

# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

IF

N<sup>o</sup>. 16.

AMSTERDAM, le 15 mai 1922.  
VONDELSTRAAT 61.

## COMMUNICATIONS DIVERSES.

Résolution adoptée à l'unanimité des voix par la  
Conférence de la Fédération Syndicale Internationale  
pour la Reconstruction de l'Europe (Gênes, avril 1922),  
présentée à la Conférence économique des Gouvernements  
à Gênes le 19 avril 1922.

Au moment où les représentants des gouvernements réunis à Gênes recherchent les moyens propres à assurer la réorganisation économique de l'Europe et reconnaissent la nécessité d'une autre politique internationale et d'un réajustement des rapports entre les peuples, la Conférence ouvrière convoquée par la Fédération Syndicale Internationale veut faire entendre la voix du monde ouvrier et exposer les revendications du Travail, sans le concours duquel ne saurait être envisagée et menée à bien l'oeuvre de reconstruction demandée par tous les pays.

La crise économique actuelle fait ressortir les erreurs commises après la guerre. Elle est le résultat du nationalisme et de l'impérialisme économique, d'une méconnaissance prolongée de l'interdépendance matérielle et morale des peuples venue aggraver les effets de la spéculation, de la non-adaptation de la production aux besoins, du développement d'un supercapitalisme lequel, sans s'employer directement à la production, exerce une emprise de plus en plus grande sur l'économie mondiale. C'est parce que certaines nations favorisées ont ignoré la solidarité de fait qui les liait aux nations appauvries par la guerre que l'on constate aujourd'hui un déséquilibre formidable, se traduisant par l'arrêt de l'industrie dans les pays riches alors que les nations épuisées n'arrivent pas à satisfaire les besoins les plus élémentaires de leurs populations.

Une telle politique et un tel système sont condamnés par leurs conséquences mêmes.

La Conférence ouvrière souligne les répercussions désastreuses de cette situation sur les masses ouvrières.

A un moment où il est indispensable d'utiliser la force de chaque homme capable de travail, dix millions de salariés sont sans emploi et sans pain. D'autre part, la diminution du niveau d'existence des travailleurs de certains pays a non seulement pour résultat l'accroissement de la misère, la prolongation de la détresse insupportable où se trouvent les familles des chômeurs, mais aussi des conséquences redoutables pour l'économie des autres pays. Le déséquilibre a atteint une profondeur et une ampleur telles, que l'appauvrissement d'une nation contribue immédiatement à la ruine des autres.

La crise économique européenne ne peut être résolue que par une action internationale organisant la coopération de tous les peuples. On ne pourra remédier à la paralysie croissante de la production et des échanges qu'en rendant à tous les pays les moyens de produire et par là de se procurer les objets indispensables à leur vie. L'équilibre économique ne pourra d'autre part

être atteint que si toutes les nations sont appelées, à titre égal, à participer à ce travail commun de redressement et à reconstituer l'ensemble économique brisé par la guerre et la politique qui a prévalu jusqu'à présent.

La Conférence ouvrière indique, par suite, que la Russie doit reprendre, sans réserve, sa place parmi les nations européennes.

En ce qui concerne les moyens à mettre en oeuvre pour la réorganisation économique de l'Europe, la Conférence rappelant les résolutions du Congrès Syndical International de Londres (novembre 1920) met au premier plan la question des changes et celle de la répartition des matières premières.

L'actuel déséquilibre des valeurs monétaires, qui a atteint des proportions incalculables et rend par suite impossible le relèvement, par leurs propres moyens, des pays à changes avariés, ne pourra être supprimé que par une action solidaire de toutes les nations.

Les dettes formidables des Etats européens empêchent le redressement de l'économie mondiale; la première condition de ce redressement est l'annulation réciproque des prêts contractés par les pays européens durant la guerre. Il est indispensable de prévoir l'octroi de crédits dont les moyens doivent être trouvés dans un emprunt international gagé sur les ressources de l'ensemble des nations européennes, organisé par la Société des Nations et employé sous son contrôle à fournir aux Etats appauvris les moyens de reprendre leur activité industrielle et commerciale dans des conditions normales.

A côté de ces moyens, la Conférence tient pour indispensable un examen et une solution immédiate des problèmes qui pèsent sur l'économie européenne. Il ne peut pas être question de remédier utilement au désordre financier sans envisager les répercussions de la politique suivie en ce qui concerne les réparations dont la Conférence demande la révision conformément au programme établi par la Conférence Syndicale Internationale d'Amsterdam (mars 1921). Ce programme condamne le recours au seul règlement par voie financière et l'illusion de ceux qui croient trouver dans un entassement de milliards le moyen de fixer les obligations de l'Allemagne; il déclare que la seule solution permettant un effort de relèvement rapide est celle qui mettra en oeuvre la coopération de tous les peuples en faisant porter le poids des réparations sur les classes possédantes et non sur les classes ouvrières. Il est impossible de compter, pour mener à bien la reconstruction, sur les ressources d'un seul pays; le règlement des réparations doit être international, non seulement parce qu'il doit mettre en oeuvre les ressources de l'Allemagne, mais parce qu'il doit faire appel au concours des autres peuples. Pour ramener à des proportions raisonnables les charges incombant à l'Allemagne, les puissances de l'Entente doivent d'autre part renoncer aux paiements imposés pour les pensions de guerre et mettre fin aux occupations militaires et aux sanctions.

Mais la crise économique pressante ne relève pas exclusivement d'une opération financière, si vaste soit-elle. En même temps que l'organisation de ces crédits internationaux, il est nécessaire d'organiser internationalement le contrôle et la répartition des matières premières indispensables à l'industrie et à l'agriculture dans le but de soustraire ces matières premières à la spéculation privée, et de régler la question des frets en vue de concilier les intérêts de l'exportation avec ceux de l'importation.

La solution du problème des matières premières est inséparable des mesures d'ordre financier devant remédier à la crise des changes. L'équilibre des valeurs monétaires pourra seulement être rétabli si toutes les nations acceptent de régler la production de manière que les industries des pays possesseurs ou monopolisateurs de matières premières ne rendent pas plus pénible et plus difficile la vie des nations pauvres mises dans l'impossibilité de soutenir la concurrence. Cette solution ne pourra être atteinte qu'en mettant tous les pays en mesure de rendre, par leur travail intensifié, l'équivalent des matières premières et des produits ouvrés reçus par eux.

Ces mesures générales, qui pourront être ultérieurement complétées en mettant en valeur les terrains et les mines non encore exploités ou mal exploités grâce à une coopération internationale, donneront à l'Europe la possibilité de s'acheminer vers un processus régulier de la production et des échanges, et aussi vers la mise en valeur de la main d'oeuvre existant dans les diverses nations en évitant le plus possible le fléau du chômage.

C'est seulement par ces moyens que l'on pourra espérer l'abandon définitif du protectionisme douanier poussé à l'extrême limite et qui est un des facteurs les plus importants du renchérissement de l'existence, de l'abaissement du niveau de vie des travailleurs, de l'amointrissement de leur pouvoir productif et la démoralisation du prolétariat atteint par un chômage toujours plus grand.

En résumé, le but à poursuivre doit être:

1. - de mettre fin aux difficultés qu'éprouvent les pays à change déprécié, de se procurer les matières indispensables à leur industrie, tant pour qu'ils puissent subvenir à leur consommation intérieure que pour leur permettre de procéder à des échanges avec les autres pays et de rétablir par suite leur situation financière;
2. - de mettre fin à l'impérialisme économique dont les effets se manifestent dans la crise présente et aux dangers qu'il présente pour la paix;
3. - d'amener les différentes nations à rechercher, chez elles et entre elles, une organisation de la production qui permette à la fois d'harmoniser celle-ci avec les besoins et de développer la mise en valeur des richesses naturelles et leur utilisation maximum qui ne saurait être atteinte qu'en mettant tous les peuples à même d'employer leurs forces-travail.

Le mouvement ouvrier international considère que ces mesures sont essentielles pour combattre la crise présente et que leur réalisation ne peut plus être retardée.

La Conférence exprime d'autre part la conviction unanime des organisations ouvrières que le désarmement est une condition nécessaire au relèvement économique de l'Europe. Il est lamentable de penser qu'après une guerre affreusement meurtrière et malgré le désarmement de l'Allemagne, les effectifs des armées permanentes en Europe s'élèvent aujourd'hui à 4.700.000 hommes contre 3.700.000 avant le conflit mondial. Ces fardeaux militaires, qui pèsent sur la vie des peuples, constituent des charges lourdes et improductives et entravent la reconstruction des ruines que la guerre a laissées après elle. Si la réduction des armements fait l'objet des revendications les plus vives des peuples, ce n'est pas seulement en raison de la déperdition des forces et des richesses que les armements comportent, c'est aussi en raison des périls qu'ils font courir à la paix.

La Conférence, regrettant que la question du désarmement soit exclue du programme de Gênes, prend acte de la déclaration selon laquelle ce problème est soumis à la commission spéciale constituée par la Société des Nations qui en a déjà commencé l'examen; elle demande que les gouvernements prennent l'engagement de faciliter les travaux de cette commission et toutes les mesures à prendre pour les faire aboutir et contribuer ainsi à la réorganisation économique d'une Europe épuisée.

Cette réorganisation ne peut se faire que par la Paix; elle vaudra dans la mesure où elle assurera enfin des rapports entre les peuples en unissant ceux-ci pour une même oeuvre qui fera disparaître les haines persistantes de la guerre et les nouvelles causes de conflit.

La Conférence ouvrière de Gênes doit, pour les mêmes raisons, s'élever contre les tentatives faites par le capitalisme pour confisquer à son profit l'oeuvre internationale à entreprendre; la main-mise sur les parties appauvries de l'Europe de syndicats, trusts ou consortiums organisés dans les nations riches provoquerait des compétitions économiques nouvelles entre ces nations.

Le mouvement ouvrier ne pourrait accepter des règlements s'effectuant au profit du capitalisme dont les responsabilités dans la crise actuelle sont évidentes. Il ne pourrait non plus admettre que la réorganisation économique projetée soit un prétexte à réduire les avantages conquis par la classe ouvrière et en particulier la journée de huit heures ou la semaine de 48 heures.

Prêts à contribuer à l'oeuvre engagée à Gênes, profondément désireux de la voir aboutir, de sauvegarder la paix, de supprimer les détresses qui pèsent sur les différentes nations, de servir les intérêts les plus sûrs de l'humanité, les travailleurs n'admettraient cependant, à aucun prix, que cet effort s'exerce contre leurs intérêts et compromette encore leur situation déjà précaire.

x

x

x

Contre la Guerre,

Lisez, constatez, apprenez!

L'Angleterre, dans le budget annuel courant, dépense 62.518.000 £ pour l'éducation publique et 207.794.000 £ pour l'armée, la marine et l'aéronautique, soit 3 fois plus pour détruire que pour construire. Elle peut seulement consacrer 30.000 £ à assainir les quartiers infects pour toute l'Ecosse, mais elle peut consacrer 24.960.000 £ à l'occupation militaire de la Mésopotamie. Elle a réduit d'environ moitié un programme de construction reconnu indispensable, mais elle présente une colombe de paix à la Conférence de Washington sous la forme de 4 nouveaux dreadnoughts, dont les premiers frais s'élèvent de 8 à 10 millions de £ la pièce.

La raison de ces contrastes doit être cherchée dans une politique étrangère secrète, autocratique et non contrôlée par la nation.

Dans les 10 ans qui ont précédé la guerre, elle a dépensé 684.000.000 £ en armements qui, disait-on, devaient assurer la paix. Le résultat a été la guerre et la dette nationale est aujourd'hui de 8.000.000.000 £.

L'Angleterre a gagné la guerre. La guerre devait apporter des profits incomparables. Elle a accru l'empire de 1 million de milles carrés et le nombre des chômeurs de 2 millions. Le traité de paix devait être juste et équitable. Il a été injuste et tyrannique, dicté à huis clos. Maintenant l'Angleterre dépense quatre fois plus en armements qu'en 1913.

x                    x  
                          x

La dernière guerre a coûté à l'Australie 440.000.000 £ et 60.000 vies humaines. Les détenteurs privés de la fortune dans l'Empire se sont enrichis de 600.000.000 £ depuis 1914. Et des dizaines de milliers d'australien sont sans travail. N'est-ce pas là une terrible accusation contre le capitalisme? Le socialisme changerait tout cela, en établissant la prospérité générale et la paix internationale.

x                    x  
                          x

Une bonne affaire.

Benjamin C. March, du Conseil National des Fermiers de Chicago, estime que chaque soldat américain tué durant la guerre a rapporté aux profiteurs de son pays un bénéfice net de 250.000 dollars.

x                    x  
                          x

## PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

### L'Union Suisse des Cheminots en 1921.

Le rapport annuel de cette organisation, un volume de 200 pages environ, nous a été envoyé récemment.

L'Union suisse des cheminots a été fondée il y a trois ans environ et a été composée d'une dizaine d'unions corporatives, dont chacune jouit encore actuellement d'une certaine indépendance comme groupe professionnel. L'organisation n'en est pas moins unie toutefois: car, tandis que dans d'autres organisations les manœuvres destructives des communistes ont eu des suites néfastes, les membres de l'Union ont travaillé en bonne coopération et coude à coude malgré la différence de leurs orientations politiques.

Bien que plusieurs personnes aient été congédiées par suite des mauvaises conditions industrielles (le personnel des chemins de fer fédéraux a perdu p.ex. 1800 hommes qui ont été mis à la retraite et qui n'ont pas été remplacés), l'effectif des membres de l'organisation a passé de 38.609 à 39.036, auxquels il faut ajouter plus de 3500 membres retraités et formant une organisation à part, de sorte que la Fédération englobe au total plus de 42.600 membres.

Dans le rapport, les différentes actions conduites au cours de l'année écoulée ont été amplement relatées. On se souvient de la puissante démonstration, tenue à Berne au mois de décembre par le personnel du trafic contre l'aggravation des conditions de travail, démonstration à laquelle ont pris part 20.000 personnes. Le contrat avec les membres est entretenu par 3 journaux, "Der Eisenbahner" (allemand), "Le Cheminot" (français) et "Il Ferroviere" (italien).

En 1921, la situation financière de l'Union, bien que meilleure qu'en 1920, ne fut pas encore florissante. Le déficit fut réduit de 26.934,86 frs. à 19.730,83 frs. Les fonds sont administrés séparément et comprennent la caisse de Résistance: 199.519,35 frs. et la caisse de Secours: 36.533,20 frs.

x                    x  
                          x

### L'Union allemande des Cheminots.

Le 3 avril dernier, le Comité Directeur de l'Union allemande des Cheminots a tenu une session, et les 9 et 10 avril il s'est réuni avec les cheminots locaux; les deux conférences ont eu lieu à Hannover. Il a été décidé d'augmenter les cotisations comme suit: celles de la 1<sup>ère</sup> classe seront portées de 4 à 8 marks, celles de la 2<sup>e</sup> classe de 3,50 à 7 marks et celles de la 3<sup>e</sup> classe de 1,50 à 2 marks, tandis que les cotisations de la 4<sup>e</sup> classe, s'élevant à 50 pf., seront maintenues. Le supplément local ajouté aux cotisations doit s'élever pour la première et pour la deuxième classe à 50 pf. au moins. Les indemnités payées par la caisse de Secours ont été augmentées d'une moyenne de 50 pf. - La Fédération a fondé une section spéciale d'employés.

x                    x  
                          x

Résolution du Comité Directeur de l'Union des Cheminots allemands.

(Adoptée à Hanovre le 10 avril 1922.)

"Les évènements de ces derniers temps, spécialement en ce qui concerne l'agitation qui s'est produite parmi les cheminots et qui vient de prendre fin, amènent le Comité Directeur à déclarer nettement que la propagande pour l'Internationale Syndicale formée à Moscou et les conséquences des directives recommandées par les représentants de cette Internationale doivent nécessairement mener à des luttes acharnées parmi les syndiqués, à un arrêt de la combativité et finalement à une scission dans l'organisation. Considérant ces faits, le Comité Directeur, pour faire suite à l'appel du Comité Central publié récemment dans le N° 48 du "Deutschen Eisenbahner" (Cheminot allemand), se voit obligé de déclarer que des membres, occasionnant un tel affaiblissement et un tel effrittement de l'Union, doivent être considérés comme des éléments nuisibles, contre lesquels le Comité Central doit agir avec tous les moyens permis par les Statuts.

Le Comité Directeur est d'avis que l'Union ne peut remplir ses tâches que par la complète indépendance de ses résolutions, basées sur les statuts et sur les décisions du Congrès. Par conséquent ne saurait être fonctionnaire que celui qui, loin de subordonner son travail dans le syndicat aux directives de personnes ou de groupes étrangers à l'Union, se rallie strictement aux principes des prescriptions indiquées plus haut de notre fédération."

Se basant sur la résolution précitée, le Comité Directeur déclare ce qui suit: Chaque membre est lié par les règlements et décisions des instances responsables devant le Congrès, c.à.d. le Comité Directeur et le Comité Central. Les membres qui participent à la formation de "noyaux" ou assistent à des conférences de noyaux existants de l'Internationale Syndicale de Moscou et qui acceptent ou exécutent des indications de personnes ou de corporations se trouvant en dehors de l'Union, de même que les membres qui convoquent eux-mêmes des réunions de cheminots du Parti Communiste d'Allemagne ou qui figurent sur les listes des Conseils d'Entreprise du Parti Communiste d'Allemagne, expriment par ceci qu'ils renoncent à rester affiliés à l'Union.

x

x

x

## OUVRIERS DU TRANSPORT.

### Salaires et conditions de travail dans des ports européens.

#### A l l e m a g n e .

##### 1. Durée du travail.

Dans toute l'Allemagne ainsi que dans les états libres de Dantsic et de Memel, la journée de 8 heures est réglementée par la loi. De plus, les stipulations légales sont encore rehaussées par les conclusions des contrats collectifs.

##### 2. Travail supplémentaire.

Des heures supplémentaires, s'ajoutant à la journée de 8 heures, ne sont accordées que pour des travaux d'armement, c.à.d. quand le vaisseau doit être terminé en 3 heures.

##### 3. Travail de nuit.

Ce n'est que dans les ports où les navires doivent passer des écluses et qu'ils sont tenus à tenir compte de la marée (à Bremerhaven p.e.) que les coupes de nuit sont éventuellement accomplies en plus des 8 heures réglementées. Tous les autres ports ne permettent un travail prolongé qu'en cas de danger et quand il est impossible de trouver des travailleurs remplaçants.

##### 4. Indemnités de chômage.

Pour les ouvriers, ne travaillant qu'à mi-temps (ouvriers auxiliaires, ouvriers inscrits sur les registres des Ports) on ne compte, avec l'autorisation du Ministère du Travail, que 50% du salaire réellement touché pour le calcul des indemnités de chômage. Les localités du pays sont groupées dans 5 classes.

A partir du 13 février 1922, les indemnités au maximum payées aux chômeurs s'élèvent (par jour) à:

	Dans les endroits ressortant sous les classes:			
	<u>A</u>	<u>B</u>	<u>C</u>	<u>D et E</u>
1. pour hommes:				
a) au-dessus de 21 ans et vivant dans leur propre famille . . . . .	18,50	17.-	15.-	12,50 marcs
b) au-dessus de 21 ans et vivant dans une famille étrangère . . . . .	15.-	13,50	12.-	10.- "
c) avant 21 ans révolus .	10.-	9.-	8.-	7.- "
2. pour femmes:				
a) au-dessus de 21 ans et vivant dans leur propre famille . . . . .	15.-	13,50	12.-	10.- "
b) au-dessus de 21 ans et vivant dans une famille étrangère . . . . .	10.-	9.-	8.-	7.- "
c) avant 21 ans révolus .	8.-	7,25	6,25	5,25 "
3. comme indemnités supplémen- taires de famille pour:				
a) la femme . . . . .	8,75	7,75	6,75	5,50
b) les enfants et autres membres de la famille ayant droit au secours .	7,50	6,75	6,25	5,50

En dehors de ces chiffres, la Fédération allemande des Ouvriers du Transport paye une indemnité de secours à ses membres chômeurs; le montant en dépend de la classe des cotisations, à laquelle appartient le membre en question et du nombre de cotisations hebdomadaires qu'il a payées. La durée du secours se règle d'après le temps que la personne en question est membre de son organisation.

La réglementation du secours est comme suit:

Cotisations hebdomadaires	Nombre de semaines par an que le secours est payé	Classes des cotisations et secours p. semaine				
		I.	II.	III.	IV.	V.
60	6	16	14	12	10	5
120	7	18	16	14	12	6
180	8	20	18	16	14	7
300	9	22	20	18	16	8
420	10	24	22	20	18	9
600	12	26	24	22	20	10

A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1922 toutes les indemnités de chômage seront augmentées comme suit: la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> classe de 4 marks, la 3<sup>e</sup> de 3 marks, la 4<sup>e</sup> de 2 marks et la 5<sup>e</sup> de 1 mark par semaine.

#### 5. Salaire.

Les salaires sont, par suite de la montée incessante du coût de la vie, fixés pour une très courte période (en général 1 mois). Pour le district d'Emden à Lubeck les salaires minima sont d'environ 170 Mk. par équipe (8 heures en jour). Cette réglementation est en vigueur depuis le 16 avril 1922. Des négociations sont en cours qui, à ce que l'on attend, donneront 30 Mk. d'augmentation.

A Stettin le salaire minimum est de 206 Mk., à Dantsic 160 Mk., dans les ports à l'est de Dantsic 130 Mk.

Des négociations sont également entamées dans ces ports.

x x x

#### Hambourg, Altona et Harbourg.

#### Durée du travail.

On travaille en coupes, jour et nuit:

- I<sup>ère</sup> coupe (8 heures) de 7 heures du matin à 3 heures  $\frac{1}{2}$  de l'après-midi ( $\frac{1}{2}$  heure de repos).
- II<sup>e</sup> coupe (7 $\frac{1}{2}$  heures) de 3 heures de l'après-midi à 11 heures du soir ( $\frac{1}{2}$  heure de repos).
- III<sup>e</sup> coupe (7 $\frac{1}{2}$  heures) de 11 heures du soir à 7 heures du matin ( $\frac{1}{2}$  heure de repos).

Le repos de la 2<sup>e</sup> et de la 3<sup>e</sup> coupe est payé.

Les dimanches et jours fériés on travaille en deux coupes chacune de 6 heures (sans interruption), à savoir:

- Coupe I de 7 heures du matin à 1 heure de l'après-midi.
- " II " 1 heure de l'après-midi à 7 heures du soir.

Il est interdit aux employeurs de charger un seul ouvrier d'un travail de deux ou plusieurs coupes de suite ou de plus de 48 heures par semaine, il est de même interdit à l'ouvrier d'accepter un tel travail.

Pour toutes les entreprises, où la journée de 8 heures ne peut être appliquée, la semaine de 48 heures (respectivement le mois de 208 h.) a été stipulée.

#### Travail supplémentaire.

Le travail supplémentaire n'est permis qu'avec l'autorisation de la représentation ouvrière officielle (Conseil d'entreprise) et à un maximum de 3 heures. Il est payé de 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> % en sus du taux normal.

#### Travail de nuit.

On travaille en 3 coupes de 8 heures, parmi lesquelles une coupe de nuit.

Dès qu'une nouvelle équipe se met au travail, la première n'accomplira plus de travail supplémentaire.

#### Salaires.

Le salaire minimum était au 16 avril 1922 de 170 Mk. p. coupe.

Les contrats collectifs<sup>ns</sup> garantissent que des salaires pour la journée entière ou pour des coupes entières.

#### Indemnités de chômage.

Hambourg appartient à la classe A pour les indemnités de l'Etat.

#### Chômage.

En 1921 le pourcentage des chômeurs s'éleva à 4,85% (1913 : 4,57). Par suite de la crise dans le commerce mondial, l'effectif des ouvriers des ports, qui en 1920 s'élevait à 15.687, a baissé à 14.687 ce qui représente une perte de 900 membres ou 6%.

x x x

#### B r ê m e s .

#### Durée du travail.

Coupe du jour de 7 heures du matin à midi (<sup>1</sup>/<sub>2</sub> heure de repos) et de 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5 heures de l'après-midi.

Première coupe de nuit 5 heures de l'après-midi à 1 heure de la nuit (<sup>1</sup>/<sub>2</sub> heure de repos).

Deuxième coupe de nuit 1 heure de nuit à 7 heures du matin sans repos.

Le jour précédent la Noël, la Nouvelle Année, Pâque et Pentecôte on travaille de 7 heures du matin à 1 heure de l'après-midi (<sup>1</sup>/<sub>2</sub> heure de repos).

Dimanches et jours fériés 4 coupes chacune à 5 heures (sans repos). Commencement de la première coupe à 7 heures du matin. Fin de la 4ième coupe à 3 heures de la nuit. Aux élévateurs on accomplit trois coupes alternatives chacune de 8 heures avec une demi-heure de repos. Commencement à 6 heures du matin.

Il n'est pas permis à un seul ouvrier de travailler pendant deux ou plusieurs coupes de suite, ou pendant plus de 48 heures par semaine.

Heures supplémentaires.

Des heures supplémentaires ne sont accomplies qu'en cas d'urgence (travaux d'armement ou d'urgence). La durée est illimitée. Le travail supplémentaire est payé 30% en sus du taux normal. Les coupes supplémentaires, durant plus de 2 heures, sont payées au taux de 4 heures supplémentaires; si le travail dépasse les 3 heures, le salaire est payé d'après les stipulations en vigueur pour la première coupe de nuit.

Travail de nuit.

On travaille en 3 coupes (parmi lesquelles 1 coupe de nuit). Le travail supplémentaire pour les coupes de nuit est permis.

Salaires.

Salaire minimum 170.- Mk. par coupe. On garantit le paiement de demi-coupes du jour et de coupes de nuit entières.

Indemnités de chômage.

Brêmes ressort sous la classe de salaires A. Les indemnités de l'Etat pour les ouvriers des ports qui chôment, s'élèvent par semaine à:

	Pour chômage complet	Si le travail accompli est:		
		1 jour	2 jours	3 jours
Célibataires	111.-	11,25	....	...
Familles sans enfants	163,50	55.-	18.-	...
" avec un enfant	208,50	103,25	56.-	...
" " deux enfants	253,50	133,25	91.-	...
" " trois "	298,50	217,35	134.-	25,50
Chaque enfant de plus	45.-	45.-	45.-	45.-

Quand on travaille plus de 3 jours par semaine, on ne paye pas d'indemnité.

Chômage.

Il n'y a pas eu de chômeurs ces derniers 7 mois.

x x x

L ü b e c k .

Durée du travail.

3 heures par jour.

Heures supplémentaires.

Les heures supplémentaires ne sont permises qu'à un maximum de deux heures en cas d'urgence.

Travail de nuit.

Le cas de travail de nuit se présente; la deuxième coupe est accomplie par de nouvelles équipes.

Salaires.

Mk.135.- par jour. Le salaire est fixé à la journée.  
Le travail à forfait paye plus en général. Chaque demi-journée commencée est payée comme une pleine journée. Quand au travail à forfait on n'atteint pas de salaire journalier, celui-ci doit être pleinement payé.

Chômage.

½% (30 chômeurs sur 5700 membres).

Indemnités de chômage.

Les indemnités sont payées conformément aux stipulations de l'Etat.

x x x

K i e l .

Durée du travail.

8 heures par jour.

Heures supplémentaires.

Au maximum de 2 heures seulement et en cas de nécessité urgente.

Travail de nuit.

Pour le travail de nuit on se relaye. Le travail de nuit est payé 110% en sus du taux ordinaire.

Salaires.

Le salaire stipulé s'élève à Mk.20.- par heure. Des réglémentations, concernant les salaires de base, n'ont pas été prises.

Indemnités de chômage.

Les stipulations pour l'indemnité générale de chômage payée par l'Etat s'appliquent aussi aux ouvriers du port. Aux paiements prescrits par les Statuts s'ajoute un supplément local de 100%.

Chômage.

Le pourcentage des chômeurs s'élève à 30%. L'effectif des ouvriers des ports a diminué de 20% contre l'effectif de 1920 et d'environ 75% contre celui de 1914.

x x x

S t e t t i n .

Durée du travail.

8 heures par jour (de 8-12 et 2-6) ou en 2 coupes respectivement de I. 6 heures du matin à 2 heures de l'après-midi;  
II. 2 heures de l'après-midi à 10 heures du soir.

Salaires.

Mk.200.- par jour; pour le travail en coupes Mk.225.- par jour. Pour le déchargement de ferraille un supplément de Mk.51.- est payé par homme et par jour. Chaque demi-journée commencée doit être payée en entier.

Travail de nuit.

On n'accomplit pas de travail de nuit.

Indemnités de chômage.

On applique les mêmes stipulations en vigueur dans le reste du pays.

Chômage.

45 - 50 %. Avant la guerre il y avait plus de 800 ouvriers des ports; aujourd'hui il y en a 612. On ne constate pas de diminution de l'effectif des membres.

x x x

B r e m e r h a v e n .

Pour la durée du travail }  
heures supplémentaires } voir Introduction.  
travail de nuit }

Salaires.

Salaire minimum 170 Mk. par jour. Pour les ouvriers des ports le salaire pour la demi-journée entamée est garanti, sauf pour les services etc. rendus aux passagers qui s'embarquent.

Indemnités de chômage.

Mêmes stipulations qu'à Hambourg.

x x x

E t a t l i b r e d e D a n t s i c .

Durée du travail.

8 heures, légalement prescrites.

Travail supplémentaire.

En cas d'urgence; une limite déterminée n'a pas été fixée.

Travail de nuit.

Le travail de nuit ne se fait que très rarement. On n'accomplit pas de travail en coupes.

Salaires.

Le salaire s'élève à partir du 1<sup>er</sup> avril 1922 à Mk.160.- par jour. On garantit un minimum de 80 Mk. par demi-journée.

Indemnités de chômage.

Payées par l'état; ne s'appliquent pas encore aux ouvriers des ports de Dantsic.

Chômage.

10% actuellement. Les mois de janvier et de février indiquent un chiffre de 50-70 %. On ne constate pas de diminution de l'effectif des membres.

x x x

Etat libre de Memel.

Durée du travail.

8 heures légalement prescrites.

Travail supplémentaire.

Une heure tout au plus.

Travail de nuit.

Ne s'accomplit pas.

Salaires.

Salaires minimum Mk.130.- par jour. On garantit 1/4 de journée.

Indemnités de chômage.

Ne sont pas payées par l'Etat.

Chômage.

32%. On ne constate pas de diminution dans l'effectif des membres.

x x x

G r a n d e - B r e t a g n e .

La Fusion dans les Transports.

Le projet attend l'approbation des congrès annuels.

1.100.000 membres.

Le grand projet de fusionner les ouvriers du transport et les travailleurs des chemins de fer dans la Fédération Nationale des Ouvriers du Transport a été approuvé par les divers Comités exécutifs et sera présenté pour confirmation aux prochains congrès annuels des corps respectifs.

L'Association des Mécaniciens et Chauffeurs de locomotives (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen) réunit le 16 mai; l'Association des Employés de chemins de fer, (Railway Clerks' Association), le 26 mai; la Fédération des Ouvriers du Transport (Transport Workers' Federation), les 8 et 9 juin, à Cardiff et l'Union Nationale des Cheminots (National Union of Railwaymen), du 3 au 7 juillet, à Bradford.

Aussitôt après, si le projet est adopté, le congrès inaugural de la Fédération des Ouvriers du Transport reconstituée sera réuni et les fonctionnaires et le Comité exécutif désignés.

On estime que l'effectif total de la Fédération sera environ 1.100.000 (400.000 des syndicats du transport et 700.000 des 3 syndicats des chemins de fer).

x

x

x

## GENS DE MER.

### La Fédération italienne des gens de mer décide de s'affilier à l'I.T.F.

La Fédération italienne des gens de mer "Federazione Italiana dei Lavoratori del Mare" a décidé de se retirer de l'I.S.F. (International Seafarers' Federation) et de s'affilier à l'I.T.F. L'effectif des membres de cette organisation s'élève à 10.000.

x x  
x

### Les cargaisons de pont et la sécurité en mer.

Le "Journal of Commerce" du 29 mars 1922 publie le premier rapport de la Commission internationale pour l'étude des cargaisons de pont (International Deck Cargoes Committee), désignée par la Conférence maritime internationale (International Shipping Conference), réunie à Londres en novembre 1921, sous les auspices de la Chambre maritime de Grande-Bretagne (Chamber of Shipping of the United Kingdom).

Dans ce rapport, la Commission donne un historique complet de la question et rappelle, en particulier, les recommandations présentées par les divers pays. Elle déclare ensuite qu'une réglementation relative aux cargaisons de pont pourrait prendre les deux formes suivantes:

- a) Réglementation uniforme de la hauteur et du poids des cargaisons de pont ou
- b) Introduction de certificats pour les vaisseaux transportant une cargaison de pont, avec ou sans franc bord.

La Commission estime que la deuxième de ces propositions est la plus acceptable et que les mesures suivantes devraient être sérieusement étudiées:

- 1) Obligation pour tous les bateaux d'avoir un certificat, si la cargaison de pont dépasse de plus de 5% la portée en lourd en ordinaire;
- 2) Uniformisation par une Convention internationale des méthodes d'obtention de ces certificats;
- 3) Audition d'experts sur la question de savoir s'il serait utile d'ajouter à ces mesures un système uniforme de détermination de la ligne de charge et une réglementation de la hausse et du poids des cargaisons de pont.

Le capitaine doit veiller à ce que l'arrimage de la cargaison et le lest assurent au bateau une stabilité suffisante, en tenant compte de la hauteur et du poids de la cargaison de pont et à ce que, au moment où il quitte le port, après avoir pris un chargement de bois sur le pont, le vaisseau ne donne pas de la bande. Le capitaine doit éviter aussi que la cargaison de pont ne présente une charge trop lourde pour le pont lui-même.

On propose un certain nombre de mesures spéciales pour empêcher que la cargaison n'entrave la liberté des mouvements de l'équipage ou ne barre l'accès au gouvernail et des dispositifs de sécurité et pour permettre l'installation de lisses spéciales quand la cargaison remplit une partie non protégée du pont.

La Commission demande aussi qu'il soit fait deux parts du bois embarqué comme cargaison de pont, l'une faisant corps avec le bateau, l'autre étant placée sur la première et pouvant en être facilement séparée.

x x  
x

# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

ITF

---

---

N<sup>o</sup> .....

AMSTERDAM, .....  
VONDELSTRAAT 61.

A t t e n t i o n !

Les organisations qui ne nous ont pas encore communiqué leur effectif au 1<sup>er</sup> janvier 1922, sont instamment priées de le faire dans le plus bref délai.

x x x

Les organisations affiliées sont priées de nous envoyer les questionnaires et les résultats des enquêtes vu que cette documentation et ces matériaux nous sont de la plus grande utilité voire même indispensables pour la rédaction des rapports etc.

x x x