



I.T.F.

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

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

1919-1929

Il y aura 10 ans, les 29 et 30 avril prochain, que l'I.T.F., donnant l'exemple aux autres organisations internationales du mouvement ouvrier, reprit son activité interrompue par la guerre mondiale.

Sans exagérer nos propres mérites et tout en nous rendant compte que notre activité n'a encore qu'un caractère préparatoire, nous avons lieu de nous rappeler avec satisfaction la période traversée et de nous réjouir que le petit nombre d'organisations qui, en 1919, renouèrent les relations internationales, ait augmenté au grand nombre de celles qui, actuellement, dispersées dans le monde entier, s'efforcent de mettre en pratique les idées de solidarité internationale.

L'I.T.F. a cru ne pas devoir laisser passer inaperçue cette date anniversaire de sa reconstitution. Le Conseil Général tiendra à Amsterdam une réunion, les 29 et 30 avril prochain.

Un concert sera donné le soir du 29 avril à 20 heures 15 dans la plus grande salle d'Amsterdam. Des musiciens de toute première force y collaboreront et quelques membres du Conseil Général y prendront la parole. Le produit de ce concert sera destiné aux enfants des camarades italiens ayant dû émigrer de leur pays. *Le concert et les discours qui y seront faits seront radiodiffusés par l'entremise de l'Association néerlandaise ouvrière des amis de la T. S. F. (poste de Hilversum, longueur d'onde 1.060 m.).*

Notre organe du premier mai paraît à cette occasion en un tirage de plus de 800.000 exemplaires, en langues anglaise, française, allemande, espagnole, suédoise, tchèque, polonaise et hollandaise. Ce tirage énorme est rendu possible du fait qu'un nombre d'organisations ont décidé de commander un nombre supplémentaire d'exemplaires de ce numéro afin de le distribuer, soit à tous leurs membres, soit aux principaux militants des comités centraux et locaux. Le numéro spécial contient des articles de militants d'organisations nationales et internationales, des portraits, des graphiques etc.

Les organisations qui se trouvent dans l'impossibilité de commander des exemplaires supplémentaires du numéro spécial, ont promis de destiner dans leur organe une place spéciale aux articles de commémoration.

C'est ainsi que des centaines de mille de nos adhérents seront en pensée avec nous le 29 avril. Nous sommes convaincus que cette communion d'idées renforcera l'esprit internationaliste dans nos rangs et sera favorable à notre activité future.

SOMMAIRE.

1919-1929	41
La liberté électorale en Italie	42
Coïncidence ou...?	42
Communications du Bureau	44
Cheminots:	
Les heures de travail aux chemins de fer des Indes britanniques	43
La situation du personnel des services administratifs et techniques aux chemins de fer (Autriche)	43
Notices	44
Ouvriers du Transport:	
Notices	45
Automobilisme:	
Notices	45
Tramways: Tramway ou autobus	
Les agents des tramways de Roubaix-Tourcoing ont leur maison	46
Aéronautique:	
Le développement de la navigation aérienne	47
Marins: Les marins et le droit de vote	
Espéranto:	48

La liberté électorale en Italie.



Il ressort des nouvelles suivantes qui nous sont parvenues d'Italie, quelle valeur il faut accorder au résultat des récentes élections.

On sait que selon le système du plébiscite les électeurs devaient voter pour ou contre la liste officielle du parti. Avant le vote, toutes espèces de systèmes de pression ont été mis en œuvre pour faire comprendre aux citoyens quel était leur devoir. Les fonctionnaires publics et les ouvriers dans les grandes usines étaient avertis qu'ils s'exposaient au licenciement en s'abstenant du vote. Dans beaucoup de bureaux, la propagande en faveur du plébiscite fut faite verbalement et au moyen de circulaires sous lesquelles les intéressés devaient apposer leur signature.

L'Association des médecins de Florence envoya à tous ses membres une circulaire

leur interdisant de signer des certificats pour justifier des abstentions; c'est ainsi que même des malades graves durent se rendre à l'urne. Le jour des élections, l'entrée et la sortie de la ville furent interdites à tous les électeurs à moins qu'ils fournissent les preuves d'avoir déjà accompli leur devoir électoral. Les tramways, les automobiles et tous les autres véhicules étaient arrêtés et les personnes qui devaient encore voter étaient tout simplement renvoyées en ville. Vers 4 heures de l'après-midi, on procéda dans le centre de la ville à une inspection parmi les passants pour s'assurer s'ils avaient accompli leur devoir d'électeurs. Dans les quartiers populaires, la violence fasciste sévit le plus brutalement. Le professeur Paoli de la faculté de Florence, le comte Guicciardini, le docteur Palmerio, furent assaillis et maltraités pour avoir voté «non». Le commerçant Fregioni, l'ouvrier Badii et l'agent des tramways Bini furent assommés de coups. Des miliciens fascistes se rendirent chez ce dernier à 6 heures du soir et le frappèrent sauvagement en la présence de sa

femme et de ses enfants. Un employé à la gare de Campo di Marte, Franci, fut également frappé et apprît, le 25 mars, du chef de service qu'il avait été mis à la demi-solde en attendant une décision définitive de la direction des chemins de fer.

A Lucques, ceux qui avaient voté «non» étaient conduits devant le Podestà qui s'accordait la courageuse satisfaction de les souffleter. eudx présidents de bureaux électoraux qui désiraient se conformer aux dispositions de la loi furent forcés, sous menace de violence, de ne plus s'occuper de la procédure d'élection.

A Turin une quarantaine de personnes ont été arrêtées, presque tous des intellectuels. On prétend qu'elles sont accusées d'avoir distribué ou affiché des manifestes contre le plébiscite.

A Milan on a découvert une imprimerie où avaient été imprimés des timbres portant un «non» destiné à être collé sur le «oui» du bulletin tricolore. De Trieste aussi, on signale des arrestations pour diffusion de manifestes et de timbres.

Coïncidence ou...?

Pour le rapport présenté sur l'attelage automatique à la 11ème session de la Conférence internationale du Travail (1928) nous avons fait dessiner la couverture reproduite ci-dessous (à gauche).

Notre but, en employant pareille couverture, était d'attirer l'attention des délégués à la Conférence sur ce que nous avions à dire, parmi tous les imprimés dont ils se trouvaient inondés. Nous croyons que ce but a été atteint.

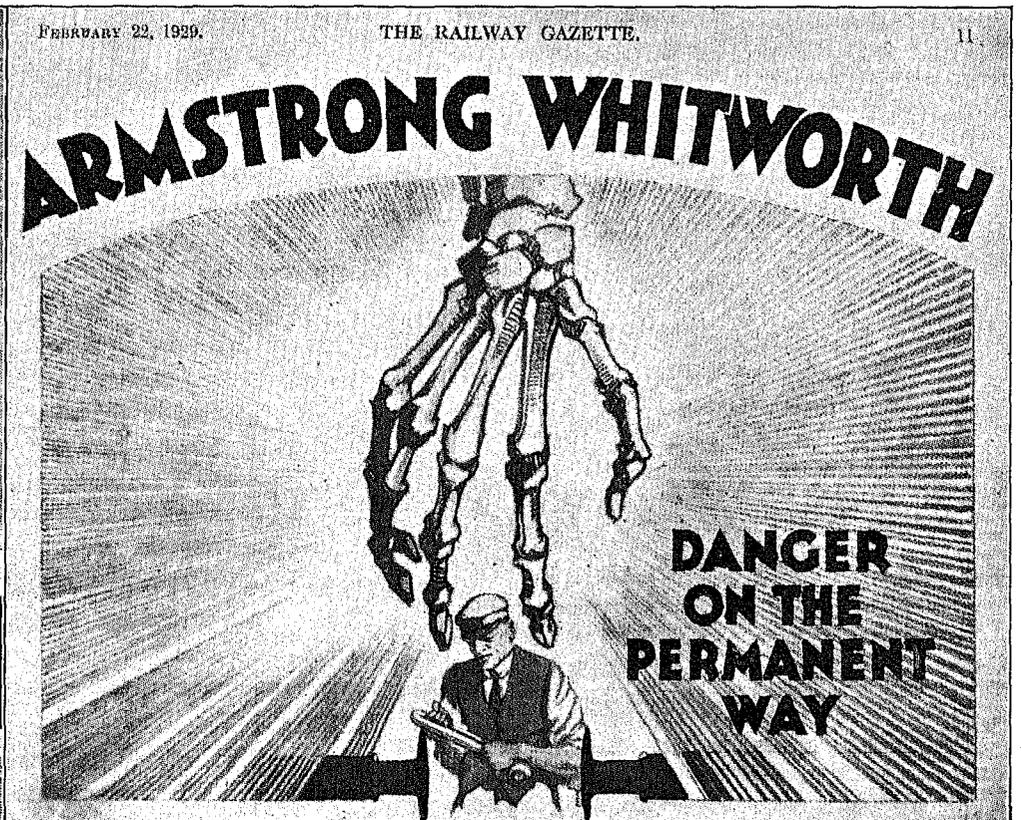
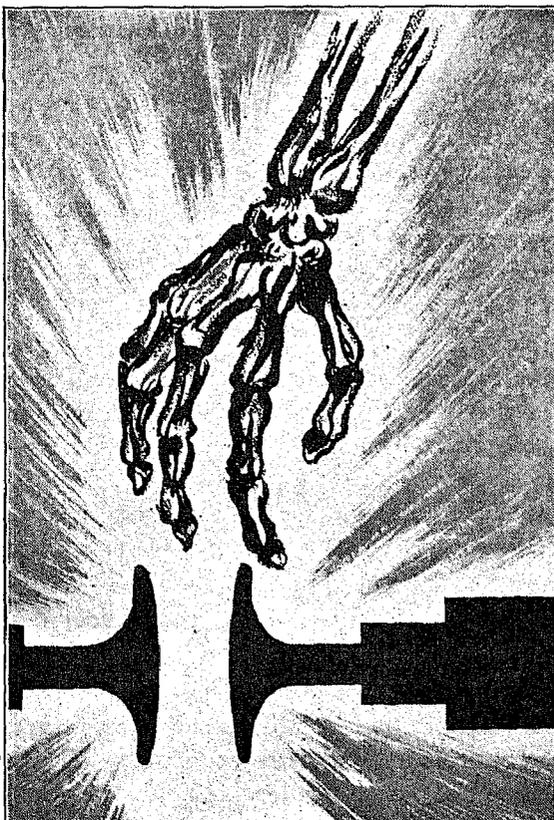
Il semble toutefois que notre succès à cet égard ait dépassé le cadre de la Conférence internationale du Travail. Ou bien ne serait-ce qu'une simple coïncidence que la Maison Armstrong Withworth & Cie, qui lance l'attelage automatique Boirault, emploie pour ses annonces — nous en avons trouvé une dans la «Railway Gazette» du 22 février 1929 — le dessin ci-dessous (à droite).

On voit nettement que l'agent des manœuvres, placé derrière les tampons, ne cadre pas avec le reste du dessin. On a

l'impression, tel qu'il se trouve représenté là, qu'il tâche de placer l'attelage automatique sur le tampon, ce qui serait certainement une manière d'atteler fort curieuse. Lorsqu'on supprime l'ouvrier, la ressemblance avec *notre* idée et avec le travail fait par *notre* dessinateur, est pour ainsi dire complète.

Il nous serait très agréable de recevoir des usines Boirault quelques explications à ce sujet.

Nous nous ferons un devoir d'en faire part, le cas échéant, à nos lecteurs.





CHEMINOTS

Les heures de travail aux chemins de fer des Indes britanniques.

D'après un article du camarade Giri, secrétaire général de la Fédération pan-indienne des cheminots.

Ratifier est une chose, appliquer en est une autre.

La convention de Washington sur la journée de 8 heures, contient pour certains pays — parmi lesquels l'Inde — des dispositions spéciales tenant compte des conditions particulières existant dans ces pays. Par la ratification de la convention de Washington, l'Inde ne s'est pas engagée à introduire la journée de 8 heures, mais la semaine de 60 heures. Le gouvernement de l'Inde ratifia la convention de Washington en trois étapes, à savoir le 14 juillet 1921 pour les chemins de fer, le 1er juillet 1922 pour les usines et le 1er juillet 1924 pour les mines. En ce qui concerne les chemins de fer, la convention stipule qu'il faut définir de façon précise quels services sont assujettis à la loi sur le travail aux chemins de fer, c'est-à-dire à quels services les lois sur les usines et sur l'industrie minière ne s'appliquent pas. La convention prescrit en outre aux autorités de s'entendre avec les organisations patronales et ouvrières avant d'édicter des dispositions sur l'application de la semaine de 60 heures et sur les dérogations à celle-ci, sur la fixation d'un maximum des heures supplémentaires à effectuer et la rétribution de ces heures.

Comme suite à la ratification de la convention pour les chemins de fer, le gouvernement prescrivit le 3 septembre 1922 que la durée du travail du personnel des ateliers et des agents des gares dont le travail n'a aucun lien direct avec la marche des trains, serait fixée à 60 heures par semaine. Par un décret du 21 janvier 1922, le personnel des centrales électriques et les travailleurs chargés de l'entretien des installations et lignes électriques étaient exclus du bénéfice de la semaine de 60 heures.

Il convient de remarquer ce qui suit au sujet de cette application de la convention de Washington :

1° Le gouvernement a entièrement négligé de demander l'opinion des organisations ouvrières;

2° Il n'y a qu'un nombre minime d'agents des gares, dont le travail n'a pas un lien direct avec la marche des trains;

3° Les ateliers et les usines électriques ne sont pas assujettis à la loi sur les chemins de fer, mais à celle sur les fabri-

ques, partant également aux dispositions de celle-ci relatives au heures de travail;

4° Sous prétexte d'établir des exceptions admises dans le cadre de la convention de Washington, le gouvernement se débarrasse de certaines dispositions de la loi sur les usines qui le gênent.

Le gouvernement trompe par conséquent le Bureau international du Travail, lorsqu'il rapporte sur des mesures portant application de la convention de Washington aux chemins de fer. Il ne saurait rien rapporter sur cette question, car, pour la grande majorité du personnel de l'exploitation, aucune réglementation de la durée du travail n'a été édictée. Pour ce personnel, des journées de travail de 12, 16, voire de 24 heures, sont la règle et non pas des exceptions. Aucune prescription n'existe fixant le maximum et la rétribution des heures supplémentaires.

La situation est analogue par rapport à la convention sur le repos hebdomadaire. Le 11 mai 1923, le gouvernement de l'Inde notifia au secrétariat de la Société des Nations qu'il avait ratifié cette convention pour les usines et le 1er juillet 1924, il annonça la ratification pour les entreprises minières. Aucune ratification n'eut lieu pour les chemins de fer. En réponse à une demande courtoise du Bureau international du Travail pour s'enquérir sur ce qui en était du repos hebdomadaire des cheminots, après les huit années qu'existait la convention, il fut répondu que la question faisait l'objet d'un examen — bienveillant espérons-le.

Sur la proposition du gouvernement indien, les questions de l'application des conventions de Washington et de Genève relatives à la semaine de 60 heures et au repos hebdomadaire, furent inscrites à l'ordre du jour de la «Indian Railway Conference» (conférence qui a lieu annuellement) du 6 octobre 1927. Vu que la plupart des délégués à cette conférence étaient des représentants de lignes de l'Etat, on ne pouvait pas faire autrement que de recommander à l'Office des chemins de fer de procéder à l'application des deux conventions. Dans une résolution assez longue, il fut proposé d'accorder dans les 12 mois au personnel sédentaire des chemins de fer le bénéfice de la semaine de 60 heures et du jour de repos hebdomadaire et d'en faire bénéficier le personnel roulant dans le délai le plus bref.

Cette décision attend toujours d'être

mise en pratique. La raison s'en trouve peut-être dans le fait que l'Office des chemins de fer ne partage pas la manière de voir du président de la Conférence, exprimée par celui-ci en les termes suivants :

«Une application rigoureuse de ces conventions aux chemins de fer de l'Inde signifierait de nouvelles pertes financières. Il me semble que les dépenses que comporterait l'application de ces conventions, plus spécialement de celle de Genève, pourraient en majeure partie être plus utilement destinées à d'autres buts intéressant la communauté de l'Inde.» N'oublions pas que les compagnies qui exploitent les réseaux de l'Inde font également partie de cette communauté.

Tandis que la «Indian Railway Conference» adopte une résolution en faveur de l'octroi de la semaine de 60 heures et du jour de repos hebdomadaire, les journées de travail interminables se trouvent encore prolongées à certains postes et dans les rapports officiels, une prolongation des heures de travail est proposée.

**

La durée du travail, la sécurité et les salaires minima, voilà les questions autour desquelles tourneront les prochains conflits du travail sur les chemins de fer indiens.

La Fédération pan-indienne des cheminots réclame une application loyale des conventions ratifiées et demande qu'une Commission paritaire soit créée pour assurer pareille application. Si la situation actuelle persiste, elle se verra contrainte de saisir (en vertu de l'article 419 du Traité de Paix de Versailles) l'Organisation internationale du Travail d'une demande tendant à l'établissement d'une commission d'enquête.

La situation du personnel des services administratifs et techniques aux chemins de fer.

AUTRICHE.

Recrutement.

Les catégories subalternes du service du mouvement comprennent en majorité d'anciens ouvriers de l'entretien de la voie. La majorité des employés administratifs subalternes sont également des anciens ouvriers des services d'exécution en cause, formés pour le service des bureaux. Les fonctions plus élevées du service administratif sont remplies en partie par des agents issus des catégories subalternes, en partie par des employés ayant fréquenté l'école secondaire ou l'université. Les techniciens doivent faire un stage au service de l'exploitation, même s'ils seront par la suite employés pour des fonctions purement techniques.

Les agents de surveillance proviennent également des classes subalternes du personnel des chemins de fer. Suivant la nature des travaux dont la direction et la surveillance leur sont confiées, ce sont soit des artisans, soit des ouvriers non-qualifiés.

Les employés du contrôle et de l'inspection se recrutent en grande partie parmi les agents des services d'exécution. Les fonctionnaires supérieurs (chefs de service et assimilés) sont généralement choisis parmi les employés à formation secondaire ou universitaire qui ont passé un nombre d'années déterminé aux services d'exécution ou au services centraux ou encore dans les deux.

Les méthodes de recrutement, jointes au système de formation professionnelle et au régime d'examens, facilitent l'avancement d'ouvriers et agents des catégories subalternes vers les fonctions supérieures. Toutes les vacances d'emplois sont rendues publiques et chaque agent a le droit de solliciter ces emplois. Cela offre l'avantage, en comparaison du régime d'avant-guerre, de rendre accessibles des postes qui autrefois étaient réservés aux agents à formation secondaire, aux agents n'ayant pas reçu cet enseignement.

Formation et examens.

A partir du moment de son entrée en service, chaque agent reçoit l'instruction pratique et théorique correspondante à l'emploi auquel il est destiné. Pour les agents des catégories inférieures, cette instruction se termine par un «examen d'admission» qui s'étend aux principales dispositions du règlement de service (droits et devoirs du personnel), aux règlements sur la sécurité et à la connaissance des installations et signaux.

Les agents qui se destinent au service des gares et des guichets reçoivent une instruction pratique et théorique sur tout ce qui touche à ce service. Ils doivent ensuite subir un examen (examen de télégraphie et de sous-chef de gare). Leur emploi comme «agent de l'exploitation» (sous-chef de gare) est combiné avec une initiation au service des marchandises. Cette formation se termine par le troisième et dernier examen, l'examen «commercial». Ensuite, après deux ans de stage, le commissionnement a lieu. Suivant les besoins du service et les aptitudes individuelles, ces agents peuvent être promus aux fonctions dirigeantes dans le service d'exécution ou dans les services centraux ou terminer leur carrière comme inspecteur ou contrôleur.

La carrière du personnel des autres services suit un cours analogue. Pour s'élever des classes inférieures, dans lesquelles le commissionnement est obtenu au moyen de l'examen d'admission, il faut passer des examens spéciaux adaptés au service et à la nature des fonctions. Dans les services techniques, l'apprentissage d'un métier manuel est nécessaire (maçon, ajusteur, tourneur, forgeron etc.). Les employés à formation universitaire doivent également passer par un apprentissage pratique et théorique et doivent de même qu'un «agent de l'exploitation» subir l'examen de télégraphie et de sous-chef de gare et l'examen commercial. Pour les ingénieurs, un examen sur la technologie des bâtiments et voies ou sur celle des machines, s'ajoute.

Le commissionnement a lieu après deux ans de stage.

La formation du personnel fait partie des devoirs incombant aux chefs immédiats ou à leurs adjoints. Parfois, des instructeurs spéciaux sont chargés de l'apprentissage. Pour les agents subalternes qui n'ont pas passé les trois examens, des cours périodiques ont lieu; la participation à cet enseignement est obligatoire. Les autres agents sont instruits concernant les innovations du service, par des fonctionnaires contrôleurs et inspecteurs qui se chargent également de les examiner.

L'organisation syndicale des cheminots autrichiens accorde une grande attention à l'apprentissage et au perfectionnement professionnels de ses membres. Son activité en faveur de l'instruction professionnelle s'emboîte dans celle pour la formation syndicale. Pour former des hommes de confiance bien armés pour la lutte, l'organisation a créé des cycles de conférences; dans le courant d'un hiver, on y traite, à côté de matières telles que l'économie mondiale actuelle, le caractère du mouvement syndical etc., également la comptabilité du matériel et la rationalisation.

Des cours spéciaux sont en outre organisés à l'intention des agents du service des gares et des trains, afin de les préparer aux examens permettant l'avancement. Des voyages d'études en Autriche et à l'étranger, comportant la visite d'installations intéressantes, notamment de gares, d'ateliers etc., sont également organisés. Tandis que l'organe hebdomadaire du syndicat contient régulièrement des informations sur toutes les actualités ferroviaires, l'organisation publie, à côté de celui-ci, deux périodiques mensuels techniques, dont l'un est consacré aux problèmes de la superstructure, de la signalisation et de l'annonce des trains et l'autre aux questions de la traction et du service des ateliers.

L'organisation exerce un contrôle sur les examens, en ce sens qu'un homme de confiance appartenant à la catégorie du candidat, assiste à l'examen. Il n'a pas le droit de poser des questions, ni celui du vote. Il a cependant la faculté de prendre connaissance des travaux écrits et des procès-verbaux des examens et de faire insérer dans le procès-verbal ses objections éventuelles contre la procédure d'examen. En cas de protestation contre le résultat, la direction tranche.

Conflit menaçant aux chemins de fer allemands.

Depuis la résiliation du contrat collectif relatif aux salaires des ouvriers des chemins de fer allemands (un peu plus que la moitié de l'ensemble des cheminots allemands) des négociations ont eu lieu; toutefois sans donner de résultats. L'attitude peu conciliante de la Reichsbahn donna lieu à une grande indignation; par endroits, notamment en Saxe, règne un vif esprit de combativité.

Les organisations centrales intéressées au contrat collectif — indépendante, chrétienne et démocrate — ont fait une démarche commune auprès du gouvernement et auprès de la direction de la Reichsbahn. Elles ont souligné qu'elles ne veulent pas, sans nécessité urgente, compromettre la paix économique dans les chemins de fer, mais que d'autre part, la situation des ouvriers des chemins de fer a besoin d'être sensiblement améliorée. Elles ont invité le gouvernement et la Compagnie des chemins de fer à chercher à établir un accord pour éviter le déclenchement d'un mouvement de grève.

Revendication des cheminots des Indes néerlandaises.

L'Union des cheminots des Indes néerlandaises (personnel européen) a soumis à la direction des chemins de fer un cahier de revendications qui visent principalement l'abrogation d'avilissements antérieurs.

La réglementation des salaires de 1925 a été avilie en ce sens que les augmentations annuelles ont été transformées en des augmentations bisannuelles et que les indemnités de logement ont été supprimées, de même que les allocations de vacances.

Les bénéfices d'exploitation augmentèrent de 6.730.000 florins en 1923 à 11 millions en 1928 et les perspectives pour les années à venir sont favorables. Seuls, les fonctionnaires supérieurs ont retiré des avantages de cette situation. Leurs tantièmes pour 1928 sont en moyenne supérieurs de 50 % à ceux pour 1924. L'organisation a reçu la réponse provisoire que le Conseil d'administration dans la métropole s'occupe de ses revendications.

Communications du Bureau.

Cotisations.

Ont été reçues les cotisations suivantes:
pour 1928:

Fédération française des moyens de transport fl. 305.83
pour 1929:

Union des cheminots bulgares	240.—
Union des cheminots danois	521.22
Union des marins danois	96.—
Union finlandaise des transports	147.—
Union néerlandaise des transports	1464.60
Union norvégienne du personnel de la locomotive	89.64
Union autrichienne des transports	1260.57
Fédération suisse des cheminots	2167.74

Congrès.

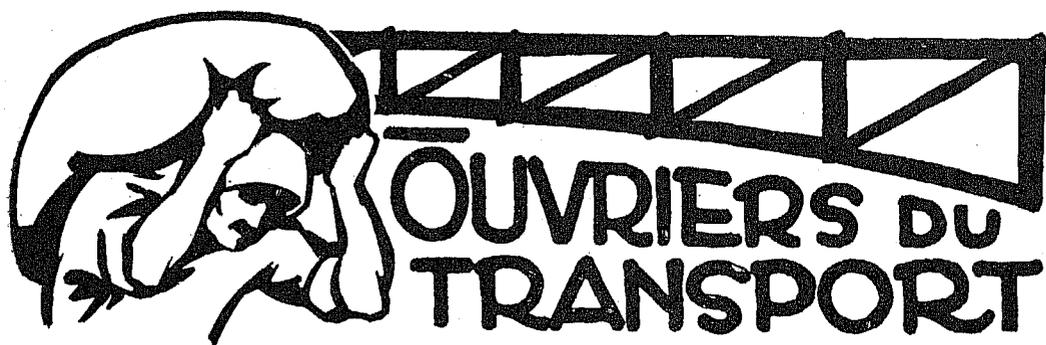
Association des employés des chemins de fer anglais du 6 au 9 mai, à Blackpool;

Union des cheminots tchécoslovaques du 18 au 20 mai, à Prague;

Union autrichienne des transports 9 juin et jours suivants, à Vienne;

Fédération suisse des cheminots les 29 et 30 juin à Berne;

Union nationale des cheminots anglais 1er juillet et jours suivants, à Southampton.



OUVRIERS DU TRANSPORT

Les dockers de Glasgow refusent de faire des heures supplémentaires.

Les dockers de Glasgow ont récemment présenté une demande d'abolition des heures supplémentaires à fournir entre 4 heures et 8 heures du matin et entre 13 heures et 17 heures les samedis. Les négociations entamées n'aboutirent à aucun résultat. L'époque pour laquelle avait été résilié le contrat collectif relatif aux heures supplémentaires passa et les hommes refusèrent de faire des heures supplémentaires dans les périodes que nous venons d'indiquer. Les armateurs et employeurs de Glasgow qui avaient offert de faire appel à l'arbitrage du ministre du Travail, vinrent alors avec un ultimatum disant que si la proposition n'était pas acceptée pour le 2 avril, ils se considéraient libres d'entreprendre toute action qui leur semblerait le mieux appropriée pour se protéger contre les prétendues pertes découlant du refus des dockers de faire des heures supplémentaires excessives. L'organisation syndicale proposa de faire appel à l'arbitrage du Conseil national paritaire des ports et docks, comme étant un organisme mieux outillé que le ministère du Travail pour agir comme arbitre. Cette proposition fut repoussée par le patronat.

Les dockers de Nouvelle-Zélande et la rationalisation.

Les dockers de Nouvelle-Zélande se ressentent également des effets de la rationalisation. Dans un des derniers numéros de son organe, la Fédération des travailleurs des ports de Nouvelle-Zélande signale que l'introduction de nouvelles machines et l'amélioration des méthodes de travail en général, ont contribué à accélérer beaucoup le travail, avec le résultat que les navires sont terminés bien plus rapidement que dans le temps. Etant donné que le revenu des dockers est déterminé davantage par la longueur du travail pour lequel ils sont embauchés que par leur gain journalier, cette accélération du travail eut comme conséquence une réduction du revenu des hommes qui accomplissent le chargement et le déchargement des navires. La Fédération écrit à ce propos : «La machine sera-t-elle toujours une malédiction pour le travailleur et un moyen de le faire mourir de faim ? Ou le mouvement syndical exigera-t-il que, finalement, les travailleurs bénéficient au moins autant que le patronat de l'introduction de machines nouvelles et perfectionnées ?»

Grève d'ouvriers du bois en Hollande.

Depuis longtemps déjà, les ouvriers du bois employés sur les bords de la Zaan (Pays-Bas) sont mécontents de leurs conditions de travail. Ces conditions ont subi des avilissements notables pendant les années faisant suite à la période de grande prospérité d'après-guerre et elles sont à présent inférieures à celles existant ailleurs dans le pays, par exemple à Amsterdam.

En février dernier, l'Union centrale néerlandaise des transports a présenté, d'un commun accord avec d'autres organisations syndicales, un cahier de revendications demandant une augmentation de fl. 1.75 du salaire hebdomadaire pour les ouvriers permanents et des augmentations horaires de 2 et de 4 cents pour les ouvriers temporaires. Les organisations réclamant en outre une semaine de congé annuel payé et la continuation du salaire en cas de maladie. Elles ont proposé également la création d'une caisse, à laquelle les employeurs verseraient 5 % de l'ensemble des salaires et qui payerait aux travailleurs temporaires des indemnités pour les jours de fête légaux et les jours de maladie. Ces revendications s'étant heurtées à un refus de la part du patronat, une grève a été déclarée le 8 avril. La lutte qui promet d'être très acharnée, englobe un millier d'hommes.



Les chauffeurs-parisiens réclament le commissionnement.

Depuis quelque temps, les chauffeurs-

postiers de Paris se remuent pour obtenir le commissionnement, dont bénéficient toutes les autres catégories de travailleurs des P.T.T. Bien qu'ils dépendent d'une société concessionnaire, ils estiment que par la nature de leur besogne et des obligations déjà inscrites au cahier des charges de cette société, ils ont droit aux mêmes avantages que leurs collègues des P.T.T. Ces avantages consistent en un jour de repos hebdomadaire, un congé annuel payé de 21 jours et la continuation du traitement en cas de maladie.

Fin mars, les chauffeurs-postiers ont manifesté en faveur de leur revendication, en immobilisant leurs voitures pendant deux heures dans la cour de l'Hôtel des Postes ou près des bureaux-gares. A présent, le sous-secrétaire d'Etat aux P.T.T. doit statuer sur leur cas.

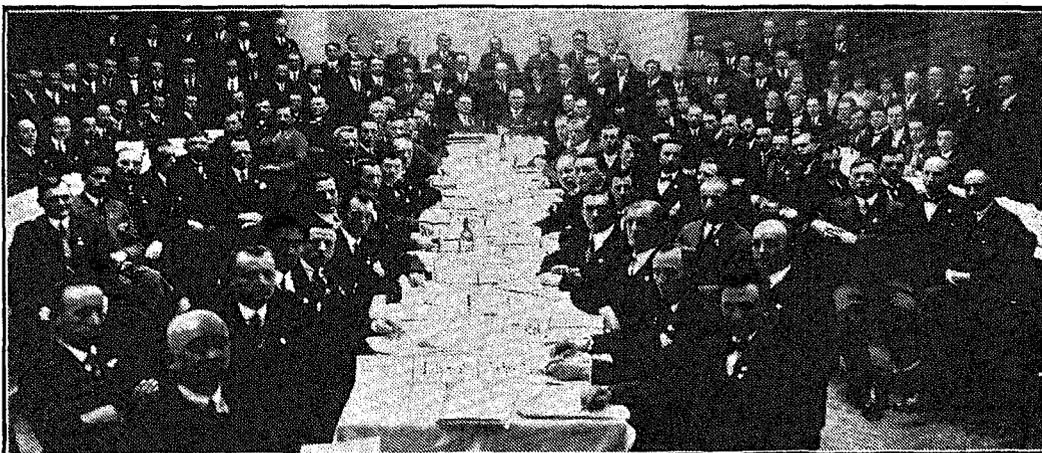
Les transports automobiles en Tchécoslovaquie.

Suivant une communication de la *Zeitung des Vereins*, le Conseil des Ministres de Tchécoslovaquie s'occuperait prochainement de la participation de l'Etat à la Société de transports automobiles de la Bohême méridionale. L'Etat acquerrait 51 % du capital social.

On envisage la création d'un type unique de lettre de voiture, utilisable aussi bien pour les transports par rail que par route, ce qui faciliterait avant tout l'expédition de lait et de produits agricoles de la Bohême méridionale vers la capitale, expédition qui souffre sérieusement à l'heure qu'il est, des communications ferroviaires défectueuses.

Les services d'autobus à Wiesbade.

Le remplacement à Wiesbade du trainway par un réseau de lignes automobiles, annoncé il y a quelque temps déjà, a été terminé le 1er avril. Les autobus mis en service offrent place à 45 jusqu'à 55 voyageurs. On estime de façon générale que le changement a sensiblement amélioré les services de transports en commun.



Le Congrès des chauffeurs tchécoslovaques (voir article numéro précédent).

TRAMWAYS

Tramway ou autobus.

Le tramway a-t-il fait son temps ?

I.

L'on s'occupe beaucoup ces derniers temps de la question de savoir s'il faut, pour les communications urbaines, donner la préférence au tramway ou à l'autobus. Il n'y a point lieu de s'en étonner, car l'autobus étend sans cesse son rayon d'action et l'on n'est pas encore fixé, à l'heure qu'il est, sur la place qui lui revient et sur le rôle qu'il est appelé à jouer dans l'ensemble des transports.

Dans la question de la concurrence entre le tramway et l'autobus qui, tous deux, empruntent la voie publique, la faveur du public joue un rôle important. Le public semble ces derniers temps se détourner du tramway parce qu'il le considère comme trop lent. L'essor rapide de l'autobus, la réclame des fabricants d'automobiles — sans parler du puissant facteur psychologique qu'est l'attrait du nouveau — créent l'impression que le tramway est un moyen de transport suranné qui doit être remplacé, le plus tôt le mieux cela vaudra, par l'autobus, plus moderne, plus souple et plus rapide.

L'opinion publique doit-elle cependant dans ce cas être considérée comme compétente ? Un proverbe dit qu'il ne faut pas jeter ses vieux souliers avant d'en avoir de neufs. Il s'agit donc ici d'examiner si l'autobus est en mesure de remplacer le tramway tout en remédiant aux inconvénients qu'on reproche à celui-ci. On cite souvent la ville de Londres comme un exemple convaincant de l'importance de l'autobus pour les communications urbaines. Il est certain que cette circulation formidable d'autobus a quelque chose d'impressionnant. Cependant l'étranger qui n'est que de passage à Londres, ne sait pas généralement qu'une zone de 10 km. sur 3, dans le centre de la ville, est interdite aux tramways et que néanmoins les tramways londoniens transportent environ 30 % du total des voyageurs, contre 40 % transportés par les autobus et 30 % par les métropolitains. Pour Paris, ces chiffres sont de 42 % pour les tramways, 38 % pour le métro et 20 % pour les autobus et pour Berlin de 51, 36½ et 12½ %. A Paris, le centre de la ville est également interdit au tramway, bien que dans une mesure moindre qu'à Londres, tandis qu'à Berlin, il est admis à circuler librement partout. Les chiffres illustrent les effets de ces mesures.

On reproche au tramway de ne pas aller assez vite. Soit, mais dans des artères animées, l'autobus n'est pas plus rapide. On prétend encore que dans le centre d'une ville aux rues souvent étroites, le tramway constitue un obstacle pour la circulation et est fréquemment

cause d'un embouteillage. Cette assertion est discutable; on peut dire en effet que dans des rues à mouvement intense les tramways répartissent le trafic sur les deux côtés de la chaussée et aident de la sorte à régulariser la circulation et à limiter le nombre des accidents. Pour faire face à un trafic d'égale importance, le nombre des autobus devrait être de beaucoup supérieur à celui des voitures de tramways (qui offrent l'avantage de places assises et debout et peuvent circuler avec des remorques); dans les artères animées, la circulation deviendrait impossible et la vitesse tant désirée serait totalement perdue.

A présent d'ailleurs déjà, celui qui, dans une ville à circulation intense, désire aller vite, ne doit prendre ni le tramway ni l'autobus. L'unique solution qui s'offre à lui est celle du chemin de fer souterrain ou surélevé. C'est ce qui explique l'extension que prennent dans les grandes villes ces moyens de transport indépendants des embouteillages de la rue.

Il va sans dire que le tramway doit répondre dans la mesure du possible aux exigences de la concurrence, chercher à augmenter la vitesse sans supprimer des arrêts et répondre ainsi autant que possible aux besoins et au goût des usagers. Toutefois, dans la question de savoir quel moyen de locomotion est dans un cas déterminé le plus approprié pour assurer les services de transports en commun, c'est le côté économique qui tranche.

Nous comptons dans un prochain article traiter cet aspect de la question, mais tenons cependant à souligner d'ores et déjà, qu'il faut poser comme revendication primordiale que, pour les salaires, aussi bien que pour les heures de travail, aucune différenciation ne soit établie entre les agents des tramways et le personnel des autobus. La situation est souvent telle, à présent, qu'une entreprise d'autobus emprunte la possibilité de concurrencer — avec succès — une ligne de tramway, précisément au fait qu'elle réclame de ses salariés des heures de travail bien plus longues, tout en leur payant des salaires bien inférieurs à ceux touchés par les agents des tramways, ancienne corporation syndiquée depuis de longues années.

Les agents des tramways de Roubaix-Tourcoing ont leur maison.

Dimanche, le 31 mars dernier, eut lieu à Roubaix l'inauguration d'une maison acquise récemment par le Syndicat des agents des tramways de cette ville. En comparaison des organisations syndicales d'Allemagne, Angleterre, Belgique, Hollande, Suisse, Autriche, Tchécoslovaquie, Pologne et des pays scandinaves, les organisations françaises ne groupent que peu de membres et sont pauvres et faibles, du fait que leurs cotisations sont excessivement basses.

Il y a toutefois des exceptions et le syndicat des agents des tramways de Roubaix-Tourcoing en est une. Ce syndicat compte 975 membres et groupe le personnel de la compagnie des tramways jusqu'au dernier homme. La cotisation syndicale s'élève à 15 francs par mois, ce qui n'est pas particulièrement élevé, lorsqu'on songe aux montants payés dans les pays du nord et du centre d'Europe, mais ce qui est cependant trois fois autant que la cotisation payée comme règle par les travailleurs français.

La conséquence en est que le syndicat possède une caisse d'assurance-maladie qui sert aux cotisants et aux membres de leur famille des secours en cas de maladie. Les agents-mêmes ne touchent ces indemnités qu'après 6 mois de maladie (période pendant laquelle la compagnie leur paye une indemnité). Un total de 85.000 francs est versé annuellement par la caisse.

Une autre conséquence : depuis la guerre un montant d'environ 200.000 francs a été payé par le syndicat en secours de grève, et cela de ses propres ressources.

Le syndicat a en outre été en mesure d'acquérir un immeuble pour un montant d'environ 500.000 francs, de payer la totalité de cette somme et... de conserver encore en caisse 250.000 francs, ce qui n'est vraiment pas mal pour une organisation de même pas 1000 membres.

La nouvelle maison des tramways contient, outre de beaux bureaux et un grand café-restaurant, une admirable salle de réunions qui offre place à plus de 2000 personnes. Il n'est pas étonnant que les autres travailleurs de Roubaix éprouvent une certaine jalousie à l'égard des agents des tramways et que ceux-ci sont fiers de leur immeuble et de leur syndicat. En ce qui concerne d'ailleurs la maison, les agents des tramways considèrent qu'elle ne doit pas rester destinée à eux seuls, mais ils veulent qu'elle constitue le foyer de tout le mouvement ouvrier local.

Le syndicat des tramways de Roubaix-Tourcoing peut être considéré comme un exemple pour tous les travailleurs français; il y a même dans d'autres pays des organisations qui feraient bien de suivre cet exemple.

Nous félicitons de tout cœur les agents des tramways de Roubaix-Tourcoing de leur belle œuvre et leur disons que, de même qu'ils sont fiers de leur maison et de leur syndicat, de même l'I.T.F. est fière d'eux.

Inauguration d'une ligne aérienne entre la Grande-Bretagne et les Indes.

Samedi 30 mars, le premier des avions qui assureront le service postal régulier entre la Grande-Bretagne et les Indes, a quitté l'aérodrome de Croydon. Le transport du courrier qui exige normalement trois semaines, sera réalisé par la voie des airs en huit jours.



Le développement de la navigation aérienne.

(Suite).

Nous avons mentionné dans le numéro précédent les subventions dont la *Luft-hansa* bénéficie de la part du gouvernement allemand.

Le gouvernement français verse également des subventions aux entreprises de navigation aérienne; le montant de celles-ci se chiffrait en 1925 à frs. 51.610.000, en

1926 à frs. 60.000.000 et en 1927 à frs. 78.650.000.

Le gouvernement anglais a subventionné la société de navigation aérienne «Imperial Airways Limited», en 1927 par un montant de 137.000 livres et lui a accordé en 1928, pour une durée de 11 années, une subvention de 2.760.000 livres. On comprend l'importance accordée par les gouvernements à l'aéronautique, en considérant que, aussi bien le gouvernement anglais que le gouvernement français, ont créé un ministère de l'Air.

Le tableau suivant renseigne sur l'importance de la navigation aérienne dans différents pays. (Les chiffres ne sont pas de nature entièrement identique, vu que nous avons dû utiliser des sources différentes et que les statistiques ne sont pas toutes établies de façon uniforme):

Pays	Kilomètres de vol.							
	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Russie	—	—	—	—	504 392	461 993	899 028	1 319 779
Allemagne	—	—	—	—	717 842	1 583 492	4 949 661	6 541 159 ⁴⁾
Grande-Bretagne ¹⁾	268 800	958 900	414 400	1 244 800	1 106 400	1 424 000	1 386 958	1 351 560
France	382 000	1 653 000	2 800 000	3 543 000	3 852 000	4 500 000	—	5 220 585
Pays-Bas ²⁾	—	—	—	—	540 000	789 615	—	894 782 ⁵⁾
Pologne	—	—	—	104 688	228 618	379 462	749 707	830 381
Etats-Unis	162 600	737 600	1 676 800	3 059 200	2 809 600	2 992 000	—	7 306 790
Tchécoslovaquie	—	—	—	—	—	207 344	278 300	245 284

Pays	Passagers.							
	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Russie	—	—	—	—	1 234	2 453	3 398	4 036
Allemagne	2 042	3 975	6 820	7 733	8 507	13 422	55 185	84 594 ⁴⁾
Grande-Bretagne ¹⁾	—	5 799	5 256	10 393	15 552	13 601	11 193	16 775
France	1 184	6 419	15 241	14 397	15 459	18 771	19 768	18 861
Pays-Bas ²⁾	—	345	1 339	1 414	3 937	3 648	5 729	6 275 ⁵⁾
Pologne	—	—	—	659	2 089	2 791	5 394	6 704
Tchécoslovaquie	—	—	—	—	—	426	604	1 703
Etats-Unis	—	—	—	—	—	—	—	5 782

Pays	Marchandises et courrier transportés (en tonnes).							
	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Russie	—	—	—	—	41,6	45,8	83	92
Allemagne	9,9	12,1	31	69	44	93	808	1 607,685
Grande-Bretagne ¹⁾	46	124,5	26,6	216,4	427,1	508	550	679
France	14,5	128	202,8	570,7	882,8	1 100,9	—	1 661,812
Pays-Bas ²⁾	—	23,9	22,3	94,3	175,3	158,8	236,7	263,2
Pologne	—	—	—	153,832	12,8	30,8	76,8	153,8
Tchécoslovaquie	—	—	—	—	—	2,1	18,5	12,2
Etats-Unis	—	—	—	—	—	—	—	1 156,3

¹⁾ Courts vols de tourisme exclus; uniquement le trafic régulier.

²⁾ Tonnes-marchandises.

³⁾ Chiffres se rapportant uniquement à la «Koninklijke Luchtvaart Maatschappij» (K. L. M.)

⁴⁾ Pour 1927, nous disposons des chiffres suivants: kilomètres de vol 9.208.029; passagers transportés 102.681; courrier et colis transportés 1.942.923 tonnes.

⁵⁾ Pour 1927, la K. L. M. donne les chiffres suivants: kilomètres de vol 1.310.000; passagers transportés 12.916; courrier et colis transportés 437.139 kg.

On conçoit que l'augmentation du trafic aérien et l'extension des entreprises va de pair avec une prolétarianisation du personnel de la navigation aérienne. Tandis qu'à l'origine, les pilotes étaient presque exclusivement des officiers, ils sont actuellement recrutés en partie dans la catégorie des monteurs, ce qui ne laisse pas d'exercer de l'influence sur les conditions de travail.

Il faut que les pilotes comprennent graduellement qu'un groupement syndical est nécessaire s'ils désirent voir sauvegarder leurs intérêts professionnels. Nos organisations doivent, d'autre part, consacrer leur attention à la question du groupement syndical des travailleurs de la navigation aérienne. Pour autant que nous sachions, la Fédération allemande du Trafic est seule jusqu'à présent à

compter dans ses rangs un nombre quelque peu important de travailleurs de l'aéronautique. Elle compte parmi ses membres 194 pilotes, monteurs etc.; elle édite à leur profit un organe et a chargé un camarade, ancien aviateur, de la propagande syndicale parmi cette catégorie de travailleurs.

Convaincue du rôle important que la navigation aérienne est appelée à jouer à l'avenir dans l'ensemble des transports, l'I.T.F. a attiré l'attention des autres organisations adhérentes sur l'importance qu'il y avait à se préoccuper dès à présent de l'organisation syndicale des travailleurs de l'aviation. Elle a en outre ouvert une enquête pour se mettre au courant de ce qui a jusqu'à présent été tenté et accompli dans ce domaine.

MARINS

Les marins et le droit de vote

Dans le 1er numéro de l'année 1929, nous avons exposé comment les marins hollandais ont la possibilité d'exercer leur droit de vote. Nous donnons à présent la suite de notre article, en faisant passer en revue quelques autres pays. Ainsi que nous l'avons déjà souligné, on peut, par rapport à l'exercice du droit de vote, répartir les pays en deux groupes, à savoir ceux où les marins ont la possibilité d'exercer directement leur droit électoral et ceux où ils peuvent l'exercer de façon indirecte.

La *Grande-Bretagne* fait partie de ce dernier groupe. La loi sur la représentation nationale (Representation of People Act) de 1918 stipule entre autres choses que les marins embarqués sur un navire marchand, les pilotes et les pêcheurs (y compris les capitaines de navires marchands ou de navires de pêche et les apprentis sur de pareils navires) ont le droit, si tel est leur désir et s'il est probable qu'ils devront se rendre à la mer à l'époque des élections législatives, d'exercer leur droit de vote en donnant une procuration à une autre personne.

Ainsi que nous l'avons signalé précédemment, les marins n'ont pas jusqu'à présent profité dans une large mesure de ce droit.

En *Allemagne* où les marins ont la possibilité d'exercer de façon directe leur droit de vote, les dispositions légales y relatives datent de 1924. L'article 12 de la loi électorale du 14 mars 1924 stipule ce qui suit:

«Les marins qui comme suite à l'exercice de leur profession ne séjournent que de façon passagère dans une localité, doivent recevoir la carte d'électeur de cette municipalité s'ils désirent y exercer leur droit de vote. Il faut cependant qu'ils présentent dans leur livret de marin une indication valable, inscrite par l'Office maritime ou par les autorités municipales et les autorisant à obtenir cette carte. Il faut qu'à cet effet les marins soient mis en possession de leur livret.

Lorsque la demande d'obtenir une carte d'électeur n'est faite que le cinquième jour après le jour des élections, la demande peut être déclinée si une participation au vote ne semble plus possible.

L'Office maritime a l'obligation de placer sur demande dans le livret du marin l'indication sus-visée, après s'être assuré auprès des autorités municipales qui doivent inscrire le marin sur la liste électorale, qu'aucune objection n'existe contre pareille indication. L'indication est communiquée aux autorités municipales qui en font mention sur la liste électorale près du nom de l'intéressé.

La délivrance de la carte d'électeur est à inscrire, avec mention du jour où auront lieu les élections, dans le livret du marin.»

Les marins qui se rendent à la mer avant le jour des élections ou font escale dans un port allemand après ce jour, ont la possibilité d'exercer leur droit de vote pendant une période commençant au plus tôt 10 jours avant le jour des élections et se terminant au plus tard 5 jours après ce jour. A cet effet, un bureau de vote spécial devra être installé dans tous les ports, où les marins pourront se présenter journellement pour voter, entre 10 heures et midi, pendant la période désignée. Il est cependant nécessaire qu'ils se trouvent en possession de la carte d'électeur dont il a été question ci-dessus.

Au *Danemark*, tous ceux qui ont le droit de vote doivent avoir la possibilité de l'exercer à l'occasion de toute élection, c'est-à-dire aussi bien pour les élections législatives que pour celles des Conseils généraux et pour le referendum.

Les marins bénéficient également de cette possibilité, soit qu'ils se trouvent dans le pays soit qu'ils se trouvent à la mer. Pour les marins qui séjournent, au moment des élections, à bord d'un navire, le vote s'accomplit de telle façon que les documents nécessaires sont remis au capitaine du navire, n'importe où le navire se trouve. Après avoir reçu les papiers voulus, le capitaine du navire doit avoir soin que tous les hommes de son équipage ayant le droit de vote, aient la possibilité de remettre leur bulletin. Le scrutin est secret, du fait que le bulletin est remis sous enveloppe fermée au capitaine qui réexpédie tous les bulletins dans une lettre cachetée.

En *Norvège*, les électeurs qui ont un empêchement valable et ne peuvent pas prendre personnellement part aux élections, peuvent, en vertu de la loi sur les élections législatives, envoyer leur bulletin par lettre au bureau de vote avant la date de clôture des élections. Cette disposition s'applique également aux marins. L'article 21 de la loi stipule :

1° Les électeurs qui se trouvent, au moment des élections, en dehors des frontières du royaume, ont le droit d'envoyer leur bulletin par lettre au bureau de vote, pour autant que leur empêchement de participer au vote est légalement valable aux termes de l'article 18.

2° Ils ont le droit d'expédier leur bulletin de vote, soit avant leur départ du royaume, soit d'une localité de l'étranger. Dans ce dernier cas, il ne faut pas, qu'au moment des élections, ils aient été absents du royaume plus de 48 mois. Cette limitation n'est pas applicable à ceux qui, au moment où le bulletin de vote est délivré, font partie de l'équipage d'un navire norvégien.

Pour être valable, un bulletin de vote ne devra pas avoir été émis plus tôt que le 1er mai de l'année des élections.»

Les électeurs qui désirent envoyer leur bulletin de vote d'une localité de l'étranger doivent se faire remettre par le fonctionnaire chargé de la rédaction des listes électorales dans la circonscription où ils sont

domiciliés, une carte d'électeur. Un passeport ordinaire délivré par une autorité norvégienne peut remplacer cette carte. Pour celui qui appartient à l'équipage d'un navire norvégien, un livret maritime ou bien un brevet de capitaine, officier ou mécanicien, peut aussi servir dans ce but.

La loi prescrit que l'électeur doit seul dans une pièce placer le bulletin de vote dans une enveloppe et fermer celle-ci. Il devra ensuite, en la présence d'un consul norvégien ou du commandant d'un navire norvégien qui désignera comme témoin un membre de l'équipage, signer personnellement et de son nom entier :

a) une déclaration que l'enveloppe contient son bulletin de vote;

b) une lettre adressée au bureau de vote contenant un exposé des circonstances qui ont nécessité son absence du royaume à l'époque des élections et une déclaration en conscience qu'il a personnellement et seul dans une chambre, placé le bulletin de vote dans l'enveloppe et qu'il a personnellement cachetée celle-ci.

Ces déclarations devront être confirmées par le consul ou par le capitaine, de même que par le témoin auquel il a été fait appel, et accompagnées d'une déclaration disant que l'électeur a présenté la carte d'électeur voulue ou un autre document correspondant.

A défaut de consul, le marin peut également s'adresser à un notaire public de

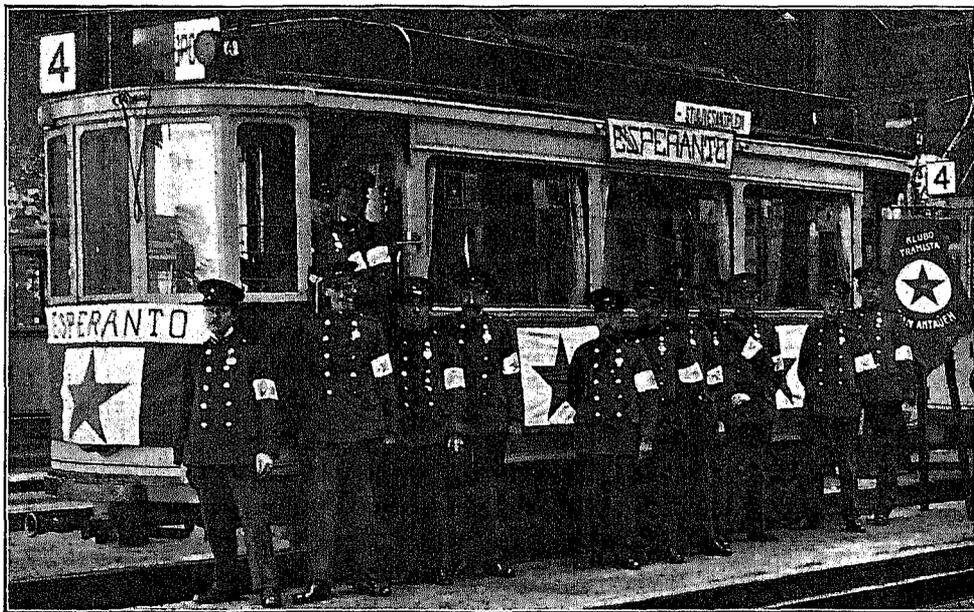
la localité de l'étranger. Le capitaine du navire peut être remplacé par un officier du pont. Le capitaine et les officiers n'ont l'obligation de prêter leur concours que lorsqu'il s'agit de membres de leur équipage ou de passagers.

La déclaration écrite, de même que le bulletin de vote sont placés dans une autre enveloppe qui est adressée au bureau de vote de la circonscription entrant en ligne de compte et munie d'une annotation indiquant qu'elle contient le bulletin de vote ainsi que les motifs d'empêchement, et mentionnant le domicile de l'électeur au 1er août de l'année des élections. Si tel est le désir de l'intéressé, le consul, le capitaine ou l'officier du pont devront immédiatement expédier la lettre dûment affranchie et recommandée. Le capitaine ou l'officier devront inscrire dans le livre de bord que l'élection a eu lieu et indiquer le nom de celui qui a fait fonction de témoin. Ils devront ajouter le nom complet de l'électeur et la circonscription électorale où il est inscrit, de même que, éventuellement, la date à laquelle la lettre a été expédiée.

Le capitaine de tout navire norvégien devra avoir soin qu'un résumé, préparé par le ministère, des dispositions applicables pour l'exercice du droit de vote à l'étranger soit affiché dans la pièce où l'équipage se tient à bord. A chaque consulat norvégien, pareil résumé devra toujours être disponible.



Membres de la klubo de Hagai tramistoj Esperantistaj «Ciam Antaŭen», fondigita en Novembro 1909.



Quelques membres de l'Association espérantiste des agents des tramways de La Haye.

La plej malnova membro, Kdo Kist, ĉiam estas fervora propagandisto kaj instruanto de post la komenco de la laboro; la klubo honoras lin pri tio.

La membroj korespondas esperantlingve kun kamaradoj preskaŭ en la tuta mondo.

Volonte la estraro ricevos gazetojn kun Esperanhavo, esperantaĵoj k.t.p. La adreso estas: Noorderbeekstraat 192 Hago (La Haye), Nederlando.

L'espéranto dans l'I.T.F.

Un club espérantiste a également été créé parmi les agents des tramways de Vienne. Ses membres seraient heureux de correspondre avec des collègues de l'étranger. Adresser les lettres à Jos Slezak, Klucyngasse 15-23, Vienne 20.