places soient occupées. Si, par exemple, un tiers seulement des places sont occupées, le poids mort par voyageur atteindra donc plus de 3 tonnes. On imagine facilement quelle énergie est ainsi gaspillée pour transporter un voyageur. D'ailleurs, ce chiffre de un tiers semble être une moyenne, comme tendent à le prouver les chiffres ci-dessous publiés par les chemins de fer allemands :

Pourcentage des places occupées dans les trains.

1929	27,4 %
1930	26,2 %
1931	24,1 %

Les trains complets sur les lignes secondaires sont donc trop coûteux. Une automotrice circulant à intervalles plus fréquents et pouvant transporter de 35 à 50 voyageurs peut aisément remplacer un train de voyageurs. Il est donc naturel que l'emploi des automotrices se répande de plus en plus.

Les automotrices actuellement en usage, peuvent se classer en deux catégories:

- les automotrices légères (généralement au-dessous de 15 tonnes) d'une puissance de 100 CV. env.
- Les automotrices lourdes, (généralement au-dessus de 15 tonnes) développant une puissance de 180 à 250 CV. (jusqu'à 410 parfois). Ces automotrices sont le plus souvent munies de moteurs Diesel avec transmission électrique.

Passons en revue quelques types.

France: On utilise principalement des automotrices légères à essence. Le système Diesel est encore peu employé en raison de son poids et de son prix élevé.

Allemagne: Environ 300 automotrices circulent, dont 15 à vapeur. Les automotrices se sont surtout multipliées pendant les années 1925/27 quand des commandes importantes de types légers ont été passées par la Reichsbahn. Les automotrices construites à cette époque atteignent une vitesse horaire maximum de 60 km., suffisante pour les lignes secondaires pour lesquelles le règlement (Bau- und Betriebsordnung) limite la vitesse à 50 km. à l'heure.

Il est évident que le développement

des automotrices entraînera tôt ou tard une modification de cette réglementation, le matériel en usage à l'époque où elle a été établie étant de plus en plus abondant au profit des automotrices.

La nécessité où se trouve la Reichsbahn de réduire le plus possible les frais d'exploitation, l'a engagée à introduire également les automotrices sur les lignes principales. En effet, les trains sont devenus plus longs ainsi que les intervalles entre eux. La Reichsbahn, afin d'assurer la régularité et la fréquence des communications s'est vue dans l'obligation d'établir des services intermédiaires entre deux trains rapides. Les trains légers ordinaires, remorqués par une locomotive, étant trop coûteux, les automotrices assurent de plus en plus ces services complémentaires. Les automotrices légères ne développant pas une vitesse suffisante, la Reichsbahn a fait construire des automotrices lourdes. Parmi les types les plus intéressants, citons celles qui assurent la navette entre Francfort et Wiesbaden. Elles sont munies de moteurs Diesel, Maybach, de 410 CV. es assurant une vitesse horaire de 90 km.

Sur les lignes secondaires, citons les automotrices de la Wumag (Gurlitz), celles des Linke Hoffmann Buschwerke, de la Triebwagenbau A. G., des Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken; ce sont en général des voitures de 100—120 CV. à moteur Diesel, et pesant de 12 à 14 tonnes. Elles sont plus légères que les premières automotrices construites entre 1925 et 1927. La puissance motrice par tonne est de 8 CV., contre 3,75 pour les automotrices de l'ancien type. En outre des automotrices à vapeur chauffées au mazout, sont prévues. Selon les derniers renseignements, la Reichsbahn envisage la suppression de nombreux trains complets et leur remplacement par des automotrices circulant à des intervalles plus fréquents. Tout en réalisant des économies, les chemins de fer allemands pourront établir un horaire plus complet.

Afin d'accélérer sur les lignes secondaires, les services des colis de détail, la Reichsbahn a mis en service des automotrices-marchandises à huile lourde, de 150 CV., pouvant atteindre une vitesse de 60 km.h.

Comme on le voit, l'emploi des automotrices légères fait de réels progrès. Ce matériel, destiné primitivement au transport des voyageurs sur les lignes secondaires, trouve actuellement une utilisation qu'on n'avait pas prévue. Les automotrices destinées au service marchandises uniquement, semblent devoir se répandre à l'étranger également.

Angleterre. En Angleterre l'emploi des automotrices Diesel n'est pas encore très développé. Des essais sont faits actuellement sur la L. N. E. R. et la Southern. L'Angleterre, qui possède des charbons de bonne qualité et bon marché, est toujours le pays où la vapeur est encore la meilleure force motrice. L'automotrice à

vapeur, dite «Sentinel Cammel» construite par la «Sentinel Waggon Work Ltd.», développant 100 CV. et atteignant une vitesse horaire de 60 milles (env. 90 km.), est un type très répandu. Cette automotrice est équipée d'une machine Compound tournant à 100 tours et d'un foyer se chargeant automatiquement.

Ce type est en outre employé en Roumanie, en Espagne sur la ligne de Zafra—Huelva, en Chine sur la ligne de Nanking à Changhaï, en Afrique sur le chemin de fer Tanganyika, en Tasmanie etc. L'emploi des automotrices de ce type par la Compagnie égyptienne des Chemins de fer du Delta du Nil (Egyptian Delta Light Railways) a permis à cette entreprise, malgré la crise agricole et la pauvreté de la population, de faire passer, de 1924 à 1932, le nombre des kilomètres parcourus de 2.300.000 à 5.000.000. Pour un parcours de 2.800.000 km., les trains ordinaires consommaient 18.500 tonnes de charbon. Aujourd'hui, pour

5.000.000 de km., les automotrices «Sentinel» n'en consomment que 18.000.

Jusqu'à aujourd'hui la capacité des automotrices (de 35 à 50 personnes) s'est révélée suffisante pour les besoins du trafic. Tout en assurant une vitesse horaire supérieure à celle des trains légers, elles ont diminué le poids mort dans des proportions considérables. Elles ont déjà sauvé bien des lignes secondaires de la faillite et permis de grosses économies sur certaines lignes principales. Les constructions nouvelles utilisent de plus en plus des moteurs à huile lourde dont la consommation est économique et le rendement plus puissant que celui des moteurs à essence. On s'efforce également d'employer de plus en plus des métaux légers afin de réduire autant que possible le poids mort et d'éviter un gaspillage de la force motrice.

Actuellement, les automotrices, moyen de transport relativement récent, présentent des types multiples. La période d'es-

saï n'est pas encore achevée. Dès que l'expérience permettant les comparaisons nécessaires aura été acquise, on arrivera à normaliser les types, à réduire le prix de construction et bien des administrations ferroviaires qui, aujourd'hui, reculent devant le prix d'achat d'une automotrice introduiront à leur tour un moyen de transport qui s'est déjà révélé rationnel.

En effet, sur les lignes à faible trafic il faut aujourd'hui des trains rapides, légers et économiques. Sur les lignes à trafic international où les trains express se suivent à intervalles relativement longs et où les arrêts sont peu nombreux, des services complémentaires sont nécessaires.

Sur les lignes secondaires et sur les lignes principales, il faut atteindre à un maximum de fréquence des trains et à un maximum de fréquence des arrêts.

Le perfectionnement continu des automotrices autorise à croire que cette exigence est en voie de réalisation.

MARINS

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

NORVEGE.

La pêche maritime norvégienne se pratique toute l'année. Pendant la période allant de janvier à juin, on fait la pêche de la morue près des îles Lofoten et sur la côte de Finmark. Pendant la période allant de juin à octobre, on pêche la morue et le flétan près de l'Islande, le Groenland et dans la Mer du Nord. Pendant les mois de novembre à janvier, la pêche du hareng se pratique sur les côtes norvégiennes.

Suivant les informations reçues, la pêche chalutière n'est pas pratiquée en Norvège.

Environ 50.000 marins-pêcheurs trouvent du travail dans la grande pêche. Il n'existe pas d'organisations syndicales, ce qui fait qu'on ne peut pas parler de contrats collectifs proprement dits. C'est pour cette raison que les renseignements que nous donnons ci-après concernant les salaires et conditions de travail doivent être considérés comme les conditions les plus courantes.

La pêche du hareng. La pêche du hareng se pratique sur les côtes d'Islande et sur les côtes norvégiennes. La pêche d'Islande a lieu pendant les mois de juin, juillet et août, celle sur les côtes norvégiennes en décembre, janvier et février.

La flotte de pêche se compose d'environ 70 vapeurs et 40 bateaux à moteur, mesurant environ 150 tx. de jauge brute.

Effectifs de l'équipage. L'importance de l'équipage varie entre 12 et 20 hommes. L'équipage se compose d'un patron, d'un mécanicien, d'un chauffeur et d'un cuisinier; les autres hommes sont des pêcheurs.

L'enrôlement. Dans la pêche d'Islande uniquement, l'équipage est enrôlé pour toute la saison de pêche.

Salaires et parts de pêche. Les salaires s'élèvent généralement aux montants ci-après:

Patron 150 couronnes par mois, plus 3 à 5 % du produit de la pêche.

Pêcheurs (ensemble), 30 % du produit de la pêche.

Mécanicien 275 couronnes par mois, plus 1 % du produit de la pêche.

Chauffeur, 150 couronnes par mois, plus le produit du frai.

Pour les travaux spéciaux, tels que la réparation des filets pendant le voyage, aucune indemnité spéciale n'est payée. Pendant la saison de pêche le revenu moyen s'élève à:

2400 couronnes pour le patron;

500 — 2.000 couronnes pour les pêcheurs;

700 couronnes pour le mécanicien;

400 couronnes pour le cuisinier;

300 couronnes pour le chauffeur.

Les membres de l'équipage qui touchent des soldes fixes bénéficient aussi de la nourriture à bord. Les pêcheurs s'occupent eux-mêmes de leur nourriture et reçoivent de la part de l'armateur une allocation de 30 couronnes par homme et par mois à cet effet. L'équipage a le droit de contrôler l'achat des provisions.

La durée du travail. Les heures de travail sont illimitées, aussi bien pendant les voyages que dans le port.

La durée du voyage. A la pêche d'Islande, les voyages durent en général de 15 jours à un mois.

Travaux entre deux voyages. Entre deux voyages, l'équipage à l'obligation de décharger la pêche, de charger le charbon, l'eau, la glace etc. Aucune indemnité spéciale n'est payée à cet effet.

Heures supplémentaires. On ne connaît pas la notion d'heures supplémentaires et aucune indemnité n'est par conséquent payée à ce propos. Seul le personnel des machines a droit à une indemnité pour le nettoyage de la chaudière.

Congé. Après la fin des travaux dans le port, l'équipage est libre jusqu'au début du prochain voyage.

Le travail effectué le dimanche pendant la saison de pêche, n'est compensé d'aucune manière.

Indemnités de voyage. Les frais de voyage éventuels pour se rendre au port de départ sont à porter par l'équipage.

Assurances sociales. Les pêcheurs sont inscrits aux caisses d'assurance-maladie régionales.

En ce qui concerne l'assurance-accidents, tous les pêcheurs ne sont pas assujettis à la loi. Font exception les équipages des bateaux de pêche de 50 tx. ou au-dessus, de même que les bâtiments à voiles de 25 tx. ou au-dessus.

Il n'existe pas d'assurance-vieillesse. Les pêcheurs ont cependant les mêmes droits que les autres citoyens norvégiens à la pension de vieillesse de l'Etat.

Perte d'effets. Aucune compensation n'est versée lorsque l'équipage perd ses effets à la suite d'un naufrage.

Travaux de préparation et de fin de saison. Au début de la saison de pêche, l'équipage doit transporter à bord les engins voulus et il doit les décharger à la fin de la saison. Ces travaux doivent être accomplis, sans donner droit à un paiement supplémentaire.

**

Les conditions de travail ne sont stipulées dans aucun contrat collectif.

Tableau comparatif des salaires moyens payés à bord des navires (cargos) de 3000 à 5000 tonnes de jauge brute: Allemands, Anglais, Belges, Danois, Lettons, Esthoniens, Espagnols, Français, Hollandais, Norvégiens, Polonais, Suédois, Finlandais, Japonais et Américains.

Tableau comparatif des

au 1^{er} octo

CHARGE	Gross-britannien Grande-Bretagne		Holland Hollande		Deutschland Allemagne		Polen Pologne		Dänemark Danemark		Schweden Suède		Norwegen Norvège		Frankreich France	
	£	£	Gulden	£	Mark	£	Zl.	£	Kr.	£	Kr.	£	Kr.	£	fr. Fr.	£
Capitaine	—	27	400	46 ¹ / ₂	550	37 ⁹ / ₁₀	985	32 ³ / ₁₀	750	38 ¹⁴ / ₂₅	700	35 ²³ / ₂₅	750	37 ¹⁹ / ₂₅	4000	45 ⁹ / ₂₅
1er Officier	—	16 ¹ / ₅ — 18 ³ / ₁₀	230	26 ³ / ₄	300	20 ¹⁷ / ₂₅	640	20 ²⁴ / ₂₅	490	25 ⁴ / ₂₅	373	19 ⁸ / ₂₀	380	19 ³ / ₂₀	2000	22 ¹⁸ / ₂₅
2me Officier	—	13 ¹ / ₂₀ — 13 ¹ / ₂	175	20 ⁷ / ₂₀	245	16 ⁹ / ₁₀	420	13 ¹⁹ / ₂₅	379	19 ¹² / ₂₅	288	14 ¹⁹ / ₂₅	290	14 ³ / ₅	1400	15 ¹⁹ / ₂₅
3me Officier	—	10 ¹ / ₃	125	14 ¹³ / ₂₅	185	12 ³ / ₄	350	11 ¹² / ₂₅	230	11 ²⁰ / ₂₅	205	10 ¹⁸ / ₂₅	245	12 ¹ / ₃	1300	14 ¹⁸ / ₂₅
Radiotélégraphiste	—	11—14	—	—	—	—	400	13 ¹ / ₁₀	—	—	—	—	180— 230	9 ¹ / ₂₅ — 11 ¹⁴ / ₂₅	—	—
1er Mécanicien	—	19 ⁴ / ₅ — 24 ⁸ / ₁₀	275	32	450	31 ¹ / ₂₅	8 0	28 ¹ / ₅	590	30 ¹ / ₃	557	28 ² / ₅	479	14 ³ / ₂₅	3500	36 ⁴ / ₅
2me Mécanicien	—	16 ¹ / ₅ — 18 ⁹ / ₁₀	200	23 ¹ / ₄	300	20 ¹⁷ / ₂₅	550	18	420	21 ³ / ₅	357	18 ⁸ / ₂₅	350	17 ⁸ / ₄	1750	19 ⁴ / ₅
3me Mécanicien	—	13 ¹ / ₂₀ — 13 ¹ / ₂	165	19 ⁴ / ₂₅	245	16 ⁹ / ₁₀	400	13 ¹ / ₁₀	310	15 ²³ / ₂₅	262	13 ⁹ / ₂₀	284	14 ³ / ₁₀	1400	15 ¹⁹ / ₂₅
4me Mécanicien	—	10 ¹ / ₃	120	13 ⁹ / ₂₀	185	12 ³ / ₄	350	11 ¹² / ₂₅	250	12 ¹⁹ / ₂₀	210	10 ¹⁹ / ₂₅	250	12 ³ / ₅	1300	14 ¹⁸ / ₂₅
Ass. Mécanicien	—	9 ⁹ / ₁₀	75	8 ¹⁸ / ₂₅	95	6 ¹¹ / ₂₅	200	6 ¹¹ / ₂₀	175	9	175	9 ¹ / ₂₅	—	—	1300	14 ¹⁸ / ₂₅
Maître d'hôtel	—	12 ³ / ₅	68,50	7 ²⁴ / ₂₅	124	8 ¹¹ / ₂₀	240	7 ¹⁷ / ₂₀	260	13 ⁹ / ₂₅	275	14 ¹ / ₁₀	267	13 ⁹ / ₂₀	750	8 ¹ / ₂
2me Maître d'hôtel	—	7 ⁷ / ₂₀	45,50	5 ³ / ₁₀	97	6 ⁹ / ₂₅	95	3 ¹ / ₁₀	91	4 ¹⁷ / ₂₅	202	10 ⁹ / ₂₅	—	—	665	7 ¹⁸ / ₂₅
Cuisinier	—	11 ³ / ₅	132	15 ⁷ / ₂₀	124	8 ¹¹ / ₂₀	320	10 ³ / ₂₅	205	10 ¹³ / ₂₅	202	10 ⁹ / ₂₅	192	9 ² / ₃	725	8 ¹ / ₅
2me Cuisinier	—	6 ³ / ₅	27,50	3 ¹ / ₅	74	5 ¹ / ₁₀	—	—	120	6 ⁴ / ₂₅	65	3 ¹ / ₃	60	3	650	7 ⁹ / ₂₅
Garçon de carré	—	7 ¹ / ₁₀	27,50	3 ¹ / ₅	50	3 ¹¹ / ₂₅	95	3 ¹ / ₁₀	25	17 ⁷ / ₂₅	65	3 ¹ / ₃	51	2 ¹⁴ / ₂₅	550	6 ⁹ / ₂₅
Maître d'équipage	—	9 ³ / ₅	104,50	12 ³ / ₂₀	124	8 ¹¹ / ₂₀	310	10 ⁴ / ₂₅	178	9 ³ / ₂₀	170	8 ¹⁸ / ₂₅	160	8 ¹ / ₂₀	665	7 ¹³ / ₂₅
Charpentier	—	10 ³ / ₅	104,50	12 ³ / ₂₀	124	8 ¹¹ / ₂₀	310	10 ⁴ / ₂₅	158— 178	8 ³ / ₂₅ — 9 ³ / ₂₀	170	8 ¹⁸ / ₂₅	160	8 ¹ / ₂₀	665	7 ¹⁸ / ₂₅
Matelot	—	8 ¹ / ₁₀	91	10 ⁴ / ₂₅	103	7 ¹ / ₁₀	265	8 ¹⁷ / ₂₅	158	8 ⁸ / ₂₅	158	8 ¹ / ₁₀	144	7 ¹ / ₄	585	6 ³ / ₅
Novice	—	4 ¹ / ₂₀ — 5 ³ / ₁₀	45,50	5 ³ / ₁₀	50	3 ¹¹ / ₂₅	130	4 ¹ / ₄	80	4 ¹ / ₁₀	105	5 ² / ₅	77	3 ²³ / ₂₅	305	3 ⁹ / ₂₅
Mousse	—	3 ³ / ₂₀	23	2 ¹⁷ / ₂₅	25	1 ¹⁸ / ₂₅	60	1 ²⁴ / ₂₅	36	1 ¹⁹ / ₂₀	55	2 ⁴ / ₅	35	1 ¹⁹ / ₂₅	215	2 ¹¹ / ₂₅
1er Chauffeur	—	9 ³ / ₅	104,50	12 ³ / ₂₀	119	8 ¹ / ₅	300	9 ²¹ / ₂₅	178	9 ³ / ₂₀	170	8 ¹⁸ / ₂₅	160	8 ¹ / ₂₀	665	7 ¹⁸ / ₂₅
Graisneur	—	9 ¹ / ₁₀ — 9 ³ / ₅	104,50	12 ³ / ₂₀	119	8 ¹ / ₅	300	9 ²¹ / ₂₅	—	—	163	8 ⁹ / ₂₅	154	7 ³ / ₄	665	7 ¹⁸ / ₂₅
Chauffeur	—	8 ³ / ₅ — 9 ³ / ₅	95,50	11 ¹ / ₁₀	113	7 ⁴ / ₅	280	9 ¹ / ₅	162	8 ⁸ / ₂₅	158	8 ¹ / ₁₀	149	7 ¹ / ₂	635	7 ¹ / ₅
Soutier	—	4 ³ / ₄ — 8 ¹ / ₁₀	68,50	7 ²⁴ / ₂₅	96	6 ³ / ₅	245	8 ¹ / ₂₅	107	5 ¹ / ₂	103	5 ⁷ / ₂₅	82	4 ³ / ₂₅	585	6 ³ / ₅

N.B. — Comme mentionné ci dessus, les salaires moyens sont indiqués en monnaie du pays et en livres sterling. En France les gens de mer mariés reçoivent aussi des allocations familiales et tout travail en mer, en dehors de 48 heures par semaine, est payé supplémentairement.

Dans la plupart des pays, les gens de mer ont droit à un congé annuel payé de 7 jours. Sur les bâtiments esthoniens les marins doivent se nourrir eux-mêmes, ce qui représente une dépense de 40 à 50 marks esthoniens par homme et par mois.

En ce qui concerne le Japon, les salaires donnés sont ceux payés dans la marine subventionnée; les chiffres donnés pour les Etats-Unis indiquent les salaires payés sur la flotte appartenant au «Shipping Board».

Au Danemark, le personnel du pont et des machines touche 10 couronnes par mois comme indemnité d'équipement.

Les salaires polonais ont été réduits entretemps de 5 à 7%.

1 £ = 8,60 florins hollandais

1 £ = 14,50 marks

1 £ = 30,50 zloty

1 £ = 19,45 couronnes danoises

1 £ = 18,— lats

1 £ = 13,— couronnes esthoniennes

1 £ = 42,25 psetas

soldes des marins

ore 1932

Vergleichsweise Gegenüberstellung der auf Frachtschiffen von 3000 bis 5000 B. R. T. bezahlten Durchschnittsheuern in folgenden Ländern: Deutschland, Grossbritannien, Belgien, Dänemark, Spanien, Lettland, Estland, Frankreich, Holland, Norwegen, Polen, Schweden, Finnland, Japan und Vereinigte Staaten.

Belgien Belgique		Spanien Espagne		Italien Italie		Finnland Finlande		Lettland Lettonie		Estland Esthonie		Japan Japon		Vereinigte Staaten Etats-Unis		GRADE
Fr.	£	Pes.	£	Lire	£	Fm.	£	Lats	£	estl. Kr.	£	Yen	£	Dollar	£	
3000	24 ¹ / ₁₀	700	16 ¹⁴ / ₂₅	1518	22 ¹⁴ / ₂₅	—	—	350	19 ¹¹ / ₂₅	270	20 ¹⁸ / ₂₅	200— 400	14 ⁴ / ₂₅ — 28 ³ / ₂₅	285	82 ³ / ₅	Kapitän
1671	13 ² / ₅	525	12 ² / ₅	1143	17	—	—	200	11 ¹ / ₁₀	168,50	12 ²⁴ / ₂₅	130— 200	9 ¹ / ₅ — 14 ⁴ / ₂₅	180	52 ⁴ / ₂₅	I. Offizier
1431	11 ¹ / ₂	450	10 ¹³ / ₂₀	895	13 ³ / ₁₀	—	—	150	8 ¹ / ₃	137	10 ¹³ / ₂₅	75— 150	5 ³ / ₁₀ — 10 ³ / ₅	160	46 ⁹ / ₂₅	II. Offizier
1029	8 ¹ / ₄	400	9 ⁹ / ₂₀	800	11 ⁹ / ₁₀	—	—	—	—	127	9 ¹⁸ / ₂₅	65— 90	4 ³ / ₅ — 6 ⁹ / ₂₅	145	42	III. Offizier
860— 1870	6 ³ / ₁₀ — 15	—	—	—	—	—	—	110	6 ¹ / ₃	114	8 ¹⁸ / ₂₅	55— 165	3 ⁹ / ₁₀ — 11 ⁷ / ₁₀	105	30 ¹¹ / ₂₅	Radiotelegraphist
2214	17 ² / ₅	650	15 ⁹ / ₂₅	1225	18 ¹ / ₅	—	—	200	11 ¹ / ₁₀	213	16 ⁹ / ₂₅	200— 380	14 ⁴ / ₂₅ — 26 ³ / ₁₀	250	72 ⁹ / ₂₀	I. Maschinist
1671	13 ² / ₅	525	12 ² / ₅	—	—	—	—	130	7 ¹ / ₅	162	12 ⁹ / ₂₀	130— 190	9 ¹ / ₅ — 13 ⁹ / ₂₀	180	52 ⁴ / ₂₅	II. Maschinist
1431	11 ¹ / ₂	450	10 ¹³ / ₂₀	—	—	—	—	110	6 ¹ / ₃	137	10 ¹³ / ₂₅	75— 150	5 ³ / ₁₀ — 10 ³ / ₅	160	46 ⁹ / ₂₅	III. Maschinist
1113	8 ² / ₂₅	400	9 ⁹ / ₂₀	—	—	—	—	—	—	—	—	65— 90	4 ³ / ₅ — 6 ⁹ / ₂₅	145	42	IV. Maschinist
945	7 ¹ / ₂	100	2 ⁹ / ₂₅	—	—	—	—	90	5	99	7 ³ / ₅	—	—	125	36 ⁶ / ₂₅	Jüngster Maschinist
1098	8 ⁴ / ₅	150	3 ¹¹ / ₂₀	—	—	2000	8 ³ / ₅	90	5	84	6 ⁹ / ₂₀	75— 225	5 ³ / ₁₀ — 15 ¹³ / ₂₅	120	34 ¹⁹ / ₂₅	I. Steward
606	4 ¹⁹ / ₂₀	100	2 ⁹ / ₂₅	—	—	750	3 ⁶ / ₂₅	—	—	68	5 ¹ / ₄	56— 80	3 ¹³ / ₂₅ — 5 ² / ₃	42	12 ⁴ / ₂₅	II. Steward
1014	8 ³ / ₂₀	140	3 ³ / ₁₀	—	—	1500	6 ⁹ / ₂₀	95	5 ⁷ / ₂₅	84	6 ⁹ / ₁₀	60— 180	4 ¹ / ₄ — 12 ³ / ₄	78	22 ³ / ₅	Alleinkoch
606	4 ¹⁹ / ₂₀	100	2 ⁹ / ₂₅	—	—	500	2 ¹ / ₁₀	60	3 ¹ / ₃	68	5 ¹ / ₄	40— 80	2 ¹¹ / ₂₅ — 5 ² / ₃	44	12 ³ / ₄	Kochsmaat
684	5 ¹ / ₂	75	1 ³ / ₄	—	—	500	2 ¹ / ₁₀	40	2 ¹ / ₅	62	4 ¹⁸ / ₂₅	47— 55	3 ⁸ / ₂₅ — 3 ⁹ / ₁₀	44	12 ³ / ₄	Messraumsteward
1017	8 ⁴ / ₂₅	170	4	605	9	1075	4 ¹⁶ / ₂₅	85	4 ¹⁸ / ₂₅	99	7 ³ / ₅	75— 140	5 ³ / ₁₀ — 9 ⁹ / ₁₀	74	21 ¹¹ / ₂₅	Bootsmann
1050	8 ⁷ / ₂₀	170	4	590	8 ¹⁸ / ₂₅	1225	5 ⁷ / ₂₅	80	4 ¹¹ / ₂₅	97	7 ⁹ / ₂₀	70— 120	4 ¹⁹ / ₂₀ — 8 ¹ / ₃	74	21 ¹¹ / ₂₅	Zimmermann
837	6 ¹⁸ / ₂₅	135	3 ¹ / ₅	484	7 ¹ / ₅	875	3 ¹⁹ / ₂₅	75	4 ⁴ / ₂₅	76	5 ¹¹ / ₂₅	30— 57	2 ³ / ₂₅ — 3 ¹⁹ / ₂₅	59	17 ¹ / ₁₀	Vollmatrose
411	3 ³ / ₁₀	120	2 ²¹ / ₂₅	319	4 ³ / ₄	680	2 ¹⁹ / ₂₀	60	3 ¹ / ₃	68	5 ¹ / ₄	—	—	44	12 ³ / ₄	Leichtmatrose
309	2 ¹⁹ / ₂₅	—	—	116	1 ¹⁸ / ₂₅	400	1 ¹⁸ / ₂₅	25	1 ³ / ₅	58	4 ⁹ / ₂₀	15	1 ¹ / ₂₀	—	—	Decksjunge
993	7 ²⁴ / ₂₅	165	3 ⁹ / ₁₀	505	7 ³ / ₁₀	1075	4 ¹⁶ / ₂₅	—	—	81	6 ¹ / ₄	60	4 ¹ / ₄	70	20 ⁷ / ₂₅	Hilfskesselwärter
966	7 ³ / ₄	150	3 ¹¹ / ₂₀	—	—	910	3 ²³ / ₂₅	80	4 ¹¹ / ₂₅	81	6 ¹ / ₄	75— 140	5 ³ / ₁₀ — 9 ⁹ / ₁₀	70	20 ⁷ / ₂₅	Schmierer
903	7 ¹ / ₄	150	3 ¹¹ / ₂₀	590	8 ¹⁸ / ₂₅	875	3 ¹⁹ / ₂₅	75	7 ¹ / ₄	72	5 ¹³ / ₂₅	30— 60	2 ³ / ₂₅ — 4 ¹ / ₄	62	18	Heizer
813	6 ¹³ / ₂₅	125	2 ¹⁹ / ₂₀	469	6 ²⁴ / ₂₅	700	3	65	3 ³ / ₅	72	5 ¹³ / ₂₅	30— 60	2 ³ / ₂₅ — 4 ¹ / ₄	52	15 ¹ / ₂₀	Trimmer

- 1 £ = 88,25 francs français
- 1 £ = 24,90 belgas
- 1 £ = 19,85 couronnes norvégiennes
- 1 £ = 19,48 couronnes suédoises
- 1 £ = 232,— marks finlandais
- 1 £ = 67,25 lires
- 1 £ = 14,11 yen
- 1 £ = 3,45 dollars

N.B. — Wie aus obigem ersichtlich, sind die Durchschnittsheuern in der betreffenden Landeswährung und in Pfund Sterling aufgeführt — In Frankreich wird den Seeleuten auch eine Familienzulage gewährt. Alle über 48 Stunden pro Woche hinausgehende Arbeitszeit ist als Mehrarbeit zu entschädigen.

In den meisten Ländern haben die Seeleute Anspruch auf einen bezahlten jährlichen Urlaub von 7 Tagen. Auf estländischen Schiffen verköstigen sich die Seeleute selbst, was eine Ausgabe von 40 bis 50 estl. Kronen pro Mann und pro Monat bedeutet.

Für Japan beziehen sich die Löhne auf die subventionierten Schiffe, für die Vereinigten Staaten auf diejenigen des Shipping Board.

In Dänemark erhält das Maschinenraum- und Deckpersonal monatlich Kr. 10.— Ausrüstungsgeld. Die polnischen Heuern sind in der Zwischenzeit um 5 bis 7% gesenkt worden.

Communications du Bureau

1933

A TRAVERS LA LUTTE, VERS LA
VICTOIRE! — APRÈS LE CHAOS DU
CAPITALISME, LE SOCIALISME!

La réunion du Comité exécutif

Les 15 et 16 décembre 1932, la session régulière du Comité exécutif de l'I. T. F. a été tenue à Amsterdam. Tous les membres y participèrent, à savoir: C. T. Cramp, Londres; Ch. Lindley, Stockholm; J. Jarrigion, France; H. Rudolph, Berlin; B. König, Vienne; Ch. Mahlman, Anvers et Edo Fimmen, secrétaire général. Assistèrent en outre à la réunion le secrétaire général adjoint N. Nathans et le membre du Comité directeur Moltmaker. L'autre membre du Comité directeur Brautigam, s'était excusé par écrit.

Après l'ouverture de la séance, communication fut faite que le Conseil général a réélu le camarade Cramp comme président, pour la période allant jusqu'au prochain congrès, et a désigné le camarade Lindley comme vice-président.

Quelques mots de bienvenue spéciale furent ensuite adressés aux nouveaux membres du Comité exécutif, les camarades Jarrigion, Rudolph et König.

La première journée a été entièrement consacrée à l'examen du rapport détaillé sur l'activité du secrétariat et sur la situation financière. Le Comité exécutif a pris connaissance avec intérêt du rapport financier portant sur les onze premiers mois de l'année et a constaté que les dépenses avaient été conformes aux évaluations. En corrélation avec le projet d'accorder une hypothèque à une des organisations adhérentes, le secrétariat a reçu mission d'étudier la possibilité de la constitution d'une société et de présenter un rapport sur la chose à la prochaine réunion du Comité exécutif.

Faisant suite au rapport du secrétariat et aux délibérations qui ont eu lieu, il a été signalé que la plupart des organisations entrant en ligne de compte se sont prononcées contre la constitution d'une Commission consultative pour les travailleurs des transports au service d'entreprises commerciales. Un rapport détaillé sur cette question devra être présenté à la prochaine session du Comité exécutif.

Dans la question de la désignation de représentants du personnel des chemins de fer pour faire partie des délégations gouvernementales aux assises du Caire de l'Association du Congrès des chemins de fer, communication a été faite que les gouvernements danois, anglais et hollandais sont disposés à inclure un représentant du personnel dans leur délégation, un certain nombre d'autres gouvernements n'ayant pas encore pris de décision à ce propos. Si le congrès n'avait pas lieu dans une ville aussi éloignée que le Caire et si la situation économique était meilleure qu'elle ne l'est, il est certain que d'autres gouvernements auraient suivi l'exemple des gouvernements sus-nommés. A présent plusieurs gouvernements renoncent à l'envoi d'une délégation importante.

Le Comité exécutif prit acte avec satisfaction de la réaffiliation de l'Union nationale des marins anglais et décida à l'unanimité d'admettre cette organisation à partir du 1er janvier 1933. Il prit en même temps la décision d'admettre, en date du 1er novembre 1932, la Fédération des travailleurs de la navigation maritime, constituée en Suède par une fusion des organisations existantes.

Des délibérations prolongées eurent lieu au sujet des mesures de propagande à prendre dans l'intérêt de la Fédération française des ports et docks. Il fut décidé de proposer à la C. G. T. française la tenue d'une conférence de représentants de celle-ci, de l'I. T. F. et de la Fédération des ports et docks. L'I. T. F. serait représentée à cette conférence par Jarrigion, Mahlman et Fimmen.

C'est avec grande satisfaction que le Comité exécutif prit connaissance ensuite des décisions prises par la conférence commune de marins et de dockers, tenue récemment à Amsterdam. Il ratifia ces décisions pour autant que nécessaire. Le secrétariat fut mandaté pour prendre, dans le cas d'un conflit dans l'un ou l'autre pays, des mesures également de portée plus vaste que celles adoptées par la conférence.

Un secours fut accordé à la Fédération des cheminots de l'Inde qui se trouve actuellement engagée dans une grève; un appel a été adressé aux

organisations adhérentes à ce propos. L'assemblée décida en outre d'accorder une subvention à une autre organisation de l'Inde.

Après avoir entendu un rapport sur les travaux de la conférence internationale du personnel des wagons-lits et wagons-restaurants, l'assemblée ratifia les décisions prises par cette conférence.

Un rapport a été présenté sur la Conférence pour l'action contre la guerre, convoquée par la F. S. I., à laquelle participaient, outre l'I. T. F., les secrétariats professionnels des mineurs, métallurgistes, ouvriers d'usine et travailleurs des services publics. Les conclusions de cette conférence ont été approuvées, à une légère modification près. En réponse à une demande d'un des membres, le secrétariat affirma que les pourparlers avec la F. S. I. concernant l'action contre le fascisme sont encore poursuivis.

Après que le président Cramp eut fait un exposé détaillé sur la situation existant sur les chemins de fer de Grande-Bretagne et d'Irlande, la session fut close le 16 décembre à 17 heures.

La deuxième Conférence Internationale du Personnel de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et Wagons-Restaurants

La deuxième Conférence du personnel de la Compagnie Internationale des Wagons Lits et Wagons-Restaurants a eu lieu à Paris, le 24 Novembre 1932, sous les auspices de l'I. T. F. et sous la présidence de J. Jarrigion, secrétaire général de la Fédération française des Cheminots. Etaient présents des délégués de Suisse, France, Tchécoslovaquie, Pologne et Hollande. La Fédération internationale de l'industrie hôtelière s'était fait excuser. Comme au cours de la Conférence de 1929, l'examen de la situation a démontré que l'organisation était très forte dans certains pays, comme en Pologne, et très faible même inexistante dans d'autres, en Belgique, en Bulgarie, Yougoslavie, Roumanie. Pour ainsi dire partout, la Compagnie internationale se joue de la législation en vigueur dans les différents pays où s'étend son exploitation. Les conditions de travail révèlent toujours de graves abus, la diminution des recettes de l'entreprise a une répercussion grave sur les revenus des catégories du personnel réduites au pourboire.



La Conférence a envisagé la publication d'un bulletin international destiné d'une part à la propagande syndicale parmi le personnel de la Compagnie et d'autre part à échanger internationalement des renseignements sur les conditions de travail et de salaires. Ce Bulletin sera rédigé en deux langues, en allemand et en français. En outre, un projet de contrat international type sera très prochainement rédigé et adressé aux organisations. Il revendiquera, entre autres choses, l'introduction d'un salaire de base pour tout le personnel. Le texte de ce contrat international et les moyens de l'imposer à la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens seront discutés au cours d'une prochaine Conférence qui aura lieu probablement fin mars 1933.

Sommaire de «I. T. F.» pour 1932

Nous expédions en même temps que le présent numéro un sommaire des articles parus dans «I. T. F.» en 1932.

Action du personnel des wagons-lits

Nous prions les organisations qui n'ont pas encore répondu à notre circulaire 34 A. O. du 1er décembre, de vouloir le faire sans délai. Nous avons l'intention de faire paraître à la mi-janvier environ le premier numéro de l'organe spécial de propagande pour ce groupe de travailleurs.



Nouveaux progrès de notre publication espéranto

En 1932, le nombre des abonnés à l'organe espéranto publié par l'I. T. F. a continué à augmenter. Au début de l'année, le chiffre des abonnés payants était de 241; au début de décembre, il avait monté à 383. Le nombre des pays sur lesquels se répartissent les abonnés monta de 16 à 19. La Suède occupe la première place avec 115 abonnés; suivent alors la Hollande avec 79, la Tchécoslovaquie avec 53, la Suisse et l'Autriche avec chacune 30 abonnés. La fondation de la Fédération internationale des travailleurs espérantistes des transports et des communications a contribué à l'extension de notre publication. L'augmentation relativement importante des abonnements en Suède (de 49 à 115) et en Hollande (de 41 à 79) est due au fait que les sections de l'I. F. E. T. T. dans ces deux pays ont rendu obligatoire pour leurs membres l'abonnement à la publication de l'I. T. F.

Notre publication espéranto rend de bons services, ce qui est prouvé par le fait que les membres de l'I. F. E. T. T. au Portugal s'occupent de faire publier dans l'organe de la Fédération des cheminots portugais — qui n'est pas encore adhérente à l'I. T. F. — des articles reproduits du Communiqué de presse espéranto. Il est certain que de pareilles publications ne peuvent que contribuer à divulguer davantage la pensée d'une adhésion. Des journaux d'autres pays reproduisent aussi plus d'une fois des textes qui ont paru dans notre publication espéranto.

La sympathie dont bénéficie notre publication parmi les espérantistes, membres d'organisations de l'I. T. F., nous donne lieu d'espérer que l'intérêt pour notre publication s'étendra encore en 1933.

L'intérêt pour l'espéranto augmente

Le poste «Radio Vienne» a demandé il y a quelque temps à ses auditeurs de faire connaître leurs désirs concernant les cours de langue par T. S. F. Suivant les réponses reçues, l'italien occupe la première place, suivi par l'espéranto. Les autres langues n'ont atteint que des chiffres minimes.

L'espéranto au service de la science

Il est de plus en plus fréquent que des exposés scientifiques soient rédigés en espéranto ou lorsqu'ils ont été rédigés en une langue nationale, qu'on en fasse un résumé en espéranto. Le pays qui occupe la première place à cet égard, est le Japon où l'espéranto est fort divulgué dans les milieux universitaires. A présent, la société japonaise de gynécologie a publié deux brochures. Ces brochures qui sont écrites en langue japonaise, contiennent des résumés en espéranto. Les illustrations sont accompagnées de textes dans les deux langues. L'auteur des brochures est le Dr. Shinoda, de la clinique gynécologique à Tokio.

Cotisations reçues

Dans le numéro de novembre, nous avons indiqué par erreur sous l'entête de «Cotisations reçues pour 1933», que l'Association des employés des chemins de fer anglais avait payé fl. 34,20. Nous prions de vouloir rectifier de chiffre en fl. 15,45.

Ont encore été reçus

Pour 1932:

Union des cheminots du Canada . . . fl. 430,40
Union britannique des transports. 4063,—

Changement d'adresse

La Fédération des cheminots d'Argentine, *Union Ferroviaria*, a transféré son siège de Moreno 1786 Buenos-Aires à

Independencia 2860/80, Buenos-Aires.