

**BULLETIN D'INFORMATION**  
DE LA  
**FÉDÉRATION INTERNATIONALE  
DES OUVRIERS DU TRANSPORT.**

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,  
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE - AMSTERDAM

SIÈGE: AMSTERDAM (PAYS-BAS) 61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE: 20186

## SOMMAIRE :

<b>Communications diverses :</b>			
Chronique syndicale . . . . .	133	Les risques d'accident et de maladie existant pour les chauffeurs de locomotive . . . . .	136
<b>Communications du Bureau . . . . .</b>	<b>134</b>	La réglementation de la durée du travail du personnel des chemins de fer. (Tchécoslovaquie) . . . . .	139
Joseph Tomschik sexagénaire . . . . .	135	<b>Ouvriers du Transport :</b>	
Photographie. Tomschik à la Conférence internationale de Milan de 1905 . . . . .	135	Giuseppe Sardelli condamné à quatre ans de prison . . . . .	137
<b>Chemins de fer :</b>		La manipulation des scories Thomas . . . . .	137
Les administrations de chemins de fer contre la journée de huit heures . . . . .	136	Conditions existant pour la circulation automobile et les chauffeurs professionnels de différents pays . . . . .	138
		Enquête concernant l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways (Allemagne) . . . . .	143
		<b>Gens de Mer :</b>	
		Le vrai visage de Chris Damm . . . . .	145
		Conditions de travail des marins dans les différents pays (Norvège). . . . .	146
		<b>A tous échos . . . . .</b>	<b>148</b>
		<b>Espéranto . . . . .</b>	<b>148</b>

Prière d'emprunter des communications à notre Bulletin - en mentionnant la source.

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### Chronique syndicale.

#### L'anniversaire de la révolution russe.

Quelle que puisse être la signification que l'on accordera plus tard, dans les annales de l'humanité, aux révolutions subséquentes à l'issue de la grande guerre, il est certain dès à présent que le renversement du tsarisme en Russie et la constitution de la république ouvrière et paysanne seront désignés un jour, dans les manuels d'histoire, comme l'événement prépondérant de la période actuelle. S'il existe au sein du mouvement ouvrier international des divergences d'opinion, les avis sont cependant unanimes pour estimer que l'effondrement des républiques soviétiques signifierait un renforcement sensible de la réaction internationale et un affaiblissement sérieux de la classe ouvrière dans tous les pays.

C'est précisément parce que nous reconnaissons toute l'importance qu'il faut attribuer au pouvoir des soviets, que nous sentons des craintes nous assaillir en songeant aux différends qui se manifestèrent au moment même de la célébration de l'anniversaire de la révolution. Puissent ces différends ne pas compromettre l'œuvre constructive qui s'accomplit dans tous les domaines en Russie, car c'est de la réussite de cette

œuvre que dépend la continuation de l'existence des républiques soviétiques et c'est elle qui, en fin de compte, pourra amener un rapprochement entre les russes et nous.

#### La F.S.I. et la Grande-Bretagne.

Le premier essai tenté ouvertement pour réaliser un rapprochement entre la F.S.I. et la Centrale des trade-unions n'a pas eu beaucoup de succès. L'élection par le Congrès syndical international, contre le gré des délégués anglais et contre son propre gré, de Georges Hicks dans le Comité Directeur de la F.S.I., a indisposé les esprits en Angleterre. Les anglais ont souligné, au cours des délibérations, qu'ils ne prétendent point faire valoir de titres à la présidence, mais qu'en ce qui concerne les candidatures pour le siège au Comité Directeur, ils n'entendaient pas plus que d'autres pays, tolérer des immixtions dans leurs affaires internes. Cette issue des pourparlers, après que le Congrès d'Edimbourg avait pour ainsi dire entièrement rompu les relations avec les russes, a dû être pour beaucoup une désillusion. Celui qui supposerait que c'était la pour les anglais une raison de céder, témoignerait ne pas connaître la mentalité du mouvement anglais. La liberté de parole est devenue une tradition en Grande-Bretagne et l'on peut dire que c'est grâce à cet esprit de tolérance que le mouvement syndical anglais a pu grandir et demeurer uni. En se rappelant cela, on comprendra comment il se fait que tantôt un dirigeant de l'aile gauche, tantôt un dirigeant de l'aile droite, soit élu à l'unanimité des voix, président du Congrès des trade-unions. C'est cela précisément aussi qui constitue la quintessence des divergences d'opinion entre la F.S.I. et les anglais. Espérons qu'il sera possible d'ici la réunion du Conseil Général, en janvier prochain, de trouver une solution, car l'adhésion et la collaboration des syndicats britanniques constituent pour le mouvement syndical international, une question de vie ou de mort.

#### Le danger de guerre menaçant.

Les manifestations navales de l'Italie à Tanger, la conclusion des traités entre l'Italie et l'Albanie et

entre la France et la Yougoslavie, sans parler encore des accents guerriers hystériques d'un Mussolini et des machinations italiennes dans les Balkans appuyées par le gouvernement conservateur anglais, nous rappellent sans cesse que l'Italie fasciste constitue une menace de guerre permanente et attirent notre attention sur le fait que, exactement comme avant 1914, les différents pays préparent, par des accords réciproques, le front de guerre, pour la défense des intérêts capitalistes respectifs. On ne saurait assez répéter la question : le mouvement ouvrier sera-t-il prêt à écarter le danger, le moment venu ? Il appartient, estimons-nous, à la F.S.I. d'y consacrer son entière attention.

#### Le fascisme en Italie.

La coopération entre le Travail et le Capital à la manière fasciste, va de pair avec l'oppression de la classe ouvrière. Les syndicats indépendants ont été terrassés en Italie — ce n'est d'ailleurs que par des actes de violence contre des travailleurs inermes que le fascisme réussit à se maintenir — et cependant, il semble que les classes laborieuses italiennes ne se laisseront pas tout faire. La censure sévère fait qu'une petite partie seulement des mouvements d'insurrection qui se produisent en Italie, arrive à notre connaissance. Toutefois, les milliers d'arrestations auxquelles a procédé le régime fasciste contre les ouvriers qui ont voulu s'opposer aux réductions de salaires dictées par le gouvernement, nous prouvent que beaucoup de travailleurs italiens, primitivement induits en erreur par le fascisme, en reconnaissent à présent le vrai caractère et désirent se dresser contre l'avisement progressant de leur niveau de vie.

Le fascisme a outrepassé son point culminant. Au lieu de la Terre Promise, il n'a apporté aux travailleurs que pauvreté et misère. La question se pose de savoir si l'heure d'une énergique action internationale n'a pas sonné.

#### Conflits du travail.

Après avoir duré pendant plus de trois semaines, la grève des ouvriers du port de Braila (*Roumanie*) a été levée. La patronat n'ayant pas réussi à embaucher des briseurs de grève — bien qu'on ait fait appel à l'aide de soldats pour le chargement et le déchargement des navires — le ministre du Travail intervint, après quoi les parties se mirent d'accord par un compromis. Avant le 15 décembre, un projet de réglementation des conditions de travail devra être préparé.

Les employeurs pensaient être en mesure d'anéantir l'Union des ouvriers des ports ou du moins d'en éparpiller les effectifs. Ce dessein ayant échoué, ils cherchent à présent à exercer une pression sur le gouvernement, afin que celui-ci déclare l'organisation illégale pour avoir proclamé une grève sans faire appel à l'intervention des instances d'arbitrage. Ils ont porté plainte devant le tribunal contre les dirigeants de l'organisation qui, en vertu des lois en vigueur, peuvent être condamnés à des amendes de 20.000 lei et à des peines d'emprisonnement allant de 3 mois à un an. Les patrons usent également d'autres tracasseries en interdisant l'accès du port aux hommes de confiance des travailleurs. Nous suivons avec attention la marche des événements et sommes prêts à secourir les camarades roumains dans les heures difficiles qui les attendent. Le résultat de l'action de secours entamée par l'I.T.F. en leur faveur a dépassé les espérances, ce qui fait que nous pourrions concourir énergiquement au maintien de l'organisation.

Dans l'*Inde britannique*, le conflit aux chemins de fer n'a pas encore pris fin. La Fédération des syndicats de l'Inde s'est intéressée à la question et s'est dé-

clarée prête à prendre en mains la direction d'une grève générale éventuelle. Ce fait indique combien les grévistes peuvent compter sur la sympathie de la classe ouvrière de leur pays. Si le gouvernement ne prend aucune mesure contre les compagnies, une grève générale est inévitable. Quelle que soit l'issue d'un pareil conflit, il apprendra certainement aux entreprises de chemins de fer qu'il faut qu'elles considèrent et qu'elles traitent l'organisation syndicale comme le représentant qualifié de leur personnel.

#### La résistance passive.

Il ne faut pas que cela nous étonne, si, dans une période comme la nôtre où le transport par route fait des progrès incessants, les cheminots aient recours, pour la réalisation de leurs buts, à d'autres moyens que la cessation du travail. Ce n'est donc point un hasard que dans deux pays, les cheminots aient engagé un mouvement de résistance passive, à savoir au Danemark, pour s'opposer aux projets de compression des effectifs, et en Tchécoslovaquie, pour appuyer les revendications des organisations syndicales par rapport à la révision de l'échelle des traitements.

Nous reviendrons par la suite sur les résultats de ces mouvements.

## COMMUNICATIONS DU BUREAU

#### Heures de service et de repos du personnel des chemins de fer.

Les organisations n'ayant pas encore répondu à notre circulaire à ce sujet, sont priées de le faire sans délai.

#### Nouvelle brochure concernant les conditions de travail du personnel des chemins de fer.

La parution d'un nouveau volume de la série des conditions de travail du personnel des chemins de fer dans différents pays attend la publication des rapports concernant la France et l'Allemagne que nous espérons recevoir sous peu.

#### Insignes.



Les insignes dont on trouve la reproduction ci-contre peuvent être obtenus en forme de broche ou d'épingle, au prix de fl. 0.25 pièce.



#### Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes:

Union des cheminots norvégiens . . . . .	fl.	316.26
Fédération française des moyens de transports . . . . .	frs.	6.200.—
Union des bateliers de Tchécoslovaquie . . . . .	cr.	350.—
Union des transports de Finlande . . . . .	fl.	246.—
Fédération allemande du trafic . . . . .	mk.	2.728.60
Syndicat national du personnel des Ch.P.T.T.M.A. de Belgique . . . . .	fl.	1.690.—

#### Secours en faveur des grévistes des Indes britanniques (suite)

Union des cheminots allemands . . . . .	mk.	300.—
Union des cheminots danois . . . . .	cr.	1.000.—

#### Secours reçus pour les ouvriers des ports de Roumanie.

Fédération allemande du trafic . . . . .	mk.	1.000.—
Union néerlandaise des transports . . . . .	fl.	100.—
Union autrichienne des transports . . . . .	sch.	2.000.—
Union suédoise des chauffeurs de navires . . . . .	cr.	500.—
Union suédoise des transports . . . . .	cr.	666.—
Union finlandaise des transports . . . . .	fl.	124.84
Union des ouvriers allemands des transports de Tchécoslovaquie . . . . .	cr.	5.000.—
Union des marins suédois . . . . .	cr.	150.—

#### Produit de la vente de cartes d'adhésion de la section des marins.

Union des chauffeurs danois . . . . .	cr.	250.—
---------------------------------------	-----	-------

#### Changement d'adresse.

L'organisation des marins de Lettonie a transféré son siège à Riga, de Melngalvju iela 5 à Kemerejas iela 7/9.

## Joseph Tomschik sexagénaire.

Au congrès de l'Union des cheminots autrichiens qui doit se réunir à Vienne, du 26 au 30 novembre, notre camarade Joseph Tomschik, secrétaire de cette organisation, sera fêté par ses amis et collègues à l'occasion de son 60ème anniversaire. Qu'il nous soit permis d'ajouter aux félicitations cordiales et aux nombreuses marques d'affection dont il sera sans doute l'objet, l'expression de notre profonde sympathie et de notre reconnaissance sincère envers ce vétéran de notre mouvement qui a tant fait pour l'organisation internationale des ouvriers des transports en général et pour celle des cheminots en particulier.

Au cours de la fondation et de la consolidation de l'Union des cheminots qui se sont heurtées parfois, notamment dans l'ancienne monarchie réactionnaire, à des difficultés quasi-insurmontables, de même que pendant et après la révolution, Tomschik a toujours occupé une place de premier rang.

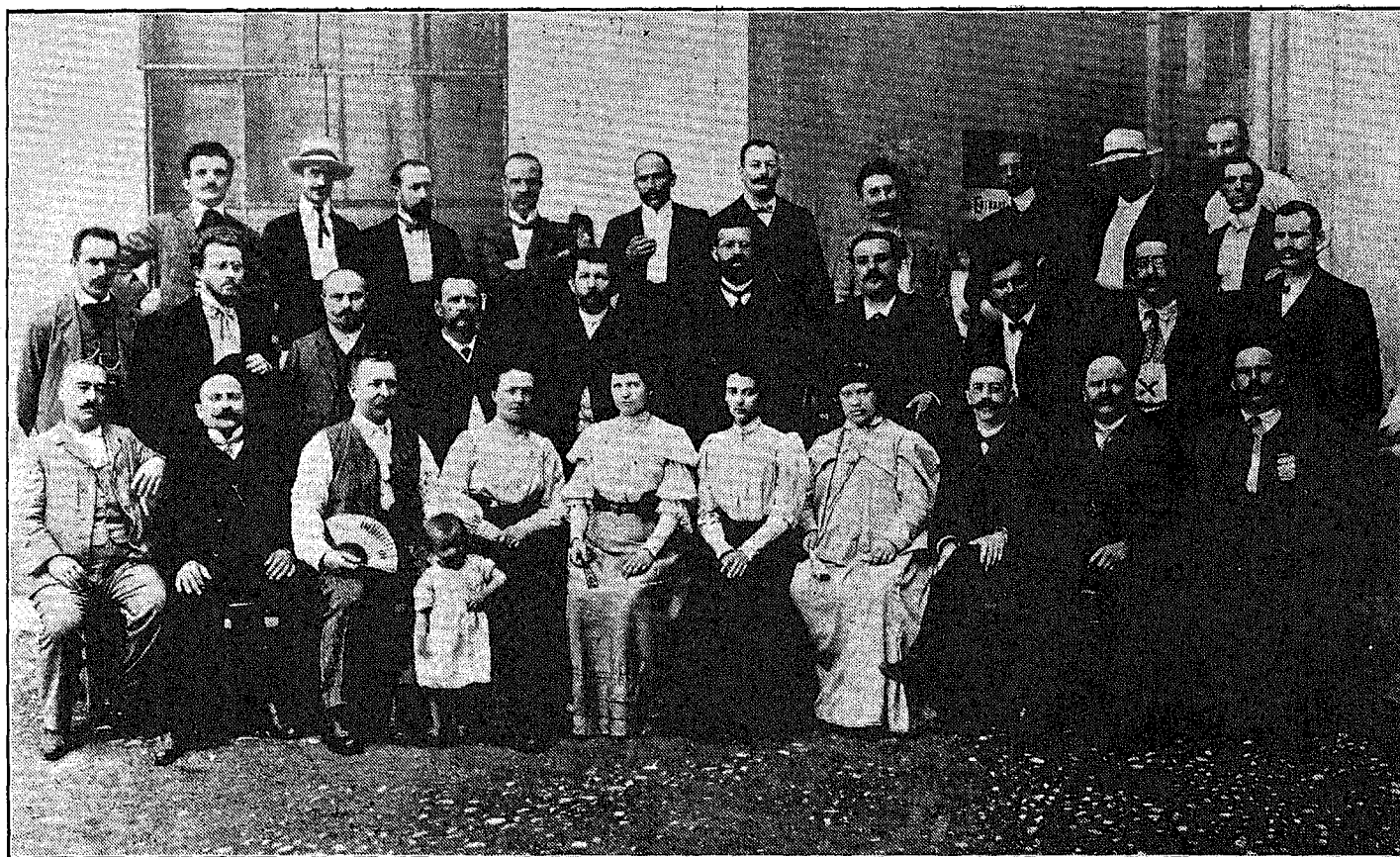
Dès les premiers débuts du groupement international des ouvriers des transports, il fit partie de l'I.T.F., dans le Comité Exécutif de laquelle il occupe actuellement une

place importante tant par la valeur de sa personnalité que comme représentant de son organisation.

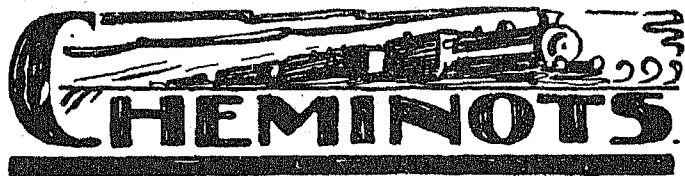
Parmi toutes les satisfactions que Tomschik aura en ces jours, la plus grande sera sans doute, pour lui de même que pour les autres militants du mouvement ouvrier autrichien, de penser que toutes les peines et tous les efforts n'ont pas été vains.

Ils ont réussi en effet à créer dans leur pays, un mouvement qui, par son organisation intérieure, par son activité, et par l'esprit qui anime ses membres et ses dirigeants, inspire tous ceux qui entrent en contact avec lui et constitue un exemple lumineux pour nous tous. Ce n'est sûrement pas un hasard que dans des pays comme la Pologne, la Yougoslavie et la Roumanie, on trouve les meilleurs combattants dans la lutte de notre classe, précisément dans ces régions où autrefois l'organisation syndicale autrichienne a exercé son influence éducatrice. Ce qu'on voit aujourd'hui en Tchécoslovaquie est également un résultat de la formation reçue à l'école autrichienne.

Notre Internationale est fière de sa section autrichienne qu'elle tient à honorer par les remerciements et souhaits de bonheur, adressés en ce jour à son digne représentant.



× Tomschik à la Conférence internationale de Milan de 1905.  
On reconnaîtra sur la photo plusieurs autres vieux amis.



## Les administrations de chemins de fer contre la journée de huit heures.

Le périodique français, «Les Annales des Chemins de fer et Tramways», a publié récemment un article sur l'application de la journée de huit heures aux chemins de fer français, article que l'organe des administrations allemandes, la «Zeitung des Vereins», reproduit sans indication de la source. L'auteur de l'article en cause a passé son temps à calculer quelle aurait été l'importance des bonis, respectivement de combien les déficits auraient été réduits, si la journée de huit heures n'avait pas été appliquée aux chemins de fer français.

Amusement assez inoffensif, dira-t-on, si ce n'était que l'article tend manifestement à combattre la loi des huit heures. Cela n'aurait sinon aucun sens d'écrire et de faire imprimer de pareilles «études», et les organes patronaux étrangers ne saisiraient pas des deux mains l'occasion de reproduire la sagesse qu'elles contiennent.

Nous ne voudrions pas priver nos lecteurs du plaisir de prendre connaissance du tableau dressé par l'auteur. Le voici :

	Résultats réels d'exploitation	Résultats sans la journée de huit heures
1921 . . .	— 2061 mill. de frs.	— 961 mill. de frs.
1922 . . .	— 1167 " " "	— 67 " " "
1923 . . .	— 1117 " " "	— 17 " " "
1924 . . .	— 448 " " "	— 752 " " "
1925 . . .	— 594 " " "	— 606 " " "
1926 . . .	— 560 " " "	— 1860 " " "

L'étude part apparemment de point de vue que les chemins de fer constituent un tout indépendant et que la législation sociale d'un pays ne doit pas trouver d'application au personnel des chemins de fer, tant que des bénéfices ne sont pas garantis au patronat. Il n'y a point lieu de s'étonner que les entreprises de chemins de fer aient besoin d'un certain temps avant de pouvoir surmonter les conséquences de l'application d'une mesure de justice sociale, lorsqu'on considère que la direction se trouve entre les mains de gens qui ne témoignent aucune compréhension pour la valeur sociale et intellectuelle de cette mesure.

Considéré en lui-même, le tableau mérite certainement aussi quelques réflexions.

Toutes les statistiques sur les accidents attestent que le chiffre des accidents s'accroît à mesure que le degré d'épuisement des travailleurs augmente. L'auteur du tableau a-t-il tenu compte de la destruction de capitaux qu'aurait entraînée l'augmentation des accidents découlant d'heures de travail plus longues? Est-il certain que les cheminots français auraient consenti à accepter, à côté de leurs salaires minimes, des heures de travail supérieures à celles existant dans l'industrie privée? Tout en connaissant l'attachement des cheminots à leur métier, nous croyons cependant que les chemins de fer auraient dans ce cas eu à faire face à une insuffisance de main-d'œuvre.

Les déficits des chemins de fer dans l'après-guerre constituent un phénomène international qui s'est manifesté aussi bien dans les pays où la journée de huit

heures a été introduite, que dans ceux où l'on n'a pas encore réussi à faire aboutir cette revendication. Dans de nombreux pays en outre, l'inflation a eu une répercussion néfaste sur l'exploitation des chemins de fer. Il était tout simplement impossible et souvent même peu souhaitable d'adapter immédiatement les tarifs aux conditions modifiées. Il est un fait incontestable que l'industrie privée, particulièrement celle qui travaille pour l'exportation, a réalisé ainsi des bénéfices inouïs; serait-il donc juste de se décharger sur les cheminots du poids des conséquences de ces conditions anormales? Les cheminots qui n'ont aucun contrôle sur l'exploitation, n'ont d'ailleurs point de raisons de supposer que les administrations ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour éviter des déficits. Si l'administration veut être son propre maître, elle prend sur elle de ce fait l'obligation de faire des conditions convenables à ses salariés.

Les chemins de fer constituent un moyen de transport d'intérêt général, qu'ils soient exploités par l'Etat ou par des compagnies privées. Il appartient donc à la communauté de réclamer pour le personnel des conditions de travail équitables. Or, demander aux cheminots des heures de travail plus longues que celles des ouvriers industriels, c'est poser une exigence injuste.

Il est du devoir de l'administration d'adapter l'exploitation aux conditions modifiées et non pas le contraire, car il faut qu'elle comprenne qu'elle a affaire, non seulement à des chiffres, mais aussi à des êtres vivants.

## Les risques d'accident et de maladie existant pour les chauffeurs de locomotive.

Pour appuyer devant les autorités d'arbitrage une demande d'augmentation des salaires des chauffeurs de locomotive sur les chemins de fer du Sud-Est des Etats-Unis, l'Association des chauffeurs et du personnel des remises de locomotives (Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen), a rédigé un mémoire signalant le caractère dangereux et insalubre du travail des chauffeurs.

«Les risques professionnels du chauffeur de locomotive» ainsi constate l'organisation, «sont incessants, attendu qu'il passe sur la locomotive toutes les journées de travail de sa vie. Même s'il est promu mécanicien, les risques ne sont pas diminués, sauf en tant que le travail du mécanicien est quelque peu moins dangereux.»

Se basant sur les chiffres fournis par l'Interstate Commerce Commission, l'organisation fait ressortir que dans la période allant de 1916 à 1925, il y eut 1.315 chauffeurs tués et 67.437 de blessés dans des accidents de chemins de fer, non incluses les nombreuses victimes des accidents ayant des rapports indirects avec la circulation des trains.

Un alinéa du mémoire est consacré aux dangers des passages à niveau et des croisements, «attendu que les accidents qui se produisent aux croisements de lignes, peuvent causer des dégâts et de sérieuses blessures au personnel de la locomotive et que les accidents qui se produisent aux passages à niveau, bien que ne donnant généralement pas lieu à des blessures sérieuses, exposent le chauffeur aussi bien que le mécanicien à une sérieuse tension nerveuse, à cause de leurs graves responsabilités. En 1925, il y eut dans les provinces du Sud un total de 301 tués et 1058 blessés aux passages à niveau et croisements.»

A côté des dangers d'accidents, il est fait mention

des maladies qui affectent plus spécialement les chauffeurs. D'après le rapport pour 1925 du contrôleur médical en chef du Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, c'est la pneumonie qui, depuis 1882, occupait la première place parmi les maladies ayant occasionné la mort de chauffeurs. Le fait que, ces trois dernières années, les maladies du cœur et des reins atteignent le plus haut pourcentage, va de pair avec l'augmentation de la puissance et du tonnage des trains, de même que des heures de service. Il y a des indications d'efforts excessifs psychiques aussi bien que physiques.

Une constatation extrêmement grave est celle affirmant que les cas de cécité augmentent sensiblement. La cause en est cherchée dans l'intensité de la chaleur et dans l'éclat des feux auxquels sont exposés les chauffeurs.

Terminons cet aperçu en reproduisant le tableau dressé par le contrôleur médical de l'organisation et indiquant le nombre et les causes des décès et des cas d'invalidité parmi les membres, pour les années 1917 et 1924:

Cause.	1917	1924
<i>Décès.</i>		
Accidents de chemins de fer . . . . .	173	128
Pneumonie . . . . .	54	42
Violence (autre que provenant d'accidents des chemins de fer)	146	58
Tuberculose . . . . .	57	66
Affections cardiaques . . . . .	49	84
Fièvre typhoïde . . . . .	27	4
Grippe . . . . .	1	3
Maladies des voies digestives . . . . .	36	16
Maladies zymothiques . . . . .	20	4
Maladie de Bright . . . . .	31	28
Cancer . . . . .	17	13
Maladies nerveuses . . . . .	23	16
<i>Invalidité.</i>		
Amputations . . . . .	46	18
Tuberculose . . . . .	—	101
Cécité . . . . .	33	54
Paralysie . . . . .	5	10
Maladie de Bright . . . . .	8	18
Ataxie locomotrice . . . . .	3	10
Affections cardiaques . . . . .	12	18



### Giuseppe Sardelli condamné à quatre ans de prison.

Nous apprenons que le Tribunal de Rome vient de condamner par contumace à quatre ans de prison le camarade Giuseppe Sardelli, membre du Conseil Général de l'I.T.F., ancien député et secrétaire du Syndicat italien des Tramways.

Quel est le crime qui a valu à notre camarade une punition aussi sévère? Il a été condamné pour s'être «expatrié clandestinement», c'est-à-dire pour avoir quitté sans autorisation officielle une patrie qui ne lui réservait que des peines et des vexations sans nombre, et avoir privé ainsi les autorités fascistes du plaisir de l'envoyer dans une des «îles maudites», où il risquait de partager le sort du regretté Stagnetti.

Le verdict du tribunal a été affiché sur la maison où habite la famille du condamné, maison étroitement surveillée par la police à qui l'on a donné l'ordre d'empêcher toute marque de sympathie de la part des travailleurs romains qui conservent du camarade Sardelli un souvenir reconnaissant.

### La manipulation des scories Thomas.

Dans ces dernières années de nombreux cas d'affections pulmonaires se sont manifestés parmi les dockers de Nouvelle-Zélande employés au déchargement de scories Thomas, un engrais exporté en grandes quantités du continent d'Europe. La Fédération des dockers de Nouvelle-Zélande qui s'occupe de ces travailleurs a engagé une action pour obtenir une réglementation légale protectrice, mais elle s'est heurtée en cela à des difficultés, attendu que les opinions officielle et médicale de son pays ont re-

poussé son point de vue, selon lequel la manipulation des scories Thomas est préjudiciable à la santé.

C'est pour cette raison que la Fédération s'adressa pour obtenir de l'aide, à l'I.T.F. qui fit une enquête dans plusieurs pays. Les résultats de cette enquête fournissent des preuves frappantes des effets préjudiciables des scories Thomas sur les travailleurs employés dans la fabrication ou la manipulation de cette matière.

Les informations recueillies attestent que le pourcentage des maladies et décès est élevé parmi les travailleurs employés dans le broyage, l'emballage, le chargement et le déchargement ou toute autre manipulation des scories Thomas. Les opinions sont différentes en ce qui concerne la cause des malaises. Pendant les manipulations, une poussière fine se répand en grande quantité et on a supposé que les petits particules de silicate aux arrêtes vives, qui composent en partie cette poussière, exercent un effet nuisible sur les poumons en cas d'aspiration. La plupart des autorités consultées semblent toutefois être d'avis que le pourcentage de silicates dans les scories est trop minime pour être la cause des maladies et les attribuent plutôt à la chaux vive présente en grande quantité et aux composés de phosphore. Tous sont d'accord pour déclarer que les voies respiratoires sont atteintes à un degré qui aboutit souvent à une forme aiguë de pneumonie.

Des preuves particulièrement convaincantes des effets dangereux des scories Thomas sont fournies par le périodique «Arbeiterschutz», un journal publié sous les auspices du ministère du Travail du Reich allemand où la manipulation de scories Thomas a été depuis 1899, l'objet de prescriptions protectrices.

Les chiffres suivants empruntés aux rapports annuels de l'Inspection du travail du district de Dusseldorf indiquent le nombre des décès et des maladies parmi les travailleurs de quatre moulins où sont broyées les scories.

Année:	Nombre des travailleurs employés:		Cas de maladie:		Maladies des voies respiratoires:		Décès par suite de pneumonie:	
	Total:	Moyenne:	Nombre:	Durée:	Nombre:	Durée:	Nombre:	Durée:
		ne:	(jours)	(jours)		(jours)		(jours)
1903 à 1913	17.188	4.423	4.276	56.331	1.559	20.161	103	
1918 à 1925	11.493	3.375	3.486	62.581	976	23.637	62	

Il est intéressant de comparer ces chiffres à des

chiffres analogues pour d'autres industries. Le tableau ci-après contient des chiffres concernant :

- a) les quatre moulins sus-visés;
- b) un haut-fourneau situé dans le district de Hildesheim;
- c) les adhérents obligatoires masculins à la Caisse de maladie de Leipzig;
- d) les adhérents obligatoires masculins à la section de l'industrie du ciment et de la chaux de la Caisse de maladie de Leipzig.

Des chiffres séparés sont fournis par rapport à la section de l'industrie du ciment et de la chaux, parce que cette industrie est similaire à celle des scories Thomas, en tant que le travail s'effectue également dans une atmosphère saturée de poussière. Afin de faciliter les comparaisons, les chiffres ont été réduits à une moyenne par 100 travailleurs employés.

Année:	Nombre des travailleurs employés:		Cas de maladie:		Maladies des voies respiratoires:		Décès par suite de pneumonie:	
	Total:	Moyenne:	Nombre:	Durée: (jours)	Nombre:	Durée: (jours)		
a) 1903/13	388	100	97	1.274	35.2	458	2.3	
a) 1918/25	341	100	103	1.854	26	700.3	1.8	
b) 1909/13	—	100	46.5	794	—	—	—	
c) 1909/13	—	100	39.55	855	5.63	148.9	0.052	
d) 1909/13	—	100	61.9	1.230	9.14	220	—	

On constatera que les chiffres relatifs aux décès et maladies dans les moulins de broyage de scories Thomas sont bien plus élevés que les autres, même que ceux qui ont rapport à l'industrie du ciment et de la chaux.

Sur une moyenne de 100 ouvriers travaillant dans ces moulins, 2,3 sont morts par an de pneumonie durant la période allant de 1903 à 1913, et 1,8 durant la période allant de 1918 à 1925.

Parmi les membres masculins inscrits à la Caisse de maladie de Leipzig et ayant entre 20 et 34 ans d'âge, il n'y eut que 0,029 décès par suite de pneumonie par 100 membres et, entre l'âge de 35 à 44, 0,075 par 100 membres, ce qui donne une moyenne de 0,052, soit à peu près 1/40 du chiffre enregistré pour les travailleurs des moulins de broyage de scories. Ces limites d'âge ont été prises, attendu qu'elles correspondent approximativement à l'âge des travailleurs employés dans les moulins de broyage de scories.

Le pourcentage des décès pour toutes causes était parmi les membres de la Caisse de maladie de Leipzig de 0,765 pour cent, tandis que, entre les âges de 20 et 34 et de 35 et 44 ans, il était respectivement de 0,327 et 0,589, soit de 1/6 à 1/3 du pourcentage des décès de pneumonie uniquement enregistrés parmi les travailleurs des moulins de scories.

Les chiffres officiels suivants indiquant le pourcentage des décès qui se sont produits en 1923 sur l'ensemble de la population masculine d'Allemagne, confirment les assertions ci-dessus.

*Décès par 100 habitants masculins en 1923.*

Causes	Age	
	15 à 30 ans	30 à 60 ans
Pneumonie . . . . .	0.019	0.060
Autres maladies des voies respiratoires . . . . .	0.013	0.039
Toutes causes . . . . .	0.495	0.908

Le danger ne reste pas limité aux travailleurs employés dans les moulins mêmes, mais s'étend également à ceux employés sur les terrains de l'entreprise et dans les magasins, ainsi qu'à ceux qui manipulent les scories au cours de leur transport.

La poussière excessivement fine perce à travers les sacs d'emballage, et l'action chimique des scories en détériore le tissu, particulièrement lorsqu'ils ont été emmagasinés longtemps, et fait qu'ils se déchirent, rai-

sons pour lesquelles il y a toujours de la poussière là où ces scories sont manipulées. Dans une entreprise de Dusseldorf s'occupant de la manutention de scories Thomas et employant 108 travailleurs, on enregistra en l'année 1908, 67 cas de maladies des voies respiratoires dont 24 atteignirent des conducteurs de véhicules employés au transport des scories et 19 d'autres travailleurs de l'entreprise.

Une autre danger se trouve dans le nettoyage et la réparation des sacs vides. En 1912, deux jeunes filles travaillant au service de la réparation des sacs d'un moulin de broyage, moururent comme suite à une pneumonie aiguë, résultat d'une négligence incroyable de la part des personnes qui avaient donné à réparer des sacs non nettoyés.

Les renseignements reçus d'autres pays, bien qu'étaient de caractère plus général et non accompagnés de détails statistiques, confirment ce qui a été allégué ci-dessus concernant le caractère dangereux de la poussière des scories.

Les renseignements recueillis indiquent que l'on peut beaucoup faire pour diminuer le danger, en évacuant la poussière au moyen de ventilateurs, en couvrant les machines ou d'autres façons. Les chiffres élevés de mortalité et de maladie indiquent que beaucoup reste encore à faire à cet égard, et tous ceux qui s'intéressent au bien-être des travailleurs doivent s'employer pour obtenir une législation de protection des hommes employés dans ce travail. Il est d'une nécessité absolue que la manipulation des scories Thomas soit inscrite parmi les travaux dangereux et que les maladies des voies respiratoires contractées durant le travail soient considérées comme maladies professionnelles et assimilées aux accidents du travail.

## Conditions existant pour la circulation automobile et les chauffeurs professionnels de différents pays.

Le secrétariat de l'I.T.F. a soumis à la Conférence internationale des conducteurs d'automobiles qui a eu lieu à Paris cette année, une série de rapports concernant les questions indiquées ci-dessus.

Dans la supposition que les organisations de chauffeurs professionnels attacheront de l'importance à être informées également sur les conditions existant dans les pays pour lesquels des rapports n'ont pas pu être préparés avant la conférence, nous commençons ici la publication d'un extrait des renseignements qui nous ont été fournis par les camarades australiens et que nous avons groupés de la même façon que ceux des rapports sus-visés.

### Australie.

#### I. Etendue et développement de la circulation automobile.

##### 1) Renseignements statistiques.

Les véhicules automobiles admis à la circulation étaient au nombre de :

Année	Voitures automobiles	Moto-cyclottes	Voitures automobiles affectés à un usage commercial		Total
1922/23	116 658	42 649	13 438 x		172 745
1923/24	168 568	52 717	18 056 x		239 341
1924/25	221 441	58 079	26 116 x		305 636

en majeure partie camions-automobiles.

(Lire la suite page 143).

## La réglementation de la durée du travail du personnel des chemins de fer.

### TCHÉCOSLOVAQUIE.

Immédiatement après la fin de la guerre mondiale, la journée de 8 heures légalement prévue fut introduite dans la République tchécoslovaque nouvellement fondée. L'Assemblée nationale vota, le 19 décembre 1918, la loi des 8 heures dont le bénéfice s'étend également au personnel des chemins de fer et décida que cette loi entrerait en vigueur le 28 janvier 1919. Il est certain que l'application de la loi aux chemins de fer n'était pas chose simple à réaliser. Cela ressort de la loi même, du fait que l'article premier déjà admet pour les entreprises de transports une réglementation des heures de travail s'écartant de la journée de 8 heures et détermine que le total des heures de travail ne devra pas, dans une période de 4 semaines, excéder 192 heures. Dans le chapitre sur les heures supplémentaires, le principe de la durée de présence a été établi, attendu qu'il y est prévu que, dans les entreprises d'intérêt public, les heures de travail régulières de certaines catégories d'agents peuvent être prolongées lorsque le travail effectif de l'agent en cause n'occupe pas plus de 6 heures par jour, bien que sa durée de présence soit plus longue. Pour les entreprises de chemins de fer, c'est le ministre des Chemins de fer qui doit établir la longueur de la durée du travail, après avoir précédemment demandé l'avis des délégués du personnel.

En vue de l'application de la loi et de son adaptation à la situation spéciale qui existe aux chemins de fer, le ministre des Chemins de fer a rendu divers décrets entrés en vigueur le 1er octobre 1919. Pour les services auxiliaires des remises de locomotives ainsi que pour le service de l'exploitation, la mise en vigueur de la loi fut toutefois différée jusqu'au 31 décembre 1919. Des règlements furent édictés graduellement pour les différents services, à savoir :

- 1) pour le personnel de la traction et des ateliers;
- 2) pour le personnel des trains;
- 3) pour le personnel des gares;
- 4) pour le personnel de service de la voie;

Auparavant, le ministre de la Prévoyance sociale avait stipulé que la loi ne s'appliquait pas aux services administratifs de l'Etat, ce qui fait que le personnel employé au ministère des chemins de fer de même que dans les services régionaux, n'est pas assujéti aux dispositions de la loi sur la durée du travail.

Il n'est pas aisé de donner un aperçu général sur la durée du travail en vigueur aux chemins de fer tchécoslovaques, attendu que les réglementations qui existent pour les catégories mentionnées plus haut, sont très différentes entre elles. Nous estimons par conséquent qu'il est opportun de faire suivre ici un résumé des divers règlements, réparti sur les divers chapitres, raison pour laquelle la forme du présent aperçu s'écarte quelque peu des rapports déjà publiés sur le même sujet. Toutefois, il est impossible de donner d'une autre façon une idée de la situation qui existe en Tchécoslovaquie.

Selon les données les plus récentes, l'effectif du personnel employé aux chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque était de 139.651 unités. Les heures de travail ou de service s'y élevaient aux chiffres ci-après, selon les indications qui nous ont été fournies par l'Union tchécoslovaque des cheminots :

	Effectif du personnel	Nombre des heures de travail ou de service par jour
Services administratifs . . . . .	7.090 unités	6 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>
Service de la voie et des constructions . . . . .	28.481 „	8—11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Service des gares et des trains . . . . .	63.192 „	8—10
Service de la locomotive . . . . .	20.881 „	8—9
Service des ateliers . . . . .	13.814 „	8
Imprimerie des billets . . . . .	100 „	8
Service des magasins du matériel . . . . .	981 „	8
Service de l'éclairage . . . . .	102 „	8—9

Les dispositions légales ne sont pas observées aussi strictement que le prescrivent les règlements. Le maximum de 192 heures est souvent dépassé, mais en conséquence de la division qui règne parmi les organisations du personnel, il n'a pas été possible jusqu'à présent d'obtenir des améliorations. Des négociations sont en cours à l'heure actuelle.

## DURÉE DU TRAVAIL.

Par jour calculée sur une période de 28 jours

En moyenne: maximum **8** heures

Au maximum: **16** heures

### Personnel de la locomotive et des trains.

Les heures de travail du personnel de la locomotive et des trains ne doivent pas, dans une période de 4 semaines, excéder 192 heures. Pour le calcul de la période de service, entrent en ligne de compte, pour ces deux groupes:

1) *la durée du travail préparatoire.* (Pour le personnel de la locomotive, cette durée s'élève à une heure avant le départ régulier du train de la gare ou de la remise; pour les chefs de train et gardes-convois sur les lignes principales, elle est d'une heure et pour les autres agents du train d'une demi-heure avant l'heure régulière du départ du train. Lorsque le service ou les conditions locales le nécessitent, la durée du travail préparatoire peut être prolongée pour les chefs de train et les gardes-convois à un maximum de deux heures. Sur les chemins de fer secondaires, le travail préparatoire s'élève pour l'ensemble de l'équipe d'un train à une demi-heure.)

2) *la course sur le train conformément à l'horaire.* (Les retards des trains n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul de la durée du travail. Aucune indemnité spéciale n'est payée dans ce cas, attendu que la rétribution des heures supplémentaires est comprise dans les indemnités de parcours mensuelles. Lorsqu'il se produit qu'un certain convoi est régulièrement en retard, il faut que le tableau du roulement soit modifié.)

3) *les travaux auxiliaires.* (Pour le personnel de la locomotive, ces travaux consistent en le chauffage préalable des voitures et la tenue sous pression de la locomotive. Pour le lavage des chaudières, une durée de 5 heures est accordée. En ce qui concerne le personnel des trains, il s'agit de tous les travaux réclamant la présence de l'équipe d'un train dans une gare, par exemple le remplacement des agents des manœuvres et la composition provisoire de rames de wagons supplémentaires en cas d'embouteillage.)

4) *Autres travaux.* (Pour le personnel de la locomotive on accorde, pour arrêter la machine, une heure, si le personnel s'occupe lui-même de l'extinction des feux et 20 minutes, si ce travail est fait par d'autres. Le personnel des trains a droit, après l'heure régulière d'arrivée du convoi dans la gare terminus, à  $\frac{1}{4}$  d'heure pour travaux complémentaires; cette disposition n'est pas applicable aux chemins de fer secondaires.)

5. *Apprentissage.* Pour l'apprentissage, les agents ont droit à 2 heures par mois.

6. *Les parcours à effectuer en chemin de fer pour raisons de service.*

### Personnel des gares.

Le service du personnel des gares se compose de travail effectif et de simple présence. En cas de service alterné le temps nécessaire pour la passation du travail est considéré comme travail effectif. La durée de ce travail est fixée pour chaque cas séparément selon les exigences du service. Lorsque le service ne se compose que de travail effectif, la durée n'en peut pas dépasser, pendant une période de 4 semaines, 192 heures. Lorsque le service consiste en partie en simple présence, ce maximum peut être dépassé, toutefois uniquement dans le cas où la durée totale du travail effectif n'est pas supérieure, dans une période de 4 semaines, à 144 heures.

Les catégories du personnel qui ne travaillent que le jour et sans interruption, font des tours de service de 8 heures. Le service du personnel des bureaux est de 8 heures par jour, réparti selon les usages locaux.

### Personnel de la voie.

Partout où les gardes-voies fournissent uniquement du travail effectif, la durée du service ne peut pas excéder, dans une période de 4 semaines, 192 heures. Lorsque la durée du service comprend également de la simple présence, les dispositions en vigueur pour le personnel des gares sont applicables. Les ouvriers de l'entretien de la voie ne travaillent que le jour et fournissent des tours de service de 8 heures.

### Divers.

Le service de réserve du personnel de la locomotive et des trains s'effectue par roulement, de même que le service ininterrompu des remises des locomotives, des ateliers, des centrales électriques et usines à gaz. Les ouvriers des remises etc. qui ne font pas de service alterné, fournissent 48 heures par semaine, la répartition de ces heures sur les différents jours de la semaine, étant réglée de concert avec les délégués du personnel.

### Réglementation du travail pour le personnel ne tombant pas sous le coup de la loi.

Le personnel des services centraux et régionaux fournit, du lundi au vendredi, 7 heures de travail par jour et le samedi 5 heures.

### Dispositions relatives au personnel féminin.

Les femmes ne sont admises à travailler que dans le service de la surveillance de la voie. Leur travail ne peut consister qu'en certains travaux à fournir à intervalles réguliers, tels que l'éclairage des sémaphores, le service des barrières, lorsque ces barrières se trouvent à proximité du logement de la famille du garde-voie en cause. Les femmes ne peuvent pas être employées pour le service de nuit. Il existe toutefois une disposition qui stipule qu'à titre exceptionnel, des femmes âgées de plus de 18 ans révolus peuvent être appelées à faire du service entre 10 heures du soir et 5 heures du matin, lorsque le service ininterrompu dans l'entreprise, ou des mesures d'intérêt public le rendent nécessaire et lorsque le service de ces femmes consiste en des travaux relativement peu fatigants.



DURÉE DE PRÉSENCE.

écutifs ou séparés par chaque fois un jour de repos.

Maximum: **16** heures

HEURES DE SERVICE.*Personnel de la locomotive.*

La durée du service, y compris le travail préparatoire et la mise hors service de la machine, s'élève au maximum: pour les trains rapides à 9 heures, pour les trains omnibus à 11 heures, pour les trains de marchandises et dans le service de réserve (manœuvres) à 14 heures; sur les chemins de fer secondaires à 16 heures. Le roulement du service de réserve est établi en sorte que 12 heures de service sont suivies par 24 heures de repos et qu'après le quatrième tour de service, le repos est de 36 heures.

*Personnel des trains.*

La durée du service, en cas de course en une direction, ne doit pas, en principe, dépasser 12 heures et, en cas de nécessité absolue 14 heures; sur les chemins de fer secondaires un maximum de 16 heures est prévu. (Lorsque la course de retour succède immédiatement à l'aller, la durée totale du service peut être étendue à 18 heures, à condition que le service n'ait pas commencé la nuit mais le matin, et qu'un repos d'au moins 2 heures ait été accordé à la gare d'où s'effectue le retour.) Le service de réserve pour le personnel des trains doit être organisé de telle façon qu'environ 10 % du temps du service total prévu dans les tableaux du roulement soit employé au service de réserve. Le dernier jour du service de réserve qui offre le moins de possibilités que l'agent en cause soit astreint à se charger du service d'un train spécial, doit être consacré à l'apprentissage.

*Personnel des gares.*

La durée du tour de service devra si possible se rapporter à celle du tour de repos dans une proportion de 1 à 1, par exemple 12 heures de service, 12 heures de repos. Dans les petites gares, il n'est pas possible toutefois d'observer cette disposition. Les durées de présence des chefs et sous-chefs de gare dépendent du nombre des trains et des intervalles entre les départs. C'est ainsi qu'il est possible que soient fournis des tours de service de 16 heures là où il n'y a pas de trafic de nuit. Des repos de plusieurs heures sont toutefois accordés le jour et des heures supplémentaires régulières, de même que des heures supplémentaires de simple présence, doivent être effectuées. Dans les gares à trafic ininterrompu, le service est fait par roulement, à savoir 12 heures de service, 24 heures de repos et après le quatrième tour de service, 36 heures de repos.

Le chef de gare ne fournit pas de service de nuit, ce qui fait qu'il devient nécessaire d'augmenter le service du sous-chef de gare à 16 heures et de lui accorder ensuite un repos de 32 heures.

Une réglementation analogue existe pour les télégraphistes; l'expédition de 50 télégrammes par jour est considérée pour eux comme une somme de travail normale journalière. Quant aux ouvriers des manœuvres, une équipe doit manipuler en moyenne un total de 75 voitures par jour. Les aiguilleurs, contrôleurs d'aiguillage et agents des cabines de bloc dans des gares à trafic uniquement diurne, doivent desservir 24 trains par jour comme somme de travail régulier quotidien. En cas de service ininterrompu de jour et de nuit, 16 heures de service s'alternent avec 16 heures de repos et en cas de trafic plus intense, 12 heures de service s'alternent avec 18 heures de repos. En cas de trafic très intense, des dispositions analogues à celles en vigueur pour les sous-chefs de gare sont appliquées. Les lampistes travaillent autant que possible le jour et fournissent des durées de service de 8 heures. Il en est de même pour les nettoyeurs de voitures, lorsque leur travail est de nature intensive. Si le travail est coupé d'interruptions assez longues, la durée de présence est de 12 heures au maximum. Les travaux au service de l'hygiène sont de 8 heures par jour. On accorde 15 minutes sur les heures de travail pour se laver et changer de vêtements. On peut dire, généralement parlant, que, lorsque le personnel est divisé en deux équipes, les équipes de jour et de nuit s'alternent régulièrement.

*Personnel de la voie.*

Le service alterné de la garde de la voie, effectué dans une mesure de 192 heures par période de 4 semaines, comprend des tours de service et de repos dans une proportion de 1 à 2. Lorsque le service du garde-voie comprend, à côté du travail effectif, de la simple présence, ses heures de service sont prolongées selon les nécessités. La proportion entre les tours de service alternants peut cependant n'être au maximum que de 1 à 1, par exemple 16 heures de service alternant avec 16 heures de repos. Dans ce cas également, la longueur de la durée du service dépend du nombre de trains circulant dans une période de 24 heures. Les ouvriers de l'entretien de la voie ne travaillent que le jour, ce qui fait que la durée de leur service est limitée à 8 heures.

DURÉE DE REPOS.

Minimum: **6** heures

HEURES DE REPOS ET INTERRUPTIONS.*Personnel de la locomotive.*

Les heures de repos s'élèvent généralement dans les gares d'attache à 10 heures et dans les gares de destination à 6 heures. Les interruptions de service dans les gares d'où s'effectue le retour sont considérées comme repos. Dans le service de réserve (des manœuvres), on accorde 52 minutes de repos sur une période de service de 12 heures.

*Personnel des trains.*

Les heures de repos s'élèvent à au moins 10 heures dans les gares d'attache et 6 heures dans les gares de destination. Les interruptions dans les gares d'où s'effectue le retour sont considérées comme repos, sauf les cas où la présence de l'agent en cause dans la gare est expressément réclamée pour disponibilité.

*Personnel des gares.*

Les repos entre les heures de service sont accordés pendant les interruptions du trafic. Lorsque le service est alterné, on calcule leur durée à à peu près une heure par tour de service de 12 heures.

*Personnel de la voie.*

Pour les surveillants de la voie, les repos entre les différentes courses doivent être réglés de façon que le repos le plus court soit de 2 heures au moins. En cas de service nocturne, le surveillant doit bénéficier, soit avant, soit après le service, d'un repos ininterrompu d'au moins 8 heures. Les repos pendant le service sont déterminés par les interruptions du trafic. On calcule leur durée totale à une heure par tour de service de 12 heures.

JOURS DE REPOS.

D'après l'article 4 de la loi, les agents ont droit, une fois par semaine, à un repos d'au moins 32 heures consécutives, repos qui doit, comme règle, tomber un dimanche. Cette disposition ne s'applique toutefois pas à tous les agents, car l'article poursuit en disant que dans des entreprises à service continu, les périodes de travail doivent être réparties en sorte que la durée de repos de 32 heures doit tomber un dimanche au moins 1 fois toutes les 3 semaines.

*Personnel de la locomotive et des trains.*

Chaque équipe doit bénéficier au cours d'une période de 3 semaines, d'au moins une durée de repos de 32 heures consécutives; ce repos ne doit pas toujours tomber un dimanche.

*Personnel des gares.*

Les agents travaillant le jour uniquement ont droit une fois par semaine à un repos de 32 heures consécutives; ceux qui s'alternent en service de jour et de nuit, ont droit à un repos de cette étendue au moins une fois toutes les trois semaines, si possible un dimanche.

*Personnel de la voie.*

Les surveillants de la voie ont droit une fois par semaine à un repos de 32 heures consécutives qui doit toutes les trois semaines tomber un dimanche. Les gardes-voies faisant du service alterné de jour et de nuit ont droit au moins toutes les trois semaines, si possible un dimanche, à un repos de 32 heures. En cas de service très intensif, ce repos peut être prolongé à 36 heures.

HEURES SUPPLÉMENTAIRES.

Pour autant qu'il n'est pas stipulé de façon expresse que le paiement des heures supplémentaires est compris dans les allocations et indemnités, un supplément de 25 % du salaire normal est accordé pour les heures supplémentaires.

## VACANCES.

La réglementation des vacances annuelles qui a été modifiée le 5 mars 1927 est dépendante des échelles des traitements et parfois même des échelons dans une même échelle.

Le personnel des chemins de fer d'État de Tchécoslovaquie est classé dans les catégories suivantes :

1<sup>o</sup> *Fonctionnaires ayant reçu l'enseignement supérieur ou secondaire.* a. Fonctionnaires juristes; b. fonctionnaires techniques; c. fonctionnaires du service sanitaire; d. géomètres; e. fonctionnaires administratifs. (Période de stage 3 ans).

2<sup>o</sup> *Fonctionnaires ayant reçu un enseignement moindre (issus de la catégorie des sous-fonctionnaires).* 1e échelle de traitement: contremaître de 1e classe, chef-mécanicien etc.; 2e échelle de traitement: contremaître de 2e classe, mécanicien, contrôleur de train etc.; 3e échelle de traitement: employé, chef du triage etc. (Période de stage 4 à 6 ans).

3<sup>o</sup> *Sous-fonctionnaires et agents.* 1e échelle de traitement: chef d'équipe, chef de train etc.; 2e échelle: chef des manœuvres, conducteur de voiture automotrice, ajusteur de signaux; 3e échelle: sémaphoriste, brigadier des manœuvres, conducteur, chauffeur de locomotive; 4e échelle: aiguilleur. (Période de stage 4 à 5 ans).

4<sup>o</sup> *Agents auxiliaires.* a. Ouvriers spécialistes et employés auxiliaires. b. autres agents auxiliaires.

Bien que la durée des vacances soit calculée d'après l'importance du traitement, elle augmente cependant dans la pratique avec le nombre des années de service. La réglementation prévoit les vacances ci-après :

<i>Fonctionnaires (enseignement supérieur):</i>	3e échelle de traitement:	5 semaines.
" " "	4e à 7e " " "	3-4 "
Stagiaires		2 "
<i>Fonctionnaires (enseignement moindre)</i>	1e à 2e " " "	3-4 "
" " "	3e " " "	2-3 "
Stagiaires		2 "
<i>Sous-fonctionnaires et agents:</i>	1e " " "	8-21 jours.
" " "	2e " " "	8-18 "
" " "	3e à 4e " " "	8-14 "
Stagiaires		8 "
<i>Agents auxiliaires (ouvriers)</i>		6-8 "

L'article 59 de l'ordonnance de service contient un passage aux termes duquel les agents doivent bénéficier annuellement d'un congé, pour autant que le service le permet et qu'il n'en découle pas de dépenses pour le remplacement. Comme suite aux compressions des effectifs, l'effectif actuel se trouve au-dessous du niveau normal, ce qui fait que dans maints cas des agents, particulièrement ceux du service de l'exploitation, doivent renoncer en partie au congé qui leur est dû, ou doivent le prendre en plusieurs coupures.

Dans des cas spéciaux, les agents plus âgés ou se trouvant à des postes particulièrement responsables, peuvent bénéficier d'un prolongement de leur congé de 3 à 7 jours et, s'ils veulent le prendre pendant la période allant du 15 octobre au 1er avril, d'un prolongement de 6 à 14 jours. Ces faveurs sont cependant assez exceptionnelles.

### CONGÉS EXTRAORDINAIRES PAYÉS.

Les congés accordés aux agents pour des raisons spéciales (obsèques d'un membre de la famille, de parents, grand' parents, frères et sœurs, accouchement de la femme) ne sont pas déduits du congé annuel, pour autant que la durée en est limitée au strict nécessaire.

Les délégués du personnel bénéficient de congés suffisants pour assister aux réunions des conseils dont ils font partie.

### DIVERS.

#### *Tableaux de service.*

Lors de la création des tableaux de service du personnel de la locomotive, les hommes de confiance des équipes de roulement ont le droit d'émettre leur avis. Les tableaux de service de chaque groupe doivent être signés également par les hommes de confiance du personnel de la locomotive désignés par celui-ci de concert avec des représentants de la direction.

En ce qui concerne le personnel des trains, la disposition existe que les heures de travail doivent être réparties sur les différents jours de la semaine, après accord avec les délégués du personnel et sur la base des tableaux de service.

#### *Surveillance.*

Les conseils locaux des délégués du personnel doivent veiller, entre autres choses, à l'application des prescriptions légales et des ordonnances de service (règlements de service, loi sur la journée de 8 heures, tableaux de service etc.). Ils collaborent aux enquêtes touchant les questions sus-visées.

Le Conseil central des délégués du personnel a pour tâche de préparer des préavis sur les projets de loi et de décrets élaborés par le ministère des chemins de fer, de même que de rédiger des propositions de loi.

(Suite de la page 138).

Les renseignements ci-dessus ont été empruntés à l'«Official Rear Book of the Commonwealth of Australia» (année 1926, No. 18). A partir de 1925 cependant, une énorme extension de la circulation automobile s'est fait valoir, extension qui peut être évaluée à au moins 40 %.

Il est à remarquer que les chiffres indiqués sous la rubrique «véhicules affectés à un usage commercial» sont incomplets, vu qu'ils se rapportent presque exclusivement aux camions-automobiles. Ces chiffres n'englobent pas les voitures légères de livraison dont le nombre est considérable, car celles-ci ont été classées dans la rubrique «voitures automobiles».

Suivant une statistique du ministère du Commerce des Etats-Unis, il y avait, au 1er janvier 1926, un véhicule automobile sur 20 habitants. Le nombre des motocyclettes s'élevait à ce moment à 77 081.

## 2) Attitude du gouvernement.

On ne peut pas signaler en Australie une politique nettement déterminée par égard à la circulation automobile. Les principaux moyens de transport sont les chemins de fer de l'Etat qui s'occupent du transport de voyageurs et de marchandises, de même que les tramways qui se trouvent sous la surveillance du gouvernement. Il en est ainsi pour les six Etats de la Confédération d'Australie. En Victoria, le ministère des Chemins de fer a créé, dans une certaine mesure, des lignes d'autobus reliant la capitale à diverses villes environnantes.

Les services automobiles affectés aux transports de personnes ainsi que de marchandises se trouvent par ailleurs presque entièrement aux mains d'entreprises privées qui livrent une certaine concurrence aux chemins de fer de l'Etat.

Le contrôle sur la circulation automobile est exercé par divers organismes gouvernementaux et municipaux. L'Etat de Victoria a voté certaines lois à ce sujet, entre autres la loi sur les véhicules automobiles de 1915 et la loi sur les routes nationales et les véhicules, complémentaire de celle-ci et promulguée en 1924, la loi sur les routes de campagne, la loi sur la construction des routes, la loi sur les autobus, etc. Toutes ces lois traitent et règlent la circulation automobile.

Certaines restrictions ont été prévues. Un véhicule automobile ne peut pas, par exemple, être admis à circuler, à moins de permission spéciale, si la largeur du véhicule y compris la charge, dépasse 8 pieds (1 pied = env. 30 1/2 cm.) et si la hauteur, charge comprise, dépasse 1/2 pied. La même interdiction s'applique lorsque le poids en charge d'un véhicule dépasse 8 tonnes et lorsque la pression sur un des essieux est supérieure aux deux tiers du poids total du véhicule chargé.

Une remorque, qu'elle soit ou non chargée, ne peut avoir un poids supérieur à 5 tonnes. Il existe également des prescriptions traitant de l'emploi de bandages métalliques et pneumatiques.

Concernant les impôts et les taxes à payer par les propriétaires d'automobiles, on peut faire les constatations que voici. Il faut que chaque véhicule automobile soit enregistré. Outre la somme de 5 sh. pour la délivrance du permis de conduire, les propriétaires d'automobiles doivent payer annuellement à la police (section d'enregistrement des voitures automobiles) une taxe déterminée par la puissance du moteur et le poids du véhicule.

Selon les derniers relevés officiels, le total des taxes payées en Australie pour l'enregistrement de véhicules automobiles s'élevait pour l'exercice 1924/25 à £ 1 326 672 et la somme perçue pour les permis de conduire était de £ 88 508, à savoir au total £ 1 415 180.

## 3) Entreprises d'auto-taxis et d'autobus.

En Australie les entreprises de service automobiles ne sont pas soumises à des concessions.

## 4) Nombre des conducteurs d'automobiles.

Il n'est pas possible pour le moment de fournir des renseignements sur le nombre des conducteurs d'automobiles travaillant en Australie.

(à suivre).

## Enquête concernant l'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways.

### ALLEMAGNE.

(Fin.)

#### B. Legislation sociale.

##### Durée du travail.

Aux termes de la loi sur la durée du travail du 23 décembre 1923, la journée de 8 heures est en vigueur. La journée de travail peut cependant être étendue à 10 heures pour le personnel des voies ferrées de transport public.

Les heures de travail du personnel des tramways et chemins de fer d'intérêt local, sont réglées par la voie contractuelle, ainsi que par les décisions des autorités d'arbitrage, de telle façon que :

pour env. 20 % des entreprises, la durée du travail est de 8 heures en moyenne,  
pour env. 78 % des entreprises, la durée du travail est de 8 h. 1/4 à 9 heures en moyenne,  
pour env. 2 % des entreprises, la durée du travail est de 10 h. en moyenne.

L'introduction de la journée de 10 heures n'a été possible que dans quelques petites entreprises, dont le personnel n'était pas syndiqué.

##### Durée de présence.

La durée maximum de la coupure de service varie pour le personnel roulant; elle s'élève, en cas de durée du travail de 8 heures, à 12 heures; en cas de durée de travail de 8 heures 1/4 à 9 heures, à 14 à 16 heures. Cette durée maximum est toutefois appliquée fort rarement, la moitié environ des tours de service étant ininterrompus.

##### Jours de congé.

Aux termes du contrat collectif, le personnel roulant a droit à 1 jour de congé sur 6 jours de travail, c'est-à-dire à 52 jours par an. Sur ce nombre, 27 jours au moins doivent tomber un dimanche ou jour férié. Le personnel des services techniques ne travaille pas les jours fériés et dimanches, à moins qu'il ne soit appelé à faire du service sur les convois. Dans ce cas, il bénéficie de la même réglementation que le personnel roulant.

##### Assurances sociales.

Ainsi qu'il ressort de ce qui précède, les agents des tramways et des chemins de fer d'intérêt local occupent, en ce qui concerne la durée du travail, une place à part dans un sens défavorable. Il n'en est pas ainsi pour les assurances sociales. Les dispositions nationales sur les assurances (assurance-maladie, accidents et invalidité) s'appliquent à eux en tant que dispositions minima. Les entreprises municipales prennent en général de façon autonome des mesures de prévoyance en faveur de leur personnel. Dans ces cas, le personnel est assuré à titre gratuit.

Ce serait sortir du cadre du présent rapport, que d'analyser dans les détails le décret sur les assurances sociales; il suffira de signaler ici que, dans ce domaine, les agents des tramways et des chemins de fer d'intérêt local, ne se trouvent pas dans une situation moins favorable que les ouvriers de l'industrie; qu'au contraire, les dispositions dont ils bénéficient sont souvent meilleures.

#### *Poursuites pénales.*

En considération du caractère spécial des entreprises de chemins de fer et de tramways, le Code pénal allemand, du 15 mai 1871, prévoit des sanctions spéciales qui s'appliquent non seulement à des tiers, mais également au personnel. Les peines prévues pour celui-ci sont même plus sévères. Des punitions peuvent être infligées :

1° Lorsque le trafic ferroviaire est *mis en danger*. (L'article 316 de la loi est de la teneur suivante : «Quiconque compromet la sécurité du trafic sur une voie ferrée est passible d'une peine d'emprisonnement jusqu'à 1 an ou d'une amende jusqu'à concurrence de 900 marks et, lorsque son acte a eu comme conséquence la mort d'une personne, il est passible d'une peine d'emprisonnement de 3 ans au maximum. Une peine analogue peut frapper les personnes chargées de la direction du mouvement lorsque, par la négligence des devoirs qui leur incombent, elles compromettent la sécurité d'un convoi. Lorsqu'un employé est condamné, il peut être en même temps déclaré inapte au service en général ou à certaines parties de celui-ci»).

2° En cas de *blessures* (amende jusqu'à concurrence de 900 marks ou peine d'emprisonnement de 3 ans au maximum).

3° En cas de *blessures ayant des conséquences mortelles* (peine d'emprisonnement de 5 ans au maximum).

Bien que le chemin de fer soit responsable en première ligne, l'agent en question peut être obligé par l'entreprise à *rembourser* les dommages-intérêts payés par elle. L'article 823 du Code civil s'applique en cas de responsabilité pour dommages matériels. Cet article dit : «Celui qui endommage intentionnellement ou par négligence la vie, le corps, la liberté ou la propriété ou porte atteinte à quelque autre droit d'une autre personne, est obligé de compenser les dommages subis par celle-ci.»

Les dispositions pénales sont encore complétées par des *règlements de police* pour les entreprises de tramways; ceux-ci sont émis par les autorités de surveillance (ministère de l'Intérieur et présidents des Etats.) Ces dispositions étaient si nombreuses qu'en 1906 déjà, le ministère prussien a publié un règlement-type qui a, par la suite, été appliqué de façon générale. Les dispositions principales en sont les suivantes :

#### *Devoirs du personnel de l'exploitation.*

Lorsque des charrettes, des cavaliers, des bicyclettes ou des piétons se trouvent sur la voie ferrée ou à proximité de celle-ci, le conducteur du convoi est tenu de donner à temps des signaux d'avertissement, de marcher à une allure modérée et de s'arrêter, si ceci est nécessaire pour éviter des dommages personnels ou matériels.

Le conducteur est tenu, lorsqu'il quitte son poste, d'avoir soin, en enlevant les manettes, en bloquant le frein à main et, si nécessaire, par l'emploi d'autres dispositifs, que la voiture ne puisse pas se mettre en mouvement ou être mise en mouvement par une personne inexperte.

Abstraction faite des exceptions approuvées par les autorités et portées à la connaissance générale au

moyen d'affichage, il est interdit d'admettre à l'intérieur de la voiture ou sur la plate-forme un nombre de voyageurs excédant le nombre normal fixé à cet égard.

#### *Sanctions pénales.*

Les contraventions à la présente ordonnance seront punies, en tant que les lois en vigueur ne prévoient pas une peine supérieure, par une amende jusqu'à concurrence de 60 marks et, en cas d'incapacité pécuniaire, par une détention adéquate.

L'organisation allemande estime que des collisions se produisant aux chemins de fer principaux, chemins de fer secondaires et tramways, ne doivent pas être traitées d'une manière identique. Auprès des entreprises citées en dernier lieu, le nombre des collisions est particulièrement fréquent, mais elles comportent des dommages moins importants que celles qui se produisent dans les entreprises nommées d'abord.

Selon l'avis de l'organisation, les dispositions pénales générales ne doivent être appliquées au personnel des chemins de fer et chemins de fer secondaires, qu'uniquement lorsqu'il s'agit de fautes graves. Elle estime que, pour tous les autres cas, des dispositions doivent être créées, analogues à celles du règlement-type ci-dessus mentionné. En ce qui concerne les tramways, les dispositions générales ne devraient point être appliquées, mais uniquement les règlements de police.

Le droit de recours de l'administration ne devrait pouvoir être exercé que dans les cas où la culpabilité d'un agent a été établie par le tribunal.

#### *Dispositions légales applicables aux chemins de fer secondaires et aux tramways et concurrence automobile.*

Le loi sur les chemins de fer et le décret sur les communications prévoient l'obligation de passer des contrats pour le transport de marchandises et de ne privilégier aucun expéditeur, en ce qui concerne la durée du transport ou les tarifs. Il faut que les autorités compétentes, appelées à donner leur autorisation, prennent par rapport aux horaires du service et aux tarifs, les décisions nécessaires dans l'intérêt public. Elles doivent, en outre, déterminer le délai après lequel ces décisions devront être révisées et prises à nouveau. Après une période de 5 ans au maximum, et dont la durée doit être fixée lors de l'octroi de la concession, l'entreprise aura le droit d'établir de façon indépendante des tarifs de transport. En contrôlant les tarifs de transport, les autorités sont obligées de tenir compte de la situation financière de l'entreprise, de même que d'un amortissement et d'un taux d'intérêt convenables du capital de premier établissement. L'entreprise est tenue de publier les horaires et les tarifs de transport, de même que leur classification, avant leur introduction. Il faut que les tarifs soient applicables sans distinctions à tous voyageurs, ainsi qu'à toutes marchandises. Les tarifs des chemins de fer secondaires sont quelque peu supérieurs à ceux en vigueur auprès de la Reichsbahn; ils varient d'après les conditions locales. Les tarifs des tramways sont déterminés pour ainsi dire uniquement par les circonstances locales. On constate cependant une uniformité des systèmes de calcul; il y a, ou bien un prix unique, ou bien un tarif par sections. Pour autant que les entreprises de tramways et de chemins de fer d'intérêt local ont procédé à la création de services automobiles, ces services sont exploités à perte, mais leur permettent cependant d'éliminer la concurrence étrangère. Les entreprises passent des conventions avec les municipalités entrant en ligne de compte. Ces

conventions mentionnent les obligations financières des entreprises. Pour autant que la voie n'est pas construite sur une bande de terrain privé — ce qui n'est presque jamais le cas dans les villes — les entreprises sont obligées de prendre à leur charge, à côté d'un versement déterminé sur les bénéfices bruts ou nets, les frais d'entretien de la route jusqu'à une distance de 30 cm. des deux côtés des rails. Le fait qu'on entend rarement des plaintes au sujet des charges financières découlant des versements à faire aux municipalités, permet de conclure que ces versements ne sont pas très élevés. Les entreprises automobiles sont également soumises à des dispositions légales concernant les modalités du transport, pour autant qu'une autorisation de la part de la police est nécessaire. Cette autorisation doit être demandée en vertu des règlements de police à rendre par les autorités de l'arrondissement. Ces autorités établissent également les tarifs de transport après avoir entendu l'avis des usagers, parmi lesquels également des travailleurs. Il n'y a pas de dispositions légales s'appliquant au transport de marchandises. C'est la concurrence qui détermine les taux. Les tarifs du transport de personnes diffèrent beaucoup entre eux. Dans les agglomérations, le prix d'une course est généralement quelque peu supérieur à celui demandé par les tramways.

#### *Standardisation du matériel roulant.*

Par rapport à la standardisation du matériel roulant des entreprises de tramways, on constate que :

- 1° généralement parlant, le parc des voitures de chaque entreprise est soumis à une certaine standardisation;
- 2° le patronat fait preuve d'un grand intérêt pour la modernisation du matériel roulant et l'équipement des voitures avec les dispositifs les plus récents;
- 3° la question de savoir quels freins fonctionnent de la façon la plus sûre, est encore en suspens;
- 4° l'attelage automatique n'a pas encore été introduit aux tramways et chemins de fer d'intérêt local.

A l'heure actuelle, les tramways procèdent de façon générale à moderniser l'ensemble de l'exploitation, ce qui fait que nous voyons presque partout la mise en service de nouvelles voitures. Ces voitures sont, pour autant que l'on puisse en juger, installées de façon pratique et accusent peu de défauts. Le personnel en tout cas, n'a pas élevé de plaintes à leur sujet. Dès que l'on constate un défaut dans l'outillage ou la construction de la voiture, des pourparlers sont ouverts avec l'entreprise. La responsabilité que la loi impose aux administrations, les oblige à agir avec la plus grande prudence, étant donné qu'en cas de dommages, elles sont presque toujours condamnées à supporter les frais.

En ce qui concerne les freins, divers systèmes sont en usage, tels que, par exemple, les freins à air comprimé, les freins électro-magnétiques, les freins à main etc. Ces trois systèmes sont utilisés, d'après les localités et l'intensité du trafic. Le personnel estime que le frein à air comprimé est le meilleur, attendu qu'il est facile à actionner et occasionne moins de chocs lors du freinage que le frein électro-magnétique. On peut cependant constater que les techniciens continuent à faire des recherches pour trouver de nouveaux systèmes de freinage.

Jusqu'ici le patronat a refusé, pour des motifs financiers, d'introduire l'attelage automatique. Ce faisant, il a allégué l'attitude de la Reichsbahn qui également n'est pas encore sortie de la phase des

expériences. L'organisation du personnel s'est adressée à maintes reprises aux autorités qui ont promis d'ouvrir une enquête. Ces démarches n'ont donné jusqu'ici aucun résultat concret; toutefois, l'introduction de l'attelage automatique est une nécessité tout aussi urgente pour les chemins de fer secondaires que pour les lignes principales. Les compagnies se plaignent du manque de ressources financières et les autorités admettent l'exactitude de leurs affirmations. Auprès des tramways, on procède à la création de lignes de ceinture ou au remplacement des terminus des lignes par le placement de la voie en boucle. Les dépenses que ces changements comportent ont empêché jusqu'ici la réalisation des revendications du personnel.

Sur la plupart des voitures, les plate-formes sont fermées. Il y a toutefois encore quelques entreprises, particulièrement dans les petites villes, qui utilisent encore des voitures à plate-forme ouverte. Dans les grands centres, on constate également, aux moments de grande affluence, la mise en service passagère d'anciennes voitures à plate-forme ouverte.



#### Le vrai visage de Chris Damm.

L'I. T. F. et les organisations maritimes adhérentes ont engagé une action systématique et énergique en faveur de l'introduction internationale de la journée de huit heures à bord des navires.

En janvier 1926 déjà, un programme fut élaboré à cet effet d'un commun accord avec l'«International Seafarers Federation», organisation insignifiante au point de vue international, mais dont il est opportun de tenir compte du fait que l'Union britannique des marins en fait partie.

Ce programme commun réclamait la journée de huit heures pour les marins de tous pays et de toutes catégories. Dans sa session des 21 et 22 février de l'année en cours, la Commission consultative de la section des gens de mer de l'I. T. F. examina les mesures qui pouvaient et devaient être prises pour imposer aux armateurs l'aboutissement de ce programme.

On sait de quelle manière la propagande a depuis lors été entamée. De toutes les façons, on cherche à intéresser les marins à la lutte à venir, à les encourager et à les y préparer. Des manifestes sont distribués en des milliers d'exemplaires dans les principaux ports des cinq parties du monde, des cartes d'adhésion sont vendues, des signatures sont rassemblées et des meetings sont tenus où des orateurs de diverses nationalités adressent la parole aux marins.

La Commission consultative ayant toutefois fort bien compris que l'action à entamer ne pourra être couronnée de succès que si tous les marins y participent de façon effective, et tenant compte du fait qu'il est encore pour le moment des organisations maritimes qui ne sont pas encore membres de l'I. T. F. et ne se conforment pas à ses directives, donna mandat au secrétaire de l'I. T. F. de se mettre en relations avec les organisations non affiliées et de tâcher d'établir un accord avec elles au sujet d'une action commune.

Les démarches faites en exécution de ce mandat n'ont pas manqué leur but. L'I. T. F. a réussi à

s'assurer le plein concours de la Fédération française des syndicats maritimes; l'Union des marins de Nouvelle-Zélande s'est déclarée disposée à participer à une action commune en faveur de la journée de heures et l'organisation des marins japonais a également promis son concours.

C'est pour cette raison qu'il est étonnant autant que regrettable que la «International Seafarers' Federation» ait négligé jusqu'à présent de prendre position au sujet de la demande dont elle a été saisie. Toutes les tentatives, faites par écrit aussi bien que verbalement, pour obtenir une réponse à la question de savoir si la I.S.F. et les deux organisations qui y adhèrent encore, à savoir l'Union britannique des marins et l'Union des marins des Etats-Unis, seraient disposées, oui ou non, à collaborer avec l'I. T. F. dans la campagne engagée par elle pour la réalisation de la journée de 8 heures à bord, ont été vaines jusqu'à présent.

Dans chacune de ses lettres, M. Chris Damm, secrétaire de la I. S. F., emploie des phrases évasives et fait de vains efforts pour se montrer offensé, mais il néglige de donner une réponse claire et catégorique à la question qui lui a été posée.

D'autre part cependant, M. Damm semble estimer le moment venu de jeter le masque et de faire comprendre nettement, par son attitude, sans donner de réponse par écrit, ce que les marins peuvent attendre de lui et des organisations qu'il représente.

Le 26 octobre dernier, le groupement des marins hollandais adhérent à l'I.T.F. organisa à Rotterdam un meeting public fort fréquenté où 6 orateurs de différentes nationalités prirent la parole. Immédiatement après le discours d'ouverture du président, un petit groupe de personnes, parmi lesquelles M. Chris Damm, se mit à faire du vacarme avec l'intention manifeste de faire échouer le meeting. Voyant que leur dessein n'allait pas réussir, ces faiseurs de boucan quittèrent bruyamment la réunion en invitant à hauts cris tous les auditeurs à les suivre. Rares furent les marins qui donnèrent suite à cette invitation. Un de ceux qui se solidarisa avec les tapageurs en les suivant, était le sieur Chris Damm.

Les marins qui luttent pour obtenir la journée de huit heures savent à présent ce qu'ils peuvent attendre de ce personnage, aussi bien de lui que de tous ceux que, soi-disant, il représente.

## Conditions de travail des marins dans les différents pays.

### NORVÈGE.

#### I. Salaires.

Spécialité	Long cours	Grand cabotage	Cabotage
<i>Personnel du pont.</i>	<i>Couronnes</i>	<i>Couronnes</i>	<i>Couronnes</i>
Maître d'équipage . . .	178.—	185.—	185.—
Charpentier . . . . .	178.—	185.—	185.—
Matelot . . . . .	160.—	172.—	172.—
Matelot léger . . . . .	85.—	100.—	100.—
Mousse . . . . .	61.—	65.—	65.—
<i>Personnel de la machine</i>			
Conducteur de petite chaudière . . . . .	178.—	185.—	185.—
Graisseur ou machiniste . . . . .	178.—	185.—	185.—
Chauffeur . . . . .	165.—	177.—	177.—
Soutier . . . . .	93.—	105.—	105.—
Apprenti (bâtiments à moteur) . . . . .	40.—	43.—	43.—
<i>Personnel du service général.</i>			
1er Maître d'hôtel ou maître d'hôtel unique	256—300.—	275.—	275.—
Garçon de carré . . . . .	56.—	43—68.—	43—68.—
1er Cuisinier . . . . .	342.—	333.—	333.—
Cuisinier seul . . . . .	176—198.—	263.—	263.—
2e Cuisinier . . . . .	189.—	196.—	196.—
Garçon de cabine . . . . .	45.—	—	—
Cambusier . . . . .	205—300.—	—	—
Commis aux vivres . . . . .	308.—	—	—
Aide-steward . . . . .	100.—	—	—
Aide-cuisinier . . . . .	45—72.—	42—67.—	42—67.—
Elève-cuisinier . . . . .	72.—	—	—

#### Remarques :

La main-d'œuvre de couleur n'est que rarement employée à bord des navires. Le cas échéant, les marins de couleur touchent des soldes identiques à celles des marins blancs. Les différenciations suivantes existent pour le personnel du service général :

#### A. Paquebots faisant la navigation vers l'Amérique du Nord.

cour. par mois

Garçon de cabine des 1ères, 2èmes et 3èmes classes	308.—
Chef aux vivres	308.—
1er Commis aux vivres	171.—
2ème Commis aux vivres	146.—
Chef-cuisinier	471.—
Cuisinier des 1ères classes	342.—
Cuisinier des 2èmes classes	308.—
Cuisinier des 3èmes classes	308.—
Aide-cuisinier	197.—
Apprenti-cuisinier	45.—72.—
1er Cambusier des 1ères classes	300.—
2ème Cambusier des 1ères classes	188.—
1er Cambusier des 2èmes classes	300.—
2ème Cambusier des 2èmes classes	188.—
Cambusier des 3èmes classes	205.—

#### B. Paquebots faisant la navigation vers l'Angleterre, la France, la Belgique, la Hollande, l'Allemagne et l'Islande.

1er Maître d'hôtel sur les S.S. «Jupiter» et «Leda»	423.—
1er Maître d'hôtel sur autres navires	400.—
Cuisinier-chef sur les S.S. «Jupiter» et «Leda»	338.—
Cuisinier-chef sur autres navires	283.—
2ème Cuisinier	189.—
Apprenti-cuisinier (selon ses aptitudes)	45.—72.—

#### C. Navires affectés au tramping international et cargos de lignes déterminées.

Maître d'hôtel sur les navires ayant un équipage de moins de 20 hommes (cuisiniers exclus)	257.—
Maître d'hôtel sur les navires ayant un équipage de 20 à 30 hommes (cuisiniers exclus)	274.—
Maître d'hôtel sur les navires ayant un équipage de plus de 30 hommes	300.—
Cuisinier ayant deux ans de service maritime :	
sur les navires ayant un équipage de moins de 20 hommes	176.—
sur les navires ayant un équipage de plus de 20 hommes	198.—
Apprenti-cuisinier (selon ses capacités)	43.—68.—

*D. Paquebots affectés au cabotage.*

	cour. par an
1er Maître d'hôtel sur navires-express	4.496.—
1er Maître d'hôtel sur autres navires	3.663.—
1er Cuisinier sur navires-express	333.—
1er Cuisinier sur autres navires	263.—
2ème Cuisinier	196.—
Apprenti-cuisinier	67.—

*E. Navires affectés au tramping national.*

Maître d'hôtel	275.—
Cuisinier	204.—
Apprenti-cuisinier	42.—67.—

*II. Heures de travail.**A. Personnel du pont.*

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- à la mer : 8 heures sur certains navires, sur d'autres 10 heures;
- dans le port et en rade : 8 heures;
- les jours d'arrivée et de départ : 11 heures;
- dans les tropiques : 7 heures.

Le système de deux bordées est en vigueur. Certains membres de l'équipage sont appelés à faire du travail le jour uniquement et travaillent de 8 à 10 heures.

Les heures de travail sont les mêmes sur toutes catégories de navires. Aucune distinction n'est établie entre les marins blancs et les hommes de couleur.

Les heures supplémentaires sont admises jusqu'à un maximum de 21 heures par semaine.

L'organisation a demandé des améliorations de la loi concernant les heures de travail et l'introduction de trois bordées de navigation. Les heures supplémentaires sont payées à raison de 1 couronne par heure pour toutes catégories de marins.

*B. Personnel de la machine.*

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- à la mer : 8 heures;
- dans le port et en rade : 8 heures;
- les jours d'arrivée et de départ : 8 heures;
- dans les tropiques : 7 heures.

Le système des trois quarts est en vigueur. Certains membres de l'équipage fournissent du travail le jour uniquement et travaillent 8 heures par jour.

Aucune différence n'est faite entre les marins blancs et les marins de couleur.

Les heures de travail sont les mêmes sur toutes catégories de navires.

Les chauffeurs doivent manipuler 3 tonnes 1/2 de charbon dans les climats tempérés et 3 tonnes dans les tropiques. Les soutiers doivent manipuler partout 9 tonnes de charbon par jour.

Les heures supplémentaires sont admises jusqu'à un maximum de 21 heures.

En vue de limiter le travail supplémentaire, l'organisation a demandé une modification de la loi sur les heures de travail et l'introduction de quatre quarts pour les chauffeurs.

Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 1 couronne par heure pour toutes les catégories.

*C. Personnel du service général.*

Nous ne disposons pas de renseignements à ce sujet.

*III. Divers.*

L'enrôlement se fait dans le pays même dans des bureaux de placement municipaux et à l'étranger, par l'intermédiaire des consuls.

Le paiement des soldes ainsi que du montant dû pour heures supplémentaires a lieu dans les ports d'escale où des travaux de chargement et de déchargement sont effectués.

Une partie de la solde peut être versée à la famille du marin au moyen de bons de paiement, payables dans les bureaux de l'armateur, ou de chèques. Des avances peuvent être payées en vertu d'un accord entre le marin et l'armateur. Si le marin le désire, des avances peuvent être versées à une autre personne.

*Echelle des effectifs.*

Il existe des prescriptions légales reproduites ci-dessous concernant l'effectif de l'équipage.

Les navires affectés à la navigation internationale, doivent compter parmi leur équipage un maître d'équipage et un charpentier. Tous les navires de plus de 2.000 tonneaux, doivent avoir un maître d'équipage; le charpentier n'est pas nécessaire, à moins que le navire ne soit en bois.

Le nombre des autres hommes du pont doit être conforme au tableau ci-dessous :

Tonnage :	Matelots	Matelots légers	Novices ou mousses
200— 500	2	2	—
500— 700	2	2	1
700—1.500	3	2	1
1.500—3.000	3	2	2
3.000—4.000	4	3	2
4.000—5.000	4	3	3
5.000—6.000	5	3	3
6.000—7.000	5	4	3

Sur les navires dépassant 7 000 tonneaux, il faut que l'équipage comprenne 1 matelot de plus pour chaque millier de tonneaux supplémentaire.

L'effectif du personnel des machines est déterminé par la consommation en charbon. Il faut qu'il y ait un chauffeur par 3 1/2 tonnes de consommation — dans les tropiques par 3 tonnes. Si le nombre des feux est de 7 ou davantage, il faut que chaque quart comprenne un chauffeur pour chaque quatrième feu. Les navires navigant plus de 16 heures par jour doivent avoir au moins 3 chauffeurs, si la consommation en charbon dépasse 5 tonnes par jour. Les bâtiments dont la consommation en charbon est de 9 à 18 tonnes par jour, doivent avoir un soutier, de même qu'un soutier supplémentaire pour chaque 10 tonnes ou fraction de cette quantité, en sus de ce nombre.

L'effectif du personnel du service général est dépendant de l'importance de l'équipage. Sur les navires montés par 5 à 10 hommes, un cuisinier doit être embarqué en plus. Lorsque l'équipage est de 24 hommes, le personnel du service général doit être composé d'un maître d'hôtel, d'un cuisinier et d'un élève-cuisinier. Sur les voiliers, le personnel du service général est généralement moins nombreux.

(à suivre).

## A TOUS ÉCHOS

### Les tarifs du transport-voyageurs dans différents pays.

L'organe des administrations allemandes des chemins de fer, la «*Zeitung des Vereins*», publie dans son numéro 3 du mois de novembre, quelques chiffres comparatifs concernant les tarifs en vigueur sur les chemins de fer de divers pays d'Europe. Le tableau ci-dessous se rapporte aux pays à change élevé et stabilisé (les prix sont indiqués en marks-or) :

				Allemagne.							
				100 km.				300 km.			
50 km.											
1. cl.	2. cl.	3. cl.	4. cl.	1. cl.	2. cl.	3. cl.	4. cl.	1. cl.	2. cl.	3. cl.	4. cl.
5.40	3.80	2.50	1.70	10.08	7.50	5.—	3.30	32.40	22.60	15.—	9.90
Suède.											
11.20	5.60	3.64	—	20.16	10.08	6.72	—	45.36	22.68	15.12	—
Pays-Bas.											
5.46	4.11	2.77	—	10.95	8.25	5.50	—	29.90	22.55	15.05	—
Suisse.											
6.07	4.25	3.03	—	12.15	8.50	6.07	—	29.16	20.41	14.58	—
Grande-Bretagne.											
6.60	5.30	4.—	—	13.20	10.60	8.—	—	39.80	31.80	24.—	—

Le journal observe à propos de ce tableau qu'on ne saurait établir un parallèle exact entre les tarifs des différents pays en prenant les prix en vigueur dans une classe déterminée, attendu que l'importance des diverses classes est très différente dans les divers pays. Tandis que, par exemple, la troisième classe est dans la plupart des pays la moins chère, il existe en Allemagne et en Pologne une quatrième classe, encore moins coûteuse et sur laquelle se répartissent en Allemagne, environ 60 % du total des voyageurs-kilomètres.

### Services ferroviaires et automobiles aux Etats-Unis.

Le 1er juillet 1927, 52 compagnies de chemins de fer des Etats-Unis exploitaient un total de 800 autobus. Il y avait parmi celles-ci, 44 qui exploitaient les autobus pour des trajets déterminés, soit pour alimenter le chemin de fer, soit pour le remplacer. La longueur des lignes d'autobus exploitées par des chemins de fer était légèrement supérieure à 8000 milles. L'exploitation n'est pas toujours directe. 20 compagnies de chemins de fer exploitaient elles-mêmes les autos, 28 compagnies le font par l'intermédiaire de compagnies secondaires et 6 compagnies ont concédé l'exploitation à des sociétés de services automobiles.

Le nombre d'auto-camions en service aux chemins de fer est bien plus élevé. Au 1er juillet 1927, 46 compagnies utilisaient 2.466 auto-camions, 213 tracteurs en 753 remorques. 41 compagnies les ont adoptés pour le transport de marchandises aux points terminus des lignes. Seulement 3 compagnies exploitent elles-mêmes les camions; 7 le font par l'intermédiaire de compagnies secondaires et 40 compagnies ont passé des contrats avec d'autres sociétés.

### L'auto dans le désert.

Depuis 1923, un service d'autobus fonctionne entre Beyrouth (Syrie française) et Bagdad, soit sur une distance de 600 milles. La plus grande partie du parcours est effectuée en plein désert. Les voitures utilisées sont à six roues et sont pourvues de toutes les installations nécessaires sur un trajet où l'on est parfois éloigné de 100 milles de toute source d'eau. Actuellement ce service appartient à un consortium franco-anglais qui englobe la Anglo-Persian Company Ltd., la Banque Ottomane, la Banque Impériale de Perse, Stern Brothers de Londres, la Banque de Paris et des Pays-Bas, le Crédit français d'Algérie et les Messageries de Paris.

### La circulation automobile en Allemagne.

D'après une statistique publiée par l'Office de Statistique du Reich, le nombre des véhicules automobiles en service au 1er juillet 1927, s'élevait à 723.925 contre 571.893 au 1er juillet 1926. L'augmentation était donc de 152.032 véhicules, soit 26.6 %. L'augmentation porte surtout sur les véhicules légers, tant en ce qui concerne les motocyclettes que les automobiles. Pour les voitures de ville et de tourisme, l'augmentation porte en majeure partie sur les petites voitures jusqu'à 6 CV. Pour les camions, l'accroissement est le plus important parmi voitures ayant un poids à vide de 1.000 à 2.000 kgs.

### L'exploitation municipale des tramways en Grande-Bretagne.

Selon le «*Municipal Year Book*» sur un total de 93 entreprises municipales de tramways existant en Grande-Bretagne, il y eut seulement 6 entreprises dont l'exploitation s'est faite à perte pendant l'exercice 1925/26. Parmi ces 6 entreprises, 5 se trouvent dans des faubourgs de Londres et ressentent les effets de la concurrence particulièrement acharnée des services privés d'autobus, du métropolitain et des lignes de chemins de fer électriques.

Les autres 87 entreprises municipales ont pu enregistrer des résultats d'exploitation favorables et 67 d'entre elles ne réalisèrent pas seulement des bénéfices, mais leurs bonis furent même assez grands pour leur permettre d'en payer l'amortissement annuel des capitaux engagés, de même que le paiement des intérêts de la dette contractée.

Signalons particulièrement les résultats obtenus par l'admirable réseau tramviaire de la ville de Birmingham. Au cours de l'exercice dont il s'agit, cette entreprise transporta un total de 251.664.435 voyageurs et réalisa un bénéfice de 259.057 livres, dont 219.057 furent versés aux réserves et le restant de 40.000 livres, fut utilisé pour diminuer les tarifs.

### Le mythe des hauts salaires aux Etats-Unis.

«Le niveau relativement élevé des salaires payés actuellement aux Etats-Unis a été à maintes reprises l'objet de réflexions de la part d'observateurs américains aussi bien qu'étrangers. Il ne faut pas toutefois qu'une répétition de cette réflexion nous empêche de nous rendre compte du fait qu'il y a dans ce pays de grands nombres de simples manœuvres dont les salaires restent, dans le cas le plus favorable, bien au-dessous des conditions qu'on peut poser pour une vie saine et un bien-être dont tout citoyen devrait bénéficier». Telle est l'introduction d'un article qui vient de paraître dans la Revue mensuelle, publiée par le Ministère du Travail des Etats-Unis.

Le président Coolidge s'est d'ailleurs récemment exprimé dans le même sens lorsqu'il a déclaré: «Bien que nous soyons arrivés au niveau le plus élevé de prospérité matérielle jamais atteint, il y a un groupe considérable d'ouvriers non spécialisés qui ne participent pas comme il le faudrait à la richesse de la nation». M. Davis, le ministre du Travail évalue à son tour à plusieurs millions le chiffre des manœuvres dont les salaires sont si bas qu'ils constituent une «infortune économique et morale». En y ajoutant les membres de leurs familles et les personnes à l'entretien desquelles il doivent pourvoir, il arrive à un chiffre d'environ 10 à 15 millions de personnes ne participant pas comme il conviendrait à la prospérité dont jouissent les autres citoyens de la grande République américaine. Il arrive ainsi à la conclusion que «moralement, économiquement et pour des motifs de simple humanité, il ne faudrait pas qu'une pareille inégalité existe dans la nation la plus riche de l'histoire.»

## ESPÉRANTO

### Usage pratique de l'espéranto dans V.I.T.F.

L'organe de l'Union des cheminots bulgares place un texte espéranto sous une photographie du nouvel immeuble syndical actuellement en construction. Voilà certes un exemple qui mérite d'être suivi, plus particulièrement dans les pays dont la langue est peu répandue!

### Les cheminots abstentionnistes adoptent l'espéranto.

Nous empruntons le passage suivant au compte-rendu paru dans «*Signalen*», l'organe de l'Union des cheminots suédois, au sujet du Congrès international des abstentionnistes parmi le personnel des chemins de fer:

«Le Congrès devait en outre s'occuper de la question de l'application d'une langue universelle (espéranto ou ido). Cette question avait déjà été débattue précédemment et fut discutée à présent en suédois, danois, allemand français... et espéranto. Le député au Parlement, Ernest Eriksson, de Stockholm espéra qu'il était pour les abstentionnistes scandinaves, et particulièrement pour les suédois, d'une nécessité urgente de disposer d'une langue internationale, facile à apprendre. Le mouvement trouve en effet le plus grand nombre de partisans parmi les travailleurs qui n'ont pas eu la possibilité d'apprendre des langues étrangères. Il faut qu'un mouvement international dispose d'une langue que tous peuvent apprendre facilement. Le Congrès décida que l'espéranto serait dorénavant utilisé dans les Congrès de l'Union.»

### Livres reçus.

«*Ni Legu*» 1er volume, troisième édition. Livre de lecture, contenant 45 récits, poèmes et anecdotes de 15 langues différentes, recueillis par Brunulo.

«*Faust de Goethe*» traduction de N. Barthelness.

«*Stato kaj Revolucio*» par Lenine, traduit par G. Demidjuk de la 2e édition russe.

«*Je la Nomo de Vivino*» Fragments lyrico-philosophiques de E. Izgur.

«*Eklumo en la Abismo*» de Henri Barbusse.

«*Dokumentoj de Komunismo*».

«*La kemio de l'universo*» par le Prof. A. Fersman (Série scientifique No. 1.)

«*Sekspsikologio*» par S. Ziegler (Série scientifique No. 4.)

Toutes ces publications ont été éditées par l'imprimerie de la S.A.T. (Association mondiale des espérantistes ouvriers), Colmstr. 1/III, Leipzig. Elles démontrent d'une part, que l'espéranto peut servir à rendre les nuances les plus délicates et sont, d'autre part, une preuve de l'activité de la S.A.T. qui, pour cette raison déjà, mérite d'être appuyée par tous ceux qui ont compris que l'espéranto devra constituer pour le développement futur du mouvement international ouvrier, un auxiliaire indispensable.