



**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>   | La réglementation de la durée du travail du personnel des chemins de fer . . . . . | 23       | L'Union des travailleurs des ports de Roumanie . . . . .                              | 29 |
| Le naufrage du "Principessa Mafalda" . . . . .   | Chronique syndicale . . . . .  | 17<br>18 | Les griefs des ouvriers du port de Calcutta . . . . .                                 | 30 |
| <b>Communications du Bureau . . . . .</b>  | <b>Ouvriers du Transport :</b>   | 20       | <b>Gens de Mer :</b>  |    |
| <b>Cheminots :</b>   | Les conditions de travail des conducteurs d'automobiles danois . . . . .           | 27       | La navigation a-t-elle été d'un bon rendement? . . . . .                              | 30 |
| Les chemins de fer britanniques et le transport sur route . . . . .                        | L'agenda pour 1928 de l'organisation des chauffeurs allemands . . . . .            | 20<br>27 | Conditions de travail des marins dans les différents pays (Grande-Bretagne) . . . . . | 31 |
| L'influence de la traction électrique sur la santé du personnel de la locomotive . . . . . | Dans le monde des chauffeurs . . . . .   | 22<br>28 | La navigation italienne et la concurrence des grands paquebots modernes . . . . .     | 32 |
|  |  |          | Espéranto . . . . .   | 32 |

## Le naufrage du "Principessa Mafalda".

### «Ordre et Discipline»

Fin 1926, le gouvernement italien fasciste émit un décret aux termes duquel étaient exclus de la marine marchande italienne tous les marins dont les actes ou l'attitude, encore que ne comportant aucune violation des lois en vigueur, portaient atteinte au sentiment national ou à l'opinion publique, en raison de leur incompatibilité avec le caractère national de la marine marchande italienne. Un autre décret imposait aux capitaines l'obligation de prêter le serment de ne pas adhérer à une association hostile au régime en vigueur.

Il est facile de comprendre à quoi visaient ces décrets : le privilège de servir à bord des bâtiments italiens devait être réservé aux fascistes et tous les adversaires du régime devaient en être rigoureusement bannis. Cette mesure, bien que révoltante en elle-même, offrait du moins l'avantage qu'elle permettait de mettre à l'épreuve dans la pratique, l'«ordre et la discipline» tant vantés, du régime fasciste. Du moment que tous les marins embarqués à bord des navires italiens étaient des fascistes, les qualités disciplinaires du régime pourraient être étudiées sans la moindre crainte que les résultats de cette étude ne soient compromis par des facteurs étrangers ou des éléments inconnus.

L'épreuve ne se fit pas attendre longtemps. Le 24 octobre 1927, le «Principessa Mafalda», paquebot de la Compagnie Générale de Navigation Italienne, transportant un millier de passagers et un équipage d'environ 280 hommes, sombra non loin des côtes brésiliennes. Il y a eu une tendance à étouffer cette affaire et les chiffres publiés à son sujet sont assez contradictoires. On peut admettre néan-

moins qu'environ 270 passagers et 30 à 35 hommes de l'équipage périrent.

Ces chiffres ne manqueront pas de surprendre qui-conque est au courant de l'histoire de catastrophes maritimes précédentes et connaît la noble tradition tenue en honneur pas les gens de mer en de pareilles occasions, car ils indiquent que le *pourcentage des passagers ayant péri s'élève au double de celui des marins noyés, situation contraire à ce qu'on a toujours constaté précédemment.*

Les journaux arrivés récemment de l'Amérique du Sud nous font voir que l'impression qui se dégage de ces chiffres, n'est que trop conforme à la réalité. Les récits de témoins oculaires sont unanimes pour déclarer que l'état-major et les hommes du «Principessa Mafalda» se sont conduits, à quelques exceptions louables près, d'une façon tout autre que l'ancienne et noble tradition des gens de mer nous mettait en droit d'attendre. Leur préoccupation essentielle était de sauver leur peau. Sans s'occuper le moins du monde des passagers, ils se ruèrent sur les embarcations de sauvetage, abandonnant le navire à son sort. *Ceux qui n'étaient pas par trop pris de panique, semblent avoir pillé les cabines et dérobé des bijoux et autres objets de valeur des passagers, avant de s'en aller.* La conséquence fut que le nombre des hommes restés à bord était insuffisant pour faire le service des canots encore disponibles qui durent être mis à la mer avec l'aide de passagers inexpérimentés. Un chaos et une panique indescriptibles régnaient en outre sur le navire. Heureusement, l'accident se produisit en plein jour, la mer était calme, le temps était doux et les secours ne tardèrent pas. En dépit de ces circonstances favorables et en dépit du fait que le navire resta à flot pendant plus de quatre heures, la perte de vies humaines fut si considérable que le naufrage du «Principessa Mafalda» restera classé parmi les grandes catastrophes maritimes.

Trois jours après le désastre, Edmondo Rossini, le secrétaire général de la Fédération des Corporations fascistes, fit un discours passionné dans lequel il exalta la discipline «parfaite, consciente et rigoureuse

Le service du "Bulletin d'Information de l'I. T. F." est fait aux membres des organisations adhérentes à raison d'un florin par an. Afin de tenir nos lecteurs aussi complètement que possible au courant des événements qui se produisent dans le monde des transports, nous avons décidé de fournir également des abonnements aux Communications de presse, à raison de fl. 1.80 par an pour les organisations adhérentes et leurs membres.

des masses sous le régime fasciste». Le naufrage du «Principessa Mafalda» avait donné un bel exemple de la qualité de cette discipline !

Les renseignements que nous possédons concernant les causes du désastre jettent également une vive lumière sur les conditions qui existent sous le régime fasciste. Il paraît que l'arbre d'hélice de bâbord s'était brisé de manière à faire un grand trou dans la paroi arrière du navire. Les raisons de cet accident n'ont pas été rendues publiques, mais il est intéressant de rappeler que le premier voyage du vapeur — il y a 18 ans — fut retardé de 6 jours, parce que l'on avait constaté que l'arbre d'hélice de bâbord était décentré à tel point que les supports s'échauffaient, défaut qui donna lieu à de nombreux ennuis au cours du premier voyage. On sait que l'équipage envoya, deux mois avant le dernier voyage, à la Compagnie de navigation une lettre disant que le bâtiment ne serait plus navigable, si certaines réparations urgentes n'étaient pas effectuées d'abord. La Compagnie répliqua à cette lettre que le vapeur se trouvait en parfait état.

Au cours du voyage qui devait se terminer si fatalement, le vapeur eut deux avaries; l'une, occasionnant un retard de 6 heures, se produisit peu de temps après que l'on eût quitté la Méditerranée et l'autre, donnant lieu à un arrêt de 30 heures, deux jours plus tard. Les passagers survivants se sont plaints aussi du mauvais état des canots; ceux-ci prenaient l'eau et les daviers ne fonctionnaient pas bien. On sait également que les palans étaient en mauvais état et qu'à trois reprises, les cordages se sont rompus lors de la mise à l'eau des embarcations, faisant tomber les passagers en mer. Bien des vies humaines ont été perdues à cause de ce fait. Certains récits nous disent également qu'un des canots a sombré parce qu'il prenait l'eau. Vu que les requins abondent dans les eaux brésiliennes, certains détails de la catastrophe sont horribles à l'excès.

Un côté répugnant de l'affaire sont les efforts tentés sans cesse pour étouffer la chose. A la demande des représentants diplomatiques italiens, on aurait essayé d'empêcher des journalistes d'interroger les passagers. Certains passagers qui eussent pu fournir des renseignements, refusèrent de le faire, par crainte de représailles de la part des autorités fascistes.

Un seul exemple suffira pour démontrer jusqu'où ira le fascisme dans ses efforts pour camoufler les preuves de sa déchéance. Immédiatement après l'accident, une grande maison de tabac de Buenos-Aires envoya au ministre d'Italie dans la République argentine, un chèque de 20.000 livres, destiné à la création d'un fonds pour venir en aide aux victimes. Le ministre retourna le chèque en disant qu'il avait reçu de son gouvernement des instructions qui lui interdisaient d'accepter des dons ou de prêter son autorité à des mouvements de secours tendant à rassembler de l'argent au profit des naufragés.

Inutile d'ajouter des commentaires.

L'exportation de «macaroni» d'Italie augmente; Mussolini et Chamberlain se rendent utiles.



Reproduit de «Goudock», quotidien de l'Union panrusse des cheminots.

## Chronique syndicale.

*Around de la Convention de Washington.*

La bombe a éclaté. Après que les délégués patronaux et gouvernementaux au Conseil d'administration du Bureau international du Travail, eussent pris pendant des années, les délégués ouvriers à la remorque, le Gouvernement anglais a jugé le moment venu de proposer une révision de la convention de Washington relative aux huit heures. Nous ne sommes point étonnés que les choses en soient arrivées là. Pendant des années, les gouvernements se sont laissés opposer les uns aux autres, afin de retarder la ratification de la convention. En 1926, les ministres du Travail des principaux Etats européens se réunirent à Londres, dans le but de se mettre d'accord sur l'interprétation du texte de Washington et aujourd'hui, peu de temps avant l'expiration du délai auquel la convention doit être renouvelée, le délégué du gouvernement anglais en propose une révision. L'organe de l'I.T.F. n'a pas manqué d'attirer l'attention de ses lecteurs sur ces dangers. Nous en sommes arrivés à présent au point que la majorité du Conseil désire se débarrasser de la Convention. Heureusement, la Fédération Syndicale Internationale a pris les mesures voulues pour pouvoir exercer, dans tous les pays, une pression sur les gouvernements. En avril, une décision va être prise au sujet de la convention; reste à savoir si le temps qui nous sépare encore de ce moment sera suffisant pour organiser les manifestations voulues. On peut toutefois considérer l'activité de la F.S.I. comme l'inauguration de la campagne grandiose qui devra faire suite à un rejet de la convention de Washington et permettra aux organisations syndicales de recouvrer leur liberté de mouvement et d'action.

**Comment Coolidge regarde les gouvernements faisant partie de l'Union panaméricaine.**



«Goudock», Moscou.

*«Pan-Amérique» et paix mondiale.*

Après le grand discours fait au Congrès américain sur l'armement naval, discours où il affirmait son désir de paix, le président Coolidge dut se rendre en hâte à La Havane afin d'y ouvrir en personne le Congrès panaméricain. C'était une chose jamais vue que le Président des Etats-Unis participât lui-même au Congrès; elle nous prouve que dans l'Union panaméricaine, tout ne va pas sur des roulettes. Il n'y a d'ailleurs pas tant lieu de s'en étonner, car les Etats-Unis ne reconnaissent l'autonomie des Etats d'Amérique centrale et méridionale, que dans la mesure où ceux-ci sont disposés à défendre les intérêts du capitalisme nord-américain et à lui céder le pas. Au moment même où Coolidge donnait de façon solennelle expression à son attachement aux peuples d'Amérique, sa flotte aérienne menaçait la population du Nicaragua qui cherche à protéger son pays contre l'envahisseur étranger.

Les Etats-Unis ne regardent pas d'un oeil de convoitise les mines d'or et d'argent du Nicaragua! Ils ne tendent pas davantage à s'attacher, au moyen de fils dorés, les Etats de l'Amérique centrale ou à les dompter, s'il le faut par la force des armes, afin de consolider leur influence au canal de Panama! Ils ne font qu'apporter la civilisation, ainsi que l'Europe l'a apportée par le passé en Afrique, dans l'Inde, en Chine et partout. . . .

«Panamérique», rêve des Etats-Unis, mais germe d'une guerre future, car l'hégémonie des Etats-Unis aura comme conséquence l'exclusion d'Amérique des nombreux intérêts européens. Seule la classe ouvrière — on ne saurait le répéter assez souvent — pourra empêcher cette guerre.

Le hasard a voulu que peu de temps avant la tenue du Congrès de La Havane, le compte-rendu nous parvienne d'un autre Congrès panaméricain où étaient représentés les organisations syndicales de presque tous les Etats de l'Amérique centrale, de même que la Fédération du Travail nord-américaine. Ce Congrès n'a pas refusé de s'occuper du Nicaragua; il a même réclamé impérieusement que les Etats-Unis retirent leurs forces terrestres, navales et aériennes.

Nous accueillons avec joie ces efforts qui tendent à englober dans un groupement uni l'ensemble de la

classe ouvrière américaine. Ils ne suffisent pas toutefois. Lorsque nous lisons que William Green, le président de la Fédération américaine du Travail déclare, dans son discours d'ouverture : «La paix n'est pas une question nationale, elle n'intéresse pas uniquement un seul pays ou un seul peuple, mais l'humanité entière», nous ne pouvons que nous rallier à ces paroles. Lorsqu'il affirme ensuite : «Il n'y a pas de différence entre les capitalistes du Nicaragua et d'autres Etats sud-américains et ceux des Etats-Unis et d'autres pays du monde», il ne fait qu'exprimer notre propre pensée.

Qui émet une pareille opinion comprendra bien cependant que la collaboration de la classe ouvrière de toutes les parties du monde s'impose, si l'on veut empêcher les guerres futures et réaliser l'émancipation des peuples du joug capitaliste.

Une Fédération mondiale du Travail sera seule en mesure de sauver l'humanité de la ruine!

*Les négociations anglaises.*

On comprendra que les négociations entamées n'aient pas encore donné de résultat. Il se trouve que, dans la presse syndicale anglaise, les avis sont partagés au sujet de la nouvelle orientation, quoique la grande majorité semble bien être d'accord avec elle. Le Conseil général des trade-unions a décidé, par conséquent, de poursuivre les négociations.

Dans le «New-Dawn», l'organe de l'Union anglaise des travailleurs des services de distribution, adhérente à l'I.T.F., nous avons trouvé, au sujet de l'entente entre le Capital et le Travail, l'amusant dessin reproduit ci-dessous.



*La session de Berlin de la F. S. I.*

Au sujet des questions les plus importantes que le Conseil général de la F.S.I. était appelé à traiter, il n'a pas encore été possible de réaliser un accord. Il n'a été élu ni un président, ni un secrétaire général et aucune décision n'a été prise concernant le transfert du siège. Provisoirement, le secrétariat reste établi à Amsterdam et Sassenbach s'est déclaré disposé à remplir, jusqu'à la nomination de son successeur, les fonctions de secrétaire. Pour prendre la place de Oudegeest qui se retire du Conseil d'administration du Bureau international du Travail et de la Commission du désarmement de la Société des Nations, on cite Mertens.

## COMMUNICATIONS DU BUREAU

### FRANCISCO CORDERO.

On nous annonce le décès du camarade Francisco Cordero, membre suppléant au Conseil Général. L'Union des ouvriers des transports d'Espagne perd en lui un de ses meilleurs militants.

Nous adressons à la famille du défunt, ainsi qu'à l'organisation à laquelle il consacra le meilleur de son activité, nos condoléances les plus sincères et donnerons prochainement quelques détails sur la vie et l'œuvre du décédé.

#### Le Congrès général de l'I. T. F.

Pour autant que nécessaire, nous rappelons aux organisations adhérentes que des propositions éventuelles à inscrire à l'ordre du jour du Congrès, doivent nous être adressées avant le 1er mars, dernier délai, par les organisations européennes, et avant le 1er avril par les organisations extra-européennes.

Questionnaires concernant la prévention des accidents pour le personnel des chemins de fer et les conducteurs d'automobiles.

Les organisations qui ne nous ont pas encore envoyé les renseignements désirés, sont priées de le faire sans délai.

Section des conducteurs d'automobiles.

Le camarade Th. Petersen a été désigné par l'Union danoise des

transports pour siéger dans la Commission consultative des chauffeurs et pour participer aux sessions de la Commission des communications et du transit de la Société des Nations.

#### Cotisations.

Sont encore rentrées les cotisations suivantes :

|   |             |
|---|-------------|
| <i>Pour 1927 :</i>  |             |
| Fédération panhellénique des cheminots . . . . .  | Fl. 196.—   |
| <i>Pour 1928 :</i>  |             |
| Union centrale allemande des mécaniciens et chauffeurs ..                               | 75.—        |
| Union britannique des travailleurs des services de distribution et similaires . . . . . | £ 75.—      |
| Union des chauffeurs de navires suédois . . . . .                                       | Fl. 240.—   |
| Association des employés des chemins de fer anglais .                                   | £ 62.—      |
| Union des charbonniers de Cardiff etc. . . . .  | £ 7.15.—    |
| Union des cheminots autrichiens . . . . .   | Fl. 1.200.— |
| Union des cheminots anglais. . . . .  | " 6 000.—   |
| Union danoise du personnel de la locomotive . . . .                                     | Cour 86.—   |

#### Congrès.

Union des chauffeurs polonais, 28 et 29 avril à Lodz.

Union des cheminots allemands, du 17 au 23 juin à Francfort s. M.

Union des Compagnies secondaires françaises, 17 et 18 mars à Paris.

Fédération panhellénique des cheminots, le 22 mars et jours suivants à Volos.

Union suédoise des ouvriers des transports, du 1er au 7 juillet à Stockholm.

Union des cheminots suédois, du 13 au 19 mai à Stockholm.

Congrès général de l'I. T. F., du 9 au 14 juillet à Stockholm.



## Les chemins de fer britanniques et le transport sur route.

Nous faisons suivre ci-dessous d'un collaborateur anglais pour les questions ferroviaires un article concernant les propositions de loi déposées au Parlement par les compagnies de chemins de fer tendant à étendre leurs attributions par rapport aux transports sur route et à la collaboration avec les entreprises automobiles existantes. Les chemins de fer anglais qui ne sont toujours pas nationalisés, se sont vu imposer, en échange du monopole qui leur fut accordé, des restrictions dans leur domaine d'action qui ne peuvent être annulées que par des lois spéciales. Attendu que l'Union britannique des transports adhérente est opposée à l'adoption de ces propositions de loi, il nous semble opportun de reproduire ici, comme suite à l'article, les motifs allégués par cette organisation pour justifier son opposition.

La Rédaction.

Les principales compagnies de chemins de fer d'intérêt général de Grande-Bretagne ont présenté au Parlement une demande tendant à obtenir l'autorisation de se charger du transport sur route de voyageurs et de marchandises, dans tout district desservi par leurs réseaux respectifs, et de passer des conventions avec des entreprises de transports sur route, en vue d'une collaboration.

En Grande-Bretagne, une compagnie de chemins de fer a seulement qualité pour exercer les pouvoirs spécifiés dans la loi en vertu de laquelle elle a été créée et, généralement parlant, ses attributions en ce qui concerne le transport sur route, se limitent à l'enlèvement et à la distribution de marchandises et de voyageurs et à leur transport entre les gares de chemins de fer et le domicile des usagers; ce transport est censé rester limité au trafic du chemin de fer. Les entreprises de transports automobiles, par contre, peuvent faire un usage illimité des routes et chaque fois qu'une extension de leurs pouvoirs est nécessaire, il suffit que les actionnaires de la société en cause votent une modifi-

cation aux statuts. Quant aux compagnies de chemins de fer, elles peuvent uniquement étendre le domaine de leur activité en vertu d'une loi spéciale.

Comme suite à la concurrence déloyale et l'accroissement inquiétant du nombre des entreprises de transports automobiles n'entretenant aucune collaboration avec les chemins de fer, les compagnies de chemins de fer sont obligées de chercher à se procurer des pleins pouvoirs en vue de l'usage des routes. Grâce à son extension, le transport sur route est en mesure de choisir et de garder pour lui la partie la plus avantageuse du trafic et de chercher délibérément à diminuer ou à entraver l'alimentation du trafic du chemin de fer, tandis que d'autre part, les compagnies de chemins de fer étant des entreprises affectées aux transports en commun, sont obligées d'accepter tout le trafic dont on les charge et doivent payer en outre des sommes importantes de leurs recettes au profit des frais d'entretien des routes dont font usage leurs concurrents.

Il ne peut guère être surprenant par conséquent d'apprendre que le nombre des véhicules affectés au transport de personnes (à l'exclusion des tramways) en service sur les routes de Grande-Bretagne, a augmenté de 41.700 en 1921 à 92.494 à la fin de 1926 et que la capacité de charge des véhicules a également considérablement augmenté.

En ce qui concerne les véhicules commerciaux, leur nombre était en 1919 de 38.000 et à la fin de 1926 de 260.504, et tandis qu'en 1919 la capacité de charge d'un véhicule à 4 roues était de 5 à 6 tonnes, nous trouvons aujourd'hui des véhicules à 6 roues capables de transporter 10, 12, voire 15 tonnes, sur des distances de 100 ou même de 200 milles. Un grand nombre des hommes employés dans les transports sur route ne sont pas syndiqués et fournissent par conséquent de longues journées de travail à de bas salaires et, en plus, les trois quarts des frais d'entretien des routes doivent être portés par la communauté au moyen des impôts, et un dixième environ seulement est à la charge des usagers commerciaux des routes qui causent une détérioration sérieuse par les poids lourds qu'ils transportent.

En considération d'une concurrence aussi déloyale et acharnée, on comprendra aisément que les revenus nets des chemins de fer aient baissé de 4,12 % du capital engagé en 1913, à environ 3,06 % à l'heure actuelle.

Les compagnies de chemins de fer prétendent que si l'on veut que le transport sur route et celui par rail puissent fournir leur plein rendement, il est essentiel dans l'intérêt général d'assurer une collaboration aussi étendue que possible et d'accorder aux chemins de fer un usage tout aussi libre des routes publiques qu'à d'autres. Il existe par exemple des endroits où le trafic purement local sur route n'apporte aucun bénéfice et où d'autre part, les services de camionnage des chemins de fer ne rendent pas non plus. Mais, si le chemin de fer avait la faculté de combiner les deux services et d'utiliser ses véhicules plus à fond, le trafic rapporterait immédiatement. En d'autres termes, il est nécessaire, afin de coordonner les services de transport par route et par rail, d'abord que les compagnies de chemins de fer aient le droit à un usage tout aussi libre des routes que les autres entreprises de transport et ensuite qu'elles bénéficient des facultés voulues pour passer des contrats avec les entreprises de transport sur route afin de coordonner les différents services de transport. Cette deuxième condition ne serait évidemment que d'une valeur insignifiante sans la première qui donnera aux compagnies de chemins de fer le prestige nécessaire pour pouvoir négocier au sujet des conventions. Les projets de loi déposés par les compagnies de chemins de fer relatifs aux transports sur route prévoient d'ailleurs que ces transports resteraient séparés de ceux par fer, comme une affaire subsidiaire et qu'il ne sera pas possible de compenser des pertes éventuelles de ces services, par des bénéfices résultant de l'exploitation du réseau ferré.

Si le Parlement britannique fait droit à la demande des compagnies de chemins de fer, celles-ci se trouveront par égard aux transports sur route dans une situation analogue à celle qu'occupent déjà les chemins de fer dans les autres pays européens et en Amérique. En Allemagne, l'Administration des chemins de fer passa en 1924 une convention avec un important cartel de 17 sociétés de transports automobiles, dans le but d'éliminer une concurrence superflue, et elle est sur le point de passer une convention analogue avec l'Administration des postes qui exploite un réseau important de services d'autobus. Les chemins de fer fédéraux de Suisse possèdent la majorité des actions d'une société appelée la «S. E. S. A.» qui joue dans le domaine des transports automobiles un rôle analogue à celui du chemin de fer. Dans d'autres pays, par exemple en Hollande et en Hongrie, les chemins de fer ont procédé à la création ou au contrôle de sociétés de transports automobiles.

Les compagnies de chemins de fer britanniques ont certainement le droit d'obtenir l'autorisation qu'elles réclament. Il faut cependant se rendre compte que même si le Parlement vote le projet de loi déposé par elles, le problème des moyens de transports ne sera pas solutionné et il sera toujours nécessaire qu'on institue un contrôle de la part des pouvoirs publics afin d'assurer une coordination de tous les moyens de transports, de manière que leurs services puissent se compléter les uns les autres, au lieu de se concurrencer, et d'éviter ainsi un gaspillage et la mise en service d'un double nombre de véhicules. Les projets de loi déposés par les compagnies de chemins de fer favoriseront plus qu'ils ne l'entraveront, un développement de la situation dans ce sens.

G. A. K.

Le «Record», l'organe de l'Union britannique des transports, écrit, dans un article publié sous le titre : «Pourquoi nous sommes opposés aux propositions de loi des chemins de fer», qu'il semble improbable que le Parlement vote ces propositions et il allègue contre elles ce qui suit :

Il faut qu'on se rende compte qu'en accordant aux

compagnies de chemins de fer les droits qu'elles réclament, on leur permettrait d'entreprendre un travail qui leur est entièrement nouveau et qui est considéré à présent comme n'ayant aucune espèce de relation avec le service des chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer seraient alors en mesure de conclure toute forme de contrats qui leur permettraient de concurrencer les entreprises actuelles de transports sur route. Elles pourraient, par exemple, passer une convention avec des autorités municipales pour l'accomplissement de transports ou tout autre travail auxiliaire. Elles pourraient prendre sur elles de fournir un travail qui est actuellement effectué par des marchands de charbon ou des entreprises de factage ou de camionnage, et elles s'engageraient ainsi dans un domaine qui n'a jamais été envisagé au moment où le monopole dont elles bénéficient à présent, en ce qui concerne le transport par rail, leur fut accordé. Elles auraient en effet de la sorte le monopole de toutes les possibilités qu'accorde le transport ferroviaire, avec l'avantage d'être en mesure de livrer une concurrence à d'autres moyens de transports qui, de leur côté, seraient strictement limités dans leur activité. Bien que la concurrence puisse sembler à première vue aboutir au résultat d'une diminution des charges et d'une réduction des tarifs, elle aurait inéluctablement une tendance opposée, par l'augmentation des frais, le dédoublement des services, le gaspillage d'énergie et l'accroissement de la confusion existante qui en résulteraient. Examinons, pour le moment, uniquement la question des tarifs de transport. Une compagnie de chemins de fer livrerait-elle, en sa qualité d'entreprise de transports sur route, de la concurrence à cette même compagnie en sa qualité d'entreprise de transports par rail ? Cela ne signifierait-il pas que la compagnie de chemins de fer doit chercher à s'assurer de l'influence sur tous les moyens de transports, la manière la plus simple d'arriver à ce but étant premièrement d'éliminer toute concurrence, au moyen de tarifs réduits et non rémunérateurs, et ensuite l'obtention d'un monopole qui lui permettrait de modifier comme bon lui semblerait les tarifs de transport sur route, soit de façon à créer un niveau unifié des charges de la route et du rail, soit de manière à rendre le transport sur route désavantageux au point de vue de l'expéditeur et à faire retourner ainsi le trafic au chemin de fer. En accordant aux compagnies de chemins de fer les pouvoirs qu'elles demandent, on n'améliorera pas le trafic du pays et si le transport par route est, de par sa nature même, avantageux pour certaines espèces de marchandises, il n'est pas juste que ces marchandises soient par force rendues aux chemins de fer, en accordant aux compagnies la possibilité d'étendre leurs pouvoirs de façon à influencer les tarifs pratiqués pour les transports sur route.

Nous devons également examiner la question de savoir si le transport routier exploité par les chemins de fer peut, oui ou non, donner des résultats favorables à un point de vue financier. Ce transport peut uniquement s'accroître par une réduction des tarifs en vigueur qui éloignerait du domaine de la concurrence les entreprises actuelles de transports automobiles. Les tarifs actuels de ces transports se trouvent cependant déjà à leur minimum; si les compagnies de chemins de fer les abaissent davantage, elles auront forcément à subir des pertes qui devront être portées par les autres usagers des chemins de fer, c'est-à-dire par le genre de trafic qui convient le mieux au chemin de fer; le trafic-voyageurs aussi bien que marchandises.

Il nous faudra également envisager la situation de ceux qui s'occupent à présent du transport par route. Leurs entreprises ont été étendues, ils ont formé des employés, installé des garages avec l'outillage voulu



etc., dans la supposition que le Parlement maintiendrait sa constance antérieure en la matière. Si l'on avait jamais pu supposer que les chemins de fer seraient admis un jour à entrer dans le domaine des transports sur route, avec tous les avantages dont ils bénéficient à présent en tant qu'exploitants de la voie ferrée, il ne semble pas probable que cette industrie eût jamais pu se développer de façon notable.

Devant le développement inattendu des transports automobiles, les compagnies de chemins de fer ont certainement le droit de demander que l'ensemble de la question du transport sur route soit soumis à une enquête approfondie et, pour notre part, nous sommes d'accord avec la création, par le gouvernement, d'une commission d'enquête à cet effet.

### L'influence de la traction électrique sur la santé du personnel de la locomotive.

Le numéro d'octobre dernier du Bulletin des Chemins de fer fédéraux de Suisse contient un article reproduisant les résultats d'une enquête du service médical concernant l'influence de l'électrification sur la santé du personnel de la locomotive. Il est dit dans l'introduction à l'article que l'on peut, sur la base des considérations suivantes, s'attendre à ce que l'électrification apporte une amélioration de l'état de santé du personnel.

Sur la locomotive électrique, le poste des agents est mieux abrité et les changements de température y sont moins fréquents que sur la locomotive à vapeur. Le corps n'est pas exposé simultanément à deux températures différentes : la chaleur rayonnant du foyer et des tuyaux de vapeur d'une part, et les courants d'air froids de l'autre. Pour les chauffeurs, le service des feux qui demande de gros efforts physiques est supprimé, de même que la manipulation de l'eau, qui fait que les vêtements soient trempés. L'air n'est plus saturé de fumée, de vapeur, de gaz et des mauvaises odeurs d'huile brûlée. On utilise moins d'outils lourds, ce qui diminue les chances de petites blessures. Le fait que les locomotives électriques ont une marche plus douce et moins saccadée et que les secousses sont moins fortes et plus régulières, serait en outre favorable aux articulations et aux nerfs.

La question du plus grand effort nerveux et cérébral n'est aux yeux de l'auteur de l'article qu'une question d'habitude. En opposition à l'accroissement des efforts physiques et psychiques par la traction électrique, il allègue la plus grande stabilité de la source d'énergie qui libère le personnel du souci et du soin de produire l'énergie. Les irrégularités de marche, les patinages, les difficultés de freinage et autres perturbations seraient moins fréquentes avec la traction électrique, à cause du plus grand poids de la locomotive. Les chemins de fer fédéraux affirment toutefois avec prudence, qu'en ce qui concerne l'effort cérébral et psychique, ils croient ne pas encore pouvoir porter de jugement définitif.

L'organe de la Fédération suisse des cheminots ne voit pas cette modification à ce point couleur de rose. La question de savoir si le personnel est mieux abrité, est dépendante du type des trains. La protection de l'air extérieur et du froid vif est peut-être meilleure, mais en revanche, il y a les vents coulis dont on connaît la traîtrise et qui donnent souvent lieu à des maux de dents, des abcès et des maux d'oreilles. L'été, la réverbération du soleil sur les vitres des cabines et le surchauffement des tôles sont aussi pénibles que le rayonnement d'un foyer, et plus préjudiciables à la vue. Il est vrai qu'en été, il n'y a pas de différences sensibles de température entre le poste du mécanicien et la chambre des machines. Mais, en

hiver, il ne fait pas chaud dans la cabine du mécanicien et la partie où sont les machines est un vrai frigorifique. Quant à la marche plus douce et moins saccadée et aux oscillations moins fortes et plus régulières, les locomotives électriques ne sont pas supérieures à celles à vapeur. Celles du type «Sécheron» leur sont même bien inférieures à cet égard.

Dans le domaine cérébral et psychique, la traction électrique pose des exigences accrues au conducteur, car elle ajoute de nouveaux éléments aux anciens facteurs de nervosité et de fatigue. Etant donné le profil de la plupart des lignes suisses, la marche en rampe offrait toujours un repos relatif. Les horaires prévus pour les trains électriques imposent toutefois au personnel la marche à la vitesse maximum sur tout le parcours. Les cheminots ne se sont point aperçus non plus d'une diminution des irrégularités du trafic. Les patinages des roues motrices sont pour ainsi dire normaux au démarrage et aussi nombreux, avec le mauvais rail, que pour la locomotive à vapeur. Ajoutons à cela, les fréquentes pertes de tension et les vibrations transmises à la machine par les ressorts d'entraînement. Le service du personnel est en outre inutilement aggravé par l'absence complète de sièges qui oblige les hommes à se tenir constamment debout sur une machine trépidante, tandis que le ronflement du ventilateur, les vibrations des tôles, l'agacement du moteur générateur et les brusqueries de l'enclenchement ou du déclenchement du compresseur, mettent leurs nerfs à une rude épreuve.

La Fédération suisse des cheminots n'admet pas le parallèle établi par l'administration entre les chauffeurs de la traction à vapeur et les aides-mécaniciens de la traction électrique. Les conditions du service sont, à son avis, si foncièrement différentes que la comparaison établie par l'administration n'est pas possible.

Les conceptions en ce qui concerne l'influence de la traction électrique sur la santé du personnel sont donc très différentes entre elles. Les statistiques dressées par le Service médical ne facilitent pas non plus un rapprochement des deux points de vue. L'organisation critique la façon dont ont été faites les statistiques et conteste l'exactitude de certaines affirmations importantes. Elle arrive d'ailleurs, même en admettant les chiffres, à des conclusions contraires à celle de l'administration.

L'administration a créé deux groupes de 150 hommes chacun (108 mécaniciens et 42 chauffeurs) dont le groupe I est affecté au service sur les lignes électrifiées et le groupe II au service sur des lignes non-électrifiées. Une des quatre statistiques a trait aux mécaniciens uniquement; nous la reproduisons ci-dessous :

Nombre des cas de maladie sur 100 mécaniciens.

|      |                     | Groupe I<br>(électr.) | Groupe II<br>(non-électr.) | Ecart<br>du groupe I<br>par rapport<br>au groupe II |      |
|------|---------------------|-----------------------|----------------------------|---|------|
| 1917 | Traction à vapeur   | 77                    | Traction à vapeur          | 52  | + 25 |
| 1918 | " " "               | 135                   | " " "                      | 95  | + 40 |
| 1919 | " " "               | 101                   | " " "                      | 70  | + 31 |
| 1920 | Traction électrique | 96                    | " " "                      | 62  | + 34 |
| 1921 | " " "               | 32                    | " " "                      | 39  | - 7  |
| 1922 | " " "               | 70                    | " " "                      | 72  | - 2  |
| 1923 | " " "               | 57                    | " " "                      | 49  | + 8  |
| 1924 | " " "               | 59                    | " " "                      | 59  | + 14 |
| 1925 | " " "               | 68                    | " " "                      | 63  | + 5  |

L'administration ne considère que le mouvement de la courbe des différences et arrive à la conclusion que l'électrification a eu une influence favorable. L'organisation prétend par contre, que la courbe des différences n'est pas aussi importante que l'administration l'affirme, et insiste surtout sur le fait que les cas de maladie sont plus fréquents parmi les conducteurs-électriciens que parmi les mécaniciens des machines à vapeur.

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

## ALLEMAGNE.

Avant la guerre, la durée du travail était limitée en Allemagne, en vertu du Code du Travail, à la mesure imposée par des considérations «d'ordre hygiénique et moral». La révolution de novembre 1918 apporta aux travailleurs allemands la journée de 8 heures. L'appel du 12 novembre 1918 des Délégués du Peuple faisant force de loi, suivi par le décret du 23 novembre 1918, prévoyait pour les ouvriers industriels l'introduction de la journée de 8 heures. Le 17 mars 1919, fut promulgué le décret sur la durée du travail des employés, basé sur le principe des 8 heures. Ces décrets devaient être par la suite remplacés par des lois régulières. Le délai de leur validité expira toutefois en novembre 1923, sans qu'on ait procédé à d'autres mesures légales. C'est ainsi que les travailleurs allemands se retrouvèrent à nouveau assujettis au statut d'avant-guerre.

En vertu de la loi des pleins pouvoirs, le gouvernement rendit le 21 décembre 1923, un nouveau décret sur la durée du travail. Bien que celui-ci admette comme durée normale la journée de 8 heures, il permet cependant des dérogations jusqu'à 10 heures. Une campagne prolongée aboutit au vote de la loi d'exception sur la durée du travail (Arbeitszeitnotgesetz), du 14 avril 1927. Cette loi ne modifie pas les principes admis jusqu'alors; elle pose simplement un peu plus de difficultés à l'obtention de l'autorisation de dépasser la limite des 10 heures. De même que la législation précédente, cette loi prévoit également la possibilité de négociations entre salariés et employeurs au sujet de la fixation et de la limitation de la durée du travail, procédure qui ne permet que trop souvent au patronat de bénéficier de l'aide des autorités d'arbitrage.

Les fonctionnaires, — ceux de la Reichsbahn également — n'ont jamais été protégés par des dispositions légales. Les organisations de fonctionnaires de tendance nationaliste ne voulaient d'ailleurs rien en savoir, attendu que l'application du droit commun priverait les fonctionnaires du «cachet» propre aux fonctionnaires.

Les dispositions applicables aux chemins de fer suivirent un développement analogue à celui esquissé ci-dessus. Le contrat collectif concernant les salaires contenait jusqu'en 1924 des clauses garantissant la journée de 8 heures. Par la suite, les organisations du personnel étant parties contractantes au contrat ont dû faire des concessions dont la portée a toutefois été quelque peu atténuée en 1927.

Le règlement provisoire sur la durée du travail de 1920, modifié en 1922, ne prévoyait qu'une mesure uniforme de la durée du travail de 8 heures par jour, 48 heures par semaine ou 208 heures dans une période de 30 jours. Sous l'influence des décrets sur la durée du travail de décembre 1923, ces limites furent portées à respectivement 10, 60 et 260 heures. L'adaptation de ce règlement à la loi d'exception sur la durée du travail du 14 avril 1927, n'a pas apporté d'améliorations sensibles. Pour les employés des services administratifs et techniques, l'application de la journée de 8 heures était considérée dans les années 1919 et 1920 comme une chose logique, mais en août 1921, le ministre des Chemins de fer émit des directives sur les heures de travail de ces catégories de personnel, dans lesquelles une durée de travail de 48 heures par semaine était qualifiée de *minimum*, tandis qu'à cette même époque, la semaine de 48 heures était considérée pour les ouvriers comme un *maximum*. Le 14 décembre 1923 — peu de temps avant de rendre le nouveau décret sur la durée du travail — le ministre modifia ces directives en ce sens que la limite minimum était augmentée provisoirement jusqu'au 31 décembre 1925, à 54 heures. Ce terme de «provisoirement» a été supprimé par la suite dans l'article 15 du statut du personnel, les autres dispositions ayant été maintenues. Le personnel des bureaux a pu uniquement enregistrer une amélioration de la limite minimum de ses heures de travail qui fut fixée à 51 heures.

Deux facteurs importants ont influencé très défavorablement la réglementation des heures de travail auprès de la Reichsbahn. La Commission des Réparations saisit, dans le courant de l'année 1923, le gouvernement allemand d'une demande d'établir l'équilibre budgétaire. Cette demande a eu comme conséquence le décret sur la compression des effectifs du 27 octobre 1923 qui prévoyait le licenciement de 150.000 agents. Le 30 novembre, la Commission des Réparations adressa une demande à la Commission Dawes. Celle-ci, qui commença son activité à Berlin au début de janvier 1924, donna une forme définitive au projet de mettre la Reichsbahn au service du paiement des réparations. Le 28 janvier 1924, le décret sur les compressions des effectifs sus-visé fut complété par un nouveau décret qui en porte les effets pour ainsi dire au double. Au cours de 5 mois, l'effectif du personnel fut diminué de 1.009.420 à 736.445 agents, soit de 27 %. Un nouveau groupe de 9.000 agents fut licencié dans la période allant jusqu'à l'été 1924. La crainte des compressions fit qu'on n'enregistra presque aucune résistance individuelle aux prétentions excessives par rapport à la durée du travail.

Un autre facteur ayant une influence défavorable sur les heures de travail est la conception de la Reichsbahn qui estime qu'elle se trouve en dehors de la législation allemande et qui, en ce qui concerne l'application des lois sociales, va même jusqu'à laisser surgir avec le gouvernement, des conflits devant être tranchés par le Tribunal. Elle justifie son attitude en alléguant que la loi sur les chemins de fer lui accorde une pleine liberté de mouvement. A son avis, la législation nationale ne peut pas compromettre cette liberté de mouvement, attendu que la loi sur les chemins de fer a été créée en vertu d'une convention internationale (accords de Londres du 9 août 1924). Toutes les prescriptions concernant les heures de travail se sont ressenties défavorablement de cette manière de voir de la Reichsbahn.

Les règlements sus-mentionnés — contrat collectif, règlement sur la durée du travail et l'article 15 du statut du personnel — déterminent les heures de travail pour l'ensemble du personnel. Signalons à ce propos, qu'environ 30.000 ouvriers intéressés au contrat collectif, sont assujettis au règlement sur la durée du travail, de même qu'un nombre de 15.000 fonctionnaires des services administratifs et techniques.

Les dispositions concernant les heures de travail établissent une différence entre la durée du travail et la durée de présence. Le premier terme indique le travail réellement fourni et payé, tandis que le deuxième indique l'amplitude de la journée de travail.

L'effectif du personnel s'élevait au 1er juillet 1927 aux nombres suivants :

| Service                                      | Nombre d'agents | Pour la majorité, la durée du travail est réglée par : |
|--|-----------------|--|
| Services administratifs . . . . .            | 32477           | Art. 15 du statut du personnel.                        |
| Service technique . . . . .                  | 52851           |  |
| Service de surveillance de la voie . . . . . | 33198           | Règlement sur la durée du travail.                     |
| Service des gares et du mouvement . . . . .  | 227451          |  |
| Service des trains . . . . .                 | 52821           |  |
| Service de la locomotive . . . . .           | 69466           |  |
| Service des ateliers de ligne . . . . .      | 20864           | Contrat collectif concernant les salaires.             |
| Service d'entretien de la voie . . . . .     | 141787          |  |
| Ateliers centraux . . . . .                  | 95344           |  |
| Total . . . . .                              | 726259          |  |

Concernant l'application pratique de ces dispositions, nous ne possédons qu'une documentation partielle qui contient cependant des renseignements intéressants. Nous les avons groupés dans le tableau ci-dessous :

### Durée hebdomadaire des heures de travail et de présence (Statistique du 1er juillet 1925.)

| Catégorie du personnel                            | Effectifs | Heures de travail |         |        |         | Heures de présence |         |         |         | Durée moyenne régl. des |                    |
|---|-----------|-------------------|---------|--------|---------|--------------------|---------|---------|---------|-------------------------|--------------------|
|   |           | 48                | 49 à 53 | 54     | 55 à 60 | 54                 | 55 à 60 | 61 à 72 | 73 à 93 | heures de travail       | heures de présence |
| Personnel des trains . . . . .                    | 48.525    | 6.3 %             | 35.3 %  | 20.9 % | 37.4 %  | 3.7 %              | 19.1 %  | 62.7 %  | 14.3 %  | 54                      | 66                 |
| Personnel de la locomotive . . . . .              | 62.074    | 4.8 "             | 45.4 "  | 22.2 " | 27.3 "  | 24.3 "             | 50.41 " | 24.5 "  | 0.79 "  | 54                      | 58                 |
| Personnel des gares . . . . .                     | 126.630   | 2.6 "             | 17.0 "  | 36.5 " | 43.9 "  | 18.8 "             | 34.6 "  | 39.3 "  | 7.3 "   | 56                      | 62                 |
| Personnel de la surveillance de la voie . . . . . | 22.015    | 10.8 "            | 24.1 "  | 20.0 " | 44.9 "  | —                  | 10.0 "  | 45.8 "  | 44.0 "  | 56                      | 93                 |

Pour la totalité du personnel soumis au règlement sur la durée du travail (425.018 unités au 1er juillet 1925), le service était réglé comme suit :

**DURÉE DU TRAVAIL (par semaine).**

48 heures pour 3.6 % du personnel  
de 49 à 53 " " 17.9 " " "  
54 " " 48.95 " " "  
de 55 à 60 " " 12.0 " " "  
de 57 à 59 " " 8.2 " " "  
60 " " 9.2 " " "

**DURÉE DE PRÉSENCE.**

jusqu'à 60 h. pour 51.4 % du personnel  
de 61 à 72 " " 41.27 " " "  
de 73 à 93 " " 7.25 " " "

1) pas moins de 60 heures.

**DURÉE DU TRAVAIL.**

En moyenne:  
environ **9** heures.

Par jour.

En compensation:  
au maximum **14** heures.

**HEURES DE TRAVAIL SELON LE RÈGLEMENT SUR LA DURÉE DU TRAVAIL.**

Les normes suivantes sont appliquées:

**EN GÉNÉRAL:****DURÉE DU TRAVAIL.**

Jusqu'à 60 heures dans une période de 7 jours.

La durée régulière de parcours du personnel de la locomotive — dans le cadre d'un service de 8 à 10 heures — ne peut pas excéder en un jour de service: 7 heures sur des trains rapides et express;

8 heures sur autres trains de voyageurs et trains de marchandises directs.

Pour le reste, la durée du travail ne devra pas comme règle excéder 9 heures. Elle peut cependant être étendue à 10 heures en cas de service peu fatigant et de courses haut-le-pied, ou encore lorsque la période de service contient un repos.

Les renseignements fournis ci-contre concernant la durée de présence s'appliquent également, dans un degré moins favorable, au personnel de la locomotive.

Les durées de présence de plus de 12 heures doivent être coupées selon le tableau suivant:

**DURÉE DE PRÉSENCE.**

12 à 16 heures par jour.

| Durée de présence (heures) | Durée totale des interruptions (heures) | Répartie sur un nombre maximum d'interruptions | Durée minimum des interruptions (heures) |
|----------------------------|---|--|--|
| 13                         | 1                                       | 1  | 1  |
| 14                         | 2                                       | 2  | 1  |
| 15                         | 3                                       | 2  | 1  |
| 16                         | ou (4<br>3)                             | 2<br>1   | 1<br>3                                   |

Les périodes de *d'intermittence* et les repos sont considérés comme interruptions. Des durées de présence de 14 heures et au-dessus, ne peuvent être fournies que quatre fois en une période de 7 jours.

**EN CAS DE SERVICE PARTICULIÈREMENT ASTREIGNANT:**

48 heures dans une période de 7 jours. Les durées de travail excédant 8 heures par jour doivent être compensées, dans la période de 7 jours, par des journées plus courtes,

9 heures par jour.

Un travail particulièrement astreignant ne se produit que dans le service du mouvement des trains, des cabines d'aiguillage, des manœuvres et des locomotives, à savoir lorsque les opérations se succèdent si rapidement que les interruptions ne dépassent pas chacune 5 minutes et dans l'ensemble une heure.

Une *dérogation* très importante existe par rapport à la durée du travail. Les maxima peuvent être normalement dépassés ou réduits pendant une période déterminée de l'année. La compensation doit avoir lieu au cours de l'année civile sur la base d'un maximum de 2.504 (en cas de travail particulièrement astreignant) ou de 3.130 heures de travail par an.

**INTERRUPTIONS.**

Il n'a pas été prévu d'interruptions du travail d'une durée déterminée. Chaque interruption de 30 minutes ou de moins nécessitée par le service, est considérée comme simple présence. Les interruptions de plus de 30 minutes sont considérées comme repos.

**REPOS.**

Est considérée comme durée de repos, toute période pendant laquelle le personnel est entièrement libéré du service et qui s'élève de façon ininterrompue:

Pour le personnel de surveillance de la voie et le personnel des gares, à au moins . . . . . 8 heures.

Pour le personnel des trains et des locomotives:

lorsque le repos est passé à la gare d'attache, à au moins . . . 10 "

lorsque le repos est passé hors de la gare d'attache, à au moins 8 "

Afin de rendre l'horaire du service plus pratique, des interruptions de moins de 8 ou 10 heures peuvent également être considérées comme repos; à savoir, pour le personnel des trains et des locomotives, lorsqu'elles sont d'au moins 5 heures hors de la gare d'attache et d'au moins 8 heures dans la gare d'attache, et, pour le reste du personnel, lorsque leur durée est d'au moins 6 heures et se trouve en une proportion convenable avec la durée de la période de service précédente et de celle qui fait suite.

**JOURS DE REPOS.**

Le personnel a droit annuellement à:

- 52 jours de repos d'une durée d'au moins 32 heures consécutives, ou
- au moins 26 jours de repos d'une pareille durée et pour le reste, 3 jours de repos abrégés, d'une durée d'au moins 24 heures consécutives à la place de deux jours de repos réguliers, ou
- 52 jours de repos calculés d'après l'alinéa a) ou b) d'une durée moyenne d'au moins 32 heures consécutives, afin de faciliter l'établissement de tableaux de roulement pratiques.

Lorsque le nombre des jours de repos compromet sérieusement le rendement annuel de 2.504 ou de 3.130 heures de travail, le nombre des jours de repos

de 32 heures peut être limité à 39 et celui des jours de repos abrégés peut être diminué dans une mesure correspondante.

Le personnel des trains peut obtenir, au lieu des jours de repos visés plus haut, aux points a, b et c, 39 jours de repos qui doivent être des jours libres de service entre des nuits libres de service et d'une durée totale au moins égale à celle des jours de repos. Est considérée comme nuit libre de service, une nuit exempte de service entre 10 heures du soir et 6 heures du matin. Pour des raisons importantes de service, particulièrement en vue de l'établissement des horaires des trains, une période de repos commençant au plus tard à 11 heures du soir ou se terminant au plus tôt à 5 heures du matin, peut être considérée comme une nuit exempte de service.

Les jours de repos doivent être répartis aussi régulièrement que possible dans les tableaux de roulement; il faut que 17 de ces jours, au cours d'une année, tombent un dimanche ou un jour férié. Sont considérés comme dimanches de repos les jours de repos commençant au plus tard à 1 heure de la nuit, dans la nuit précédant le dimanche. Il faut que les dimanches de repos s'étendent si possible sur au moins 32 heures consécutives.

**SERVICE DE NUIT.**

Les périodes de service qui tombent pour une durée de plus d'une heure entre minuit et 4 heures du matin, ne doivent pas, comme règle, être réclamées plus de 4 fois consécutives, mais ne peuvent pas se succéder plus de 7 fois consécutives.

Ceci ne s'applique pas au personnel fournissant exclusivement du service de nuit.

**TABLEAUX DE ROULEMENT.**

Les représentants du personnel du service pour lequel le tableau de roulement sera applicable, ont le droit de collaborer à l'établissement du tableau. A défaut d'entente entre les chefs et les délégués du personnel, le président du Conseil de direction décide en dernière instance, après avoir entendu les parties.

**HEURES SUPPLÉMENTAIRES.**

Les heures de travail fournies en sus de la durée régulière doivent être compensées par des heures de congé.



**DURÉE DE SERVICE.**

Par jour.

**DURÉE DE REPOS.**

En moyenne:                    En compensation:  
maximum **12** heures        maximum **16** heures

En moyenne:                    En compensation:  
minimum **12** heures        minimum **8** heures

**DURÉE DU TRAVAIL SELON LE CONTRAT COLLECTIF.**

En principe, la durée du travail s'élève à 8 heures par jour et à 48 heures par semaine à l'exclusion des repos. Une convention relative aux travaux supplémentaires établit des exceptions à cette règle. Conformément à cette convention, 3 heures supplémentaires doivent être fournies par semaine, sur l'ordre de l'administration, dans les ateliers de ligne, ateliers centraux, ateliers du service télégraphique, installations pour la préparation du bois, usines à gaz et centrales électriques. Après accord avec les délégués du personnel, 3 heures supplémentaires ultérieures peuvent être réclamées du personnel. Lorsque les délégués du personnel s'y opposent, les autorités ont le droit de passer outre, sans préjudice au droit d'appel de la part des conseils du personnel.

Les ouvriers du service de l'entretien de la voie proprement dit, ceux des dépôts du matériel de superstructure, des constructions, des carrières de pierres, de ballast et de gravier, des horticultures et pépinières des chemins de fer, doivent fournir dans la saison allant du 1<sup>er</sup> mars au 31 octobre, un maximum de 6 heures supplémentaires par semaine; dans la période allant du 1<sup>er</sup> novembre au 28 février, la durée du travail est de 8 heures par jour et de 48 heures par semaine. Ces catégories d'ouvriers touchent un salaire horaire.

Les ouvriers employés comme travailleurs temporaires et auxiliaires au service de l'exploitation (pour citer quelques catégories: les visiteurs, chauffeurs de locomotives, brigadiers de manœuvres, agents des manœuvres, aiguilleurs, nettoyeurs de voitures, gardes-barrières, garçons de bureau, ouvriers des dépôts de marchandises et gardes-voie, non-fonctionnaires) sont assujettis au contrat collectif et sont presque tous payés par jour.

En ce qui concerne leur durée de travail, le contrat les soumet cependant au règlement sur la durée du travail et prévoit pour eux une moyenne de 9 heures de travail par jour.

**INTERRUPTIONS.**

Comme règle, la durée du service sera coupée par un repos d'une heure. Lorsque l'intérêt de l'entreprise le réclame, on peut toutefois — après accord avec les délégués du personnel — imposer que la durée du travail soit fournie sans interruptions.

Les ouvriers faisant le service en trois équipes dont la durée du travail de 8 heures ne peut pas être interrompue de façon régulière, doivent avoir au cours du travail l'occasion de prendre un repas.

**JOURS DE REPOS.**

Au moins deux jours de repos par mois doivent tomber un dimanche.

**SERVICE DE NUIT.**

Une allocation de 50 pfennigs pour travail nocturne est payée, à côté du salaire normal, pour tout travail effectué entre minuit et 4 heures du matin.

**HEURES SUPPLÉMENTAIRES.**

Les heures supplémentaires effectuées en vertu de la convention spéciale dont il est question plus haut (3 à 6 heures par semaine dans le service des ateliers, 6 heures par semaine dans l'entretien de la voie pendant la période allant du 1<sup>er</sup> mars au 31 octobre) sont rétribuées conformément à la sentence arbitrale du 4 avril 1927, en sus du salaire, par une allocation qui s'élève à:

15 % du salaire pour la 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, et 5<sup>e</sup> heure.  
25 % " " " la 5<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, et 5<sup>e</sup> heure.

**SIMPLE PRÉSENCE.** — Le temps pendant lequel le personnel doit être présent au lieu du travail afin de faire du service selon les nécessités, est qualifié de simple présence et considéré comme travail effectif dans la mesure suivante:

|  |      |
|--|------|
| Personnel de surveillance de la voie, des gares et du mouvement des trains . . . . .   | 50 % |
| Personnel des trains, personnel de la locomotive, non chargé de la surveillance d'une machine sous pression, personnel d'autres machines, personnel de la visite des voitures et des ateliers de ligne . . . . . | 50 % |
| Personnel de la locomotive chargé de la surveillance d'une locomotive sous pression . . . . .  | 80 % |
| La durée des courses effectuées en chemin de fer sans obligation de travail, avant le commencement ou après la fin du service, est considérée comme travail effectif pour . . . . .                              | 60 % |

**HEURES DE TRAVAIL SELON L'ARTICLE 15 DU STATUT DU PERSONNEL.**

L'article 15 du statut du personnel fixe les normes selon lesquelles doit être réglé le travail des fonctionnaires des services administratifs et techniques. Il débute par la déclaration que voici:

«Tout fonctionnaire est tenu de mettre son entière capacité de travail au service de la Société. Il doit effectuer les travaux dont il est chargé, en temps voulu, sans égard au nombre des heures de travail fixé.»

L'article prescrit en outre que la durée du travail s'élève à 51 heures par semaine dans les bureaux centraux et régionaux, les bureaux des services de constructions et de réparations et des ateliers centraux; à 54 heures par semaine dans les autres bureaux.

Les heures de présence et les voyages pour raisons de service ne sont pas considérés comme durée du travail. Lorsque les heures de travail normales sont régulièrement dépassées, ces heures supplémentaires peuvent être compensées au cours de l'année civile, par des heures de congé et vice-versa.

**INTERRUPTIONS.** — La durée du travail doit en principe être coupée par des interruptions. En cas de circonstances spéciales, la Direction générale peut ordonner que le travail soit fourni de façon ininterrompue.

**HEURES SUPPLÉMENTAIRES.** — Les heures supplémentaires ne sont pas rétribuées; elles peuvent être compensées par des heures de congé.

**TABLEAUX DE ROULEMENT.** — Les tableaux de roulement sont établis de façon unilatérale par les chefs des services en cause.

Les autres heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 30 % au-dessus du taux normal. Lorsque les circonstances le permettent, les délégués du personnel doivent être entendus avant qu'il ne soit imposé des heures supplémentaires.

Les ouvriers auxquels s'applique le règlement sur la durée du travail ne touchent pas d'allocation pour les heures supplémentaires; les heures supplémentaires éventuelles sont compensées par des heures de repos.

**TRAVAIL DES DIMANCHES ET JOURS FÉRIÉS.**

Le travail du dimanche est payé, en sus du salaire et d'une allocation éventuelle pour heures supplémentaires, par une allocation spéciale de 10 %. Le salaire est continué les jours de fête légale. Tout travail fourni ces jours donne droit à une allocation supplémentaire de 80 %. Les ouvriers payés à la journée, n'ont pas droit à ces allocations.

**TABLEAUX DE ROULEMENT.**

La durée du travail est fixée après accord avec les représentants du personnel. Elle commence et se termine au lieu du travail. Est considéré comme lieu du travail dans le service de l'entretien de la voie, la section de rassemblement ou la section de brigade (longueur maximum 5 km., largeur maximum 2 km.). Lorsqu'un homme travaille en dehors de la section sus-visée, il faut que la durée du travail soit réduite de 10 minutes par kilomètre de marche à effectuer pour se rendre au lieu du travail.

## VACANCES.

### A. Fonctionnaires.

Les vacances des fonctionnaires sont fixées tous les ans par le Directeur général. Il semble que l'administration se préoccupe de la façon dont les fonctionnaires passent leur vacances, car dans les directives émises par le Directeur général au sujet de l'octroi du congé annuel qui est fixé après accord avec le Conseil central des fonctionnaires, il est dit ce qui suit:

«Il n'y a pas d'objection à ce qu'une partie des vacances soit employée pour assister à des réunions syndicales, pour autant que le reste des vacances offre aux fonctionnaires, ou leur ait offert, dans une mesure suffisante la possibilité de se reposer.»

La durée des vacances est déterminée par le grade et par l'âge de l'agent. Pendant les années 1926 et 1927 (ceci s'applique probablement également à 1928), la durée des vacances était la suivante:

| Echelle de traitements | CATÉGORIE  | moins de 30 ans | de 30 à 40 ans | au-dessus de 40 ans |
|------------------------|--|-----------------|----------------|---------------------|
| I                      | Garde-barrière. . . . .  | 14 jours        | 17 jours       | 21 jours            |
| II                     | Garde-voie. . . . .  | 14 "            | 17 "           | 21 "                |
| III                    | Chef d'équipe, agent des manœuvres, aiguilleur, conducteur. . . . .                              | 14 "            | 19 "           | 24 "                |
| IV                     | Brigadier des manœuvres, chauffeur de locomotives, chef-conducteur                               | 14 "            | 19 "           | 24 "                |
| V                      | Chef de train, chef-facteur, chef-chauffeur, mécanicien de réserve, Brigadier d'atelier. . . . . | 17 "            | 23 "           | 28 "                |
| VI                     | Mécanicien, piqueur, contremaitre, commis. . . . .   | 17 "            | 23 "           | 31 "                |
| VII                    | Chef d'atelier. . . . .  | 17 "            | 23 "           | 31 "                |
| VIII                   | Ingénieur, inspecteur. . . . .   | 17 "            | 23 "           | 31 "                |
| IX                     | Ingénieur en chef, inspecteur en chef. . . . .   | 21 "            | 26 "           | 35 "                |

Les fonctionnaires non-titularisés ont également droit à ces vacances s'ils ont atteint l'âge de 30 ans ou fourni 3 années de service. Pour le reste, les fonctionnaires non-titularisés des échelles de traitement I à IV ont droit à 10 à 12 jours, ceux des échelles V à VIII à 12 à 15 jours et ceux de la IXe échelle à 16 à 19 jours de congé. Les fonctionnaires stagiaires ont droit à respectivement 4, 7, et 9 jours de vacances, après la 1ère, 2e, et 3e année de service.

Sauf dans des cas exceptionnels, le congé doit être pris d'un trait ou en deux parties dont la plus petite doit être d'au moins 7 jours. L'octroi ou non du congé au moment désiré est déterminé par l'intérêt du service.

### CONGÉS EXTRAORDINAIRES.

#### a) Congés de courte durée.

Sans déduction de la durée des vacances, les agents peuvent obtenir des congés payés dans les cas suivants:

- 3 jours de congé pour des questions urgentes d'ordre personnel;
- plusieurs jours pour participer à des manifestations organisées par l'Ecole supérieure de l'Administration pour autant que l'on peut en attendre une certaine utilité;
- 3 jours pour participer à d'autres manifestations d'ordre technique;
- 3 jours pour participer à la gestion d'institutions de secours reconnues par l'administration des chemins de fer;
- 1 mois au maximum, pour participer à des travaux syndicaux, sous déduction de 5 marks par jour du traitement.

#### b) Congés de longue durée.

Un temps indéterminé pour l'exercice d'un mandat comme député au Reichstag ou au Landtag d'un des Etats, avec continuation du traitement;

1 an, avec possibilité exceptionnelle de prolongation, pour l'exercice d'un mandat syndical ou dans un but personnel, avec suppression du traitement et déduction de la durée du congé des années de service;

### B. Ouvriers.

Les vacances annuelles prévues dans le contrat collectif sont de la durée suivante:

|                                   |          |                                      |           |
|-----------------------------------|----------|--------------------------------------|-----------|
| Après 1 année de service. . . . . | 3 jours. | Après 10 années de service . . . . . | 12 jours. |
| " 2 années " " . . . . .          | 6 "      | " 15 " " " . . . . .                 | 15 "      |
| " 5 " " " . . . . .               | 9 "      |                                      |           |

Lorsque l'ouvrier a atteint l'âge de 50 ans (à condition qu'il ait fourni plus de 15 années de service), les vacances sont augmentées jusqu'à 18 jours.

### CONGÉS EXTRAORDINAIRES.

Les ouvriers ont droit à un congé payé non déduit des vacances, dans les cas suivants:

- 1 jour, en cas de déménagement justifié par des raisons de service;
- 2 jours, en cas de déménagement pour raisons de service dans un autre lieu de résidence;
- 3 jours, en cas de maladie grave d'un membre de la famille habitant avec l'intéressé;
- 1 jour, en cas de mariage ou d'accouchement de la femme;
- 2 jours, en cas de décès (de l'épouse, des parents ou d'un enfant);
- 14 jours, lorsque le médecin l'ordonne, en cas de maladie contagieuse dans la famille;
- Le temps nécessaire pour l'exercice d'un mandat au sein d'organismes municipaux ou des commissions instituées par ceux-ci.
- Le temps nécessaire pour l'exercice d'un mandat comme député au Reichstag ou au Landtag d'un des Etats.

## Commémoration de la grève des cheminots hollandais.

Dans la grande salle de son immeuble à Utrecht, l'Union des cheminots hollandais avait organisé récemment des assises importantes pour commémorer la grande grève menée il y a 25 ans. Le souvenir de 1903 est vivant dans les cœurs des ouvriers hollandais car, en cette année, ils ont remporté la plus brillante victoire et subi la défaite la plus douloureuse. Le 31 janvier, après avoir refusé d'effectuer le travail des ouvriers du port d'Amsterdam, les cheminots proclamèrent une grève. Le mouvement dépassa bientôt en importance celui des ouvriers du port et paralysa tout le trafic des chemins de fer. Il aboutit à une victoire des ouvriers dont les revendications reçurent satisfaction

et dont les organisations furent reconnues. Mais le gouvernement réactionnaire s'empressa alors de prendre ses mesures. Il prépara une interdiction de grève pour le personnel des chemins de fer et provoqua un nouveau mouvement de grève, convaincu qu'il possédait cette fois le pouvoir et les moyens voulus pour l'abattre. Le 7 avril 1903, les syndicats furent contraints de proclamer une grève de protestation qui échoua et détermina la révocation de plusieurs milliers de cheminots. Quoique les organisations syndicales fussent presque entièrement anéanties, le mouvement de grève de 1903 avait cependant animé les travailleurs hollandais d'un nouveau courage. Peu de temps après, la Centrale syndicale fut constituée et l'Union des cheminots dont le Ministre avait déclaré au Parlement : «Le lion est mort», est devenue par la suite l'organisation syndicale la plus puissante du personnel des chemins de fer.



## Les conditions de travail des conducteurs d'automobiles danois.

Nous empruntons les renseignements suivants concernant la situation qui existe dans la circulation automobile de la ville Copenhague, à un rapport qui nous fut adressé par l'Union danoise des transports.

La ville de Copenhague s'étendant toujours davantage et le trafic devenant de plus en plus intense, plusieurs sociétés de transports automobiles furent créées qui fusionnèrent par la suite en une seule grande entreprise, la «Tara». Cette société possède un central téléphonique qui est relié directement avec les stationnements publics d'autos. C'est ainsi qu'elle a pour ainsi dire en mains l'ensemble du transport par auto-taxis de Copenhague. Il n'y a plus actuellement que 8 ou 9 petits patrons indépendants d'autos-taxis qui ne possèdent toutefois pas plus d'une voiture.

Les chauffeurs de taxis sont syndiqués sans exception. C'est ainsi qu'il a été possible à l'organisation de passer un contrat collectif avec la société, la «Tara», contrat qui prévoit une durée de travail régulière de jour et de nuit de 20 heures, y compris les repos pour prendre les repas. Cette durée de travail est répartie sur deux chauffeurs qui se relaient et qui font, à tour de rôle, pendant une période d'une semaine, le service de jour ou de nuit.

Les conducteurs de taxis touchent un salaire fixe de 2,80 couronnes par journée ou par nuit de travail et, en plus, 20 % des recettes brutes. Ils bénéficient en outre d'un congé annuel de 2 à 15 jours avec continuation du salaire (environ 10 couronnes par jour). Le taux du paiement des heures supplémentaires est de 1,50 couronne par heure, le délai de préavis à observer réciproquement pour cesser le contrat d'engagement, est de deux jours. Les dispositions énumérées ci-dessus ne s'appliquent cependant qu'aux conducteurs de grands taxis.

Il y a également des taxis de petit modèle qui n'ont toutefois pas de stationnement fixe. Les chauffeurs de ces voitures sont généralement des hommes tout jeunes ou qui n'exercent le métier qu'à titre transitoire. Le salaire fixe de cette catégorie s'élève à 2,50 couronnes par jour, plus 20 % des recettes brutes. Le taux des heures supplémentaires est de 1,25 couronne par heure. Le congé annuel varie de 2 à 7 jours par an et le salaire payé pendant ce congé est de 7 couronnes par jour.

Le degré d'organisation syndicale parmi les chauffeurs de maisons bourgeoises est assez satisfaisant. Il n'était pas possible toutefois de passer pour eux un contrat collectif, attendu qu'on a affaire pour cette catégorie de salariés à des particuliers isolés.

L'organisation a rédigé à leur intention un programme de revendications minima et les chauffeurs doivent exiger l'application de ces conditions minima dont voici les dispositions essentielles. Un chauffeur au service d'un particulier touche généralement jusqu'à 6 ans de service, un traitement de 300

couronnes par mois ou, s'il est logé et nourri, de 150 couronnes. Lorsqu'il a plus de 6 ans de service, il a droit à 400 couronnes par mois et, s'il est logé et nourri, à 200 couronnes. L'organisation réclame en outre un congé annuel d'une semaine et la fourniture gratuite de vêtements de service.

En ce qui concerne les conducteurs de voitures de livraison et de camions, ils sont syndiqués sans exception et une convention pour ainsi dire exemplaire a été conclue à leur profit avec l'association patronale danoise. La durée du travail est de 8 heures par jour et le salaire hebdomadaire minimum de 56,23 couronnes. Les heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 1,40 à 1,96 par heure. Lorsque les chauffeurs ne reçoivent pas la tenue de travail du patron, ils ont droit à une indemnité de 12 couronnes par mois. Le contrat prévoit en outre un congé annuel payé. En cas de course vers des localités éloignées d'au moins 30 km. de la ville, les chauffeurs touchent une indemnité de déplacement de 2 couronnes par jour. Les patrons doivent contracter à leur profit une assurance contre les accidents.

Les conditions indiquées ci-dessus ne sont applicables qu'à la ville de Copenhague, mais on peut dire que, dans les grandes lignes, des contrats analogues existent également pour le reste du pays. Le revenu total journalier des chauffeurs est toutefois quelque peu inférieur à celui touché à Copenhague.

## L'agenda pour 1928 de l'organisation des chauffeurs allemands.

L'agenda pour l'aviation et l'automobilisme publié récemment par la Section des Conducteurs d'automobiles de la Fédération allemande du trafic, contient des renseignements détaillés sur le développement et l'activité de l'organisation.

Au 1er juillet 1927, sur un total de 112.000 conducteurs d'automobiles employés en Allemagne, un nombre de 35.000, soit environ 31 %, étaient syndiqués dans la Fédération du trafic, et 10.000 dans d'autres syndicats. A cette époque, 22.260 adhérents, soit 64 %, étaient affiliés à la Caisse de secours et d'assistance judiciaire de la Fédération du trafic, la «Fakulta». Cette caisse a pu rendre de réels services, particulièrement aux conducteurs d'automobiles qui, dans l'exercice de leur métier, peuvent, en vertu des lois sur la circulation automobile, être rendus responsables de certains accidents. On peut citer de nombreux cas dans lesquels la Caisse de secours a versé une rente ou des dommages-intérêts et pu préserver ainsi l'assuré de la ruine. Dans l'année 1926, elle dépensa pour des versements de ce genre, pour le paiement de frais judiciaires etc., une somme de pas moins de 13.012 marks. Signalons, dans cet ordre d'idées, que dans le courant de l'année écoulée, une somme globale de 2 millions  $\frac{1}{2}$  de marks fut payée à l'ensemble des adhérents de la Fédération du Trafic au nombre de 350.000, ce qui a pu atténuer bien des difficultés et des misères.

En exécution du programme international de revendications, tracé comme suite à la Conférence internationale des conducteurs d'automobiles, tenue à Paris en juin 1927, l'organisation des chauffeurs entreprit plusieurs démarches. Elle réussit à obtenir l'institution d'un contrôle sur les écoles pour chauffeurs dans l'Etat de Prusse, ce qui n'était pas peu de chose, lorsqu'on considère l'orientation rétrograde des autorités de cet Etat. Un nombre de pas moins de 75 contrôleurs désignés par le syndicat, a pu, en cette circonstance, sauvegarder les intérêts des chauffeurs professionnels.

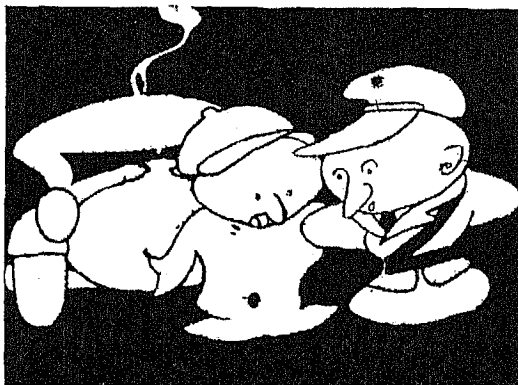
Un chapitre spécial de l'agenda est consacré à l'aviation. La section du personnel de l'aviation de la Fédération allemande du trafic, englobe tout le personnel technique de l'aviation, des pilotes jusqu'aux ouvriers auxiliaires. Elle est reconnue par les autorités comme l'organisation centrale du personnel de l'aéronautique et a le droit de déléguer 7 représentants des pilotes, chefs d'ateliers et monteurs, dans la Commission consultative pour l'aéronautique, créée auprès du ministère des Communications.

Elle a en outre été officiellement reconnue par l'Union des métallurgistes allemands comme ayant le droit de passer des contrats collectifs pour les ouvriers métallurgistes au service des entreprises de navigation aérienne.

L'organe corporatif «Luft und Kraftfahrt», qui paraît deux fois par mois en un tirage de 40.000 exemplaires, n'est pas seulement la plus importante, mais également l'unique revue indépendante paraissant en Allemagne et s'occupant de la sauvegarde des intérêts des salariés de l'automobilisme et de l'aviation.

Signalons pour terminer, afin de donner une idée de l'intérêt du contenu de l'agenda, qu'un chapitre qui traite le progrès social, se termine par un appel au groupement de tous dans l'organisation syndicale et insiste particulièrement sur l'influence paralysante des non-syndiqués, profiteurs des conquêtes syndicales, sur la combativité des organisations; que le volume contient en outre une liste des distinctifs et signes d'identité des véhicules automobiles en vigueur dans les différents pays, une série d'images représentant les plaques de signalisation, d'interdiction et d'avertissement, de même que le texte des règles de la circulation, la vitesse maxima admise dans les divers pays et des indications permettant de définir la vitesse de marche exacte.

### Si les chauffeurs étaient au pouvoir.



**Chauffeur:** Monsieur l'Inspecteur, je désire porter plainte contre un piéton qui s'est jeté contre ma voiture et m'a cassé deux ressorts.

**Inspecteur:** Où est-il?

**Chauffeur:** Je ne l'ai pas amené, car je ne retrouvais plus sa tête.  
«El Universal», Mexico.

### Dans le monde des chauffeurs.

#### *Fusion de l'Union suédoise des conducteurs d'automobiles avec l'Union des transports.*

L'Union suédoise des conducteurs d'automobiles qui, ces trois dernières années, était indépendante, a fusionné, le 1er janvier 1928, avec l'Union suédoise des transports. De la sorte, les chauffeurs suédois adhèrent à la Centrale syndicale de Suède aussi bien qu'à l'I.T.F.

#### *Les municipalités anglaises tendent à augmenter leurs pouvoirs en vue de l'ouverture de services d'autobus.*

L'Association d'entreprises municipales de tramways de Grande-Bretagne a nouvellement tenté d'obtenir le dépôt d'un projet de loi accordant aux municipalités, en ce qui concerne l'ouverture de lignes d'autobus, des pouvoirs analogues à ceux dont bénéficient les entreprises privées. La Commission des tramways de Glasgow a décidé de saisir les membres du Parlement habitant cette ville d'une demande tendant à obtenir leur appui pour ce projet.

#### *Fixation légale du statut des chauffeurs autrichiens au service de particuliers.*

Dans la Commission des finances du Conseil National d'Autriche, le camarade Forstner a défendu énergiquement l'ancienne revendication syndicale tendant à ce que le statut des chauffeurs au service de particuliers soit réglé par la loi. Le ministre de la Prévoyance sociale lui répondit qu'il ne pouvait pas s'employer en faveur de la création d'une loi spéciale pour les chauffeurs au service de particuliers. Peut-être serait-il cependant possible de trouver une formule qui tienne compte des désirs des chauffeurs.

*Contrôle périodique des véhicules automobiles.*

Dans la Commission des finances du Conseil National d'Autriche, le camarade Forstner a formulé une proposition tendant à inviter le gouvernement à donner des instructions aux Inspecteurs du travail de toutes les provinces, de soumettre les véhicules automobiles en service à un contrôle régulier concernant leur sécurité de fonctionnement, particulièrement par égard aux organes de manœuvre et de freinage. La proposition a été renvoyée à la Commission des questions sociales.

#### *Le piéton éclairé.*

Un sénateur de l'Etat de New-York a déposé une proposition de loi aux termes de laquelle les piétons seraient tenus, afin d'éviter les accidents, de porter, dès la tombée du jour sur les routes publiques en dehors des agglomérations, une lumière visible aussi bien de l'avant que de l'arrière. Le sénateur qui est également président de la Commission des finances du Sénat, a déclaré que sa proposition était sérieuse et point faite par manière de plaisanterie.

#### *Conférence du cartel des organisations des chauffeurs professionnels de Tchécoslovaquie.*

Le 18 décembre dernier eut lieu à Prague une conférence du cartel des organisations de chauffeurs de Tchécoslovaquie, au cours de laquelle la Fédération des chauffeurs adhérente à l'I.T.F., fit part, par l'organe de son président, le camarade Kus, de sa décision de se retirer du cartel le 31 décembre et d'entamer immédiatement des négociations avec les autres organisations de chauffeurs en vue d'une fusion. Le délégué de l'Association des chauffeurs du Nord-Ouest de la Bohême, annonça sur ce que son organisation avait décidé d'adhérer, à partir du 1er janvier 1928, à l'organisation tchèque. Les représentants de quelques autres organisations déclarèrent que leurs membres ne les avaient pas chargés d'un mandat allant aussi loin. La Conférence résolut de considérer le cartel comme dissout à partir du 31 décembre et décida que les associations de chauffeurs devaient se prononcer, avant la fin de février 1928, au sujet des conditions pour une fusion qui seraient publiées dans l'organe des chauffeurs de Tchécoslovaquie, afin que la fusion projetée puisse avoir lieu avant le 31 mars 1928.

#### *L'Automobile-Club autrichien recrute des membres pour les unions civiques.*

L'Automobile-Club d'Autriche a adressé à ses membres une circulaire ayant pour but de créer une union civique disposant de véhicules automobiles. Dans une assemblée, tous les membres présents se sont engagés sans aucune réserve à mettre leurs véhicules automobiles de même que leurs motocyclettes (à défaut d'un chauffeur absolument sûr, éventuellement sans chauffeur) à la disposition des organisations de protection appuyant les autorités en cas de grève des communications ou d'autres événements donnant lieu à une perturbation économique. Il est à remarquer que ce Club s'efforce généralement de donner l'impression d'être une association sportive ne s'occupant pas de politique.

#### *La Reichsbahn et la circulation automobile.*

La Société de transports automobiles Hessen, créée par le Reich et qui a son siège social à Francfort s.M., se préoccupe depuis quelque temps d'intéresser l'Etat de Hesse à son entreprise. La Reichsbahn s'est intéressée à l'activité de cette société, du fait que la Direction régionale de Mayence a décidé de participer au capital de la Société. A cet effet, elle a voté une participation jusqu'à concurrence de 250.000 marks. Le ministre des Finances de l'Etat de Hesse a saisi le gouvernement d'une proposition urgente de participer également pour un montant de 250.000 marks à la Société de transports automobiles.

Il est à remarquer que ce Club s'efforce généralement de donner l'impression d'être une association sportive ne s'occupant pas de politique.

#### *La sécurité aux passages à niveau.*

Il n'y a pas lieu de s'étonner du nombre croissant des accidents qui se produisent aux passages à niveau, lorsqu'on considère que sur les 70.000 passages à niveau de la Reichsbahn allemande, pas moins de 40.000 sont sans barrières. Ce fait indique bien quelle source de dangers les passages à niveau constituent pour la circulation automobile.

#### *Chauffeurs argentins.*

L'Union des conducteurs d'autobus de Buenos-Ayres a décidé d'adhérer à la Fédération des chauffeurs argentins. Cette dernière a récemment créé deux nouvelles sections, l'une pour propriétaires d'auto-taxis et l'autre pour chauffeurs au service de particuliers.

## L'Union des travailleurs des ports de Roumanie.

Avant la guerre, il n'y avait pas, pratiquement parlant, de mouvement syndical dans la plus grande partie de Roumanie, la majorité de la population étant employée dans l'agriculture. Une classe ouvrière dans le sens réel de ce terme, existait uniquement dans les grands ports affectés au commerce des céréales, tels que Braïla, Galatz, Sulina et Constantza et ce fut par conséquent dans ces ports que naquirent les premiers syndicats. En 1884, les travailleurs firent une première tentative organisée pour améliorer leurs conditions; 1.500 charretiers du port de Braïla entrèrent alors en grève pour un relèvement de leurs salaires, une réduction des heures de travail de 16 à 12 heures par jour et la suppression du système d'embauchage infâme, selon lequel les ouvriers étaient exploités, trompés et maltraités par une espèce de courtiers de main-d'œuvre, appelés les «vatafes». Dix ans

rale, tenue à Galatz la même année. Le nom fut changé en celui d'Union des travailleurs et charretiers des ports de Roumanie et l'organisation nouvellement fondée décida bientôt l'adhésion à l'I.T.F. Elle se mit sans délai à l'œuvre pour tâcher d'améliorer les conditions de travail de ses membres. Au début de 1927, elle avait réussi à passer des contrats collectifs établissant la journée de 8 heures et d'autres conditions de travail favorables pour toutes espèces de travaux du port. L'organisation ne néglige pas non plus les besoins intellectuels de ses membres. Elle publie un journal, la «Tribuna Porturilor», qui paraît toutes les semaines en un tirage de 3 à 4.000 exemplaires et est vendu au prix de 3 lei. L'organisation a également créé à Braïla une école pour la formation de militants syndicaux dont les cours sont à présent suivis par une trentaine d'élèves. En plus des bureaux établis à Braïla, Galatz et Reni, l'organisation possède une banque (au capital social de 500.000 lei) un atelier de confection pour hommes et un café à Galatz, de même qu'un restaurant, une boutique de barbier et des dépôts de bois et de fourrage à Braïla.



Démonstration du premier mai 1927 devant la Maison du Peuple, à Braïla.

plus tard, une organisation de dockers fut créée à Galatz, tandis qu'en 1905, sous l'influence de la première révolution russe, d'autres syndicats locaux surgirent dans tous les ports importants du Danube. Aidés par le parti socialdémocrate qui saisissait toute occasion qui s'offrait à lui pour éduquer les travailleurs dans le socialisme et la lutte des classes, ces groupements se consolidèrent peu à peu. En 1912, 42 délégués de six syndicats locaux de travailleurs des ports ayant un total de plus de 5.000 membres, se réunirent à Braïla et fondèrent une organisation nationale, l'Union des ouvriers des transports terrestres et fluviaux de Roumanie.

Comme suite à une grève générale en octobre 1920, le gouvernement commença une campagne sans merci pour l'anéantissement du mouvement syndical qui avait à ce moment 160.000 adhérents. Tous les leaders furent arrêtés et les sièges des syndicats fermés ou dévastés et, à l'exception des organisations des ouvriers des ports, le mouvement syndical ne s'est jamais remis de ce grave coup. Les dirigeants des dockers furent relâchés de prison en 1923 et l'organisation nationale fut reconstituée dans une conférence géné-

A Braïla, principal port du commerce des céréales du pays et un des piliers d'appui de l'organisation, 2.400 travailleurs sont syndiqués sur un total 3.200, et les salaires et conditions de travail y sont par conséquent meilleurs que dans les autres ports. Aux termes du présent contrat collectif, un ouvrier y gagne jusqu'à 550 lei par jour pendant la période où le mouvement du port bat son plein, tandis que lors de travail à la tâche, ces gains peuvent monter jusqu'à 1.200 lei par jour. Au début de 1927, le gouvernement afin de faciliter au port de traverser la crise économique, demanda aux organisations de consentir à ce que les salaires fussent abaissés aux taux de 1912 multipliés par l'indice-or, ce qui signifiait une réduction d'environ 55 %. L'organisation repoussa cette proposition et, attendu que la loi n'admet pas le recours à une grève pour liquider un conflit du travail, le litige fut porté devant le tribunal local qui le renvoya devant une commission composée de deux représentants patronaux, de deux représentants ouvriers et d'un juge ayant le droit de trancher en cas de parité des voix. Lorsque, après plusieurs semaines de délibérations, les représentants ouvriers et patronaux n'eurent pas



encore réussi à se mettre d'accord, le juge rendit un verdict qui comportait des réductions de salaires de 50 % et, dans certains cas, même 80 %. Ce verdict n'était pas cependant obligatoire pour les parties. Le patronat ayant décidé de l'appliquer à partir du 1er octobre, les travailleurs commencèrent une grève «des bras croisés». Un important corps de soldats et de policiers fut envoyé au port, afin de forcer les dockers à reprendre le travail. Les grévistes ne se laissèrent pas intimider d'abord, mais lorsqu'on en vint aux voies de fait, ils se virent expulsés de force du port et les policiers et soldats furent chargés de faire le travail.

Le 24ème jour de la grève, le ministre du Travail, impressionné par l'agitation croissante parmi les travailleurs, se rendit à Braïla en personne et proposa une trêve, pendant que la sentence serait soumise à la Cour d'Appel qui déciderait concernant sa validité légale. Les grévistes consentirent, à condition que les policiers et les militaires fussent retirés, condition qui fut acceptée.

En considération des proportions existant en Roumanie, ce conflit était de grande envergure. Les travailleurs des autres ports roumains étaient décidés à déclencher, si nécessaire, un mouvement de solidarité en faveur des camarades de Braïla et le secours matériel et moral accordé promptement par l'I.T.F. et les organisations adhérentes fut également d'une grande aide. Grâce à l'unité dont firent preuve les travailleurs et grâce à l'appui dont ils bénéficièrent de la part de leurs camarades du pays et de l'étranger, l'attaque dirigée contre les travailleurs du port de Braïla qui devait être le prélude d'une attaque générale contre les travailleurs des ports et docks, a pu être repoussée.

Ce bref récit que nous empruntons à un rapport envoyé par le camarade Maglasu, secrétaire de l'organisation, ne décrit la situation que dans les grands traits, mais permettra cependant aux camarades d'autres pays de se faire une idée des difficultés auxquelles ont à faire face les syndicats des pays encore arriérés.

Selon des chiffres publiés par la Confédération roumaine du Travail, il y avait, au 1er janvier 1928, un total de 30.470 travailleurs syndiqués dans le pays, les catégories les plus importantes étant celles des métallurgistes (9.515), mineurs (8.716), et ouvriers des ports (4.080); suivies par celles des typographes (2.339), ouvriers du bâtiment (1.758), ouvriers de l'alimentation (1.225), fonctionnaires et employés (882), ouvriers du textile (781), ouvriers du bois (747) et relieurs (436).

## Les griefs des ouvriers du port de Calcutta.

Depuis le mois d'août dernier, les hommes employés dans les services du port de Calcutta ont engagé un mouvement pour obtenir un relèvement de leurs salaires. Bien qu'ils ne demandassent qu'une augmentation de 10 roupies par mois, ils se sont heurtés à une vive opposition de la part des autorités du port. Certains des arguments invoqués par eux pour justifier leurs revendications, caractérisent les conditions misérables dans lesquelles ces travailleurs sont obligés de vivre. Ils allèguent que les salaires n'ont pas été augmentés depuis 1920; que les hommes se trouvent dans des difficultés financières continues à cause des dommages encourus par suite des accidents, inondations, famines et autres calamités; qu'il est nécessaire d'avoir plus de riz, afin que les hommes dont le travail est dur et dangereux puissent avoir trois repas par jour, au lieu de deux.

Après plusieurs refus, une délégation fut finalement reçue par le président de la Commission du port qui annonça, comme suite à cette entrevue, que les employeurs n'étaient pas disposés à accorder un relèvement général des salaires, mais voulaient bien payer aux équipages de certains navires un demi-mois de solde en compensation du travail supplémentaire fourni par eux, avec la perspective de l'octroi d'un nouveau

secours de ce genre plus tard dans l'année, si les circonstances le justifiaient.

Entretiens, les ouvriers du port avaient, après plusieurs grands meetings, créé une organisation syndicale, la «Port Trust Marine Workers' Union» qui, tout en acceptant l'allocation spéciale d'un demi-mois de salaire pour certains hommes, décida de maintenir la demande primitive tendant à obtenir un relèvement général de 10 roupies par mois. Toutes les démarches subséquentes ayant également été vaines, l'Union décida de déclencher le 21 décembre, une grève qui paralysa entièrement le mouvement du port. Pour commencer la grève était limitée aux hommes employés dans les travaux du port proprement dits, mais devant l'intransigeance du patronat, d'autres catégories de travailleurs, telles que ceux du service de dragage, des écluses et des services des bacs, déposèrent également le travail jusqu'à ce que le mouvement devint général, englobant environ 1.700 hommes. Les efforts faits par les autorités pour remplacer les grévistes échouèrent. L'organisation reçut entretiens des expressions de sympathie et des promesses d'aide de la part de la Centrale syndicale de l'Inde et de l'Union des marins du Bengale.

L'obstination des autorités du port semble d'autant moins justifiée, lorsqu'on considère la prospérité croissante du port. Selon le rapport officiel pour l'exercice 1926/27, le nombre total des navires entrés dans le port de Calcutta au cours de l'année, était de 1.274, ayant un tonnage brut global de 6.900.000 et un tonnage net de 4.100.000. Ces chiffres accusent une augmentation de 7 à 8 % en comparaison de ceux des années précédentes et sont, à l'exception de ceux pour l'année 1912/13, les plus élevés enregistrés dans les annales du port. Le tonnage des marchandises manipulées augmenta de 761.020 tonnes, soit de 16 %. Les recettes furent de 30.437.000, les dépenses de 28.679.000 roupies, le bénéfice se chiffrant par conséquent à 1.758.000 roupies.

Les autorités ne peuvent pas se plaindre de ce que les travailleurs touchent des salaires excessifs, car les hommes les mieux payés reçoivent 32 roupies et d'autres seulement 20 roupies par mois. Les faits que le chef administratif du port touche des appointements annuels de 72.000 roupies et qu'une proposition tendant à destiner une somme supplémentaire de 50.000 roupies aux employés européens, est à présent à l'étude, indiquent bien que le port rapporte suffisamment pour payer de meilleurs salaires. Un autre grief des travailleurs est celui que les employés européens et anglo-indiens reçoivent une rétribution pour les heures supplémentaires, tandis qu'un pareil paiement est refusé aux travailleurs hindous qui doivent faire des journées de travail de 12 heures et davantage, la nuit comme le jour. C'est pour cette raison que l'organisation insiste également pour une diminution des heures de travail à 200 heures par mois. On peut juger de l'état d'esprit qui règne parmi les grévistes, lorsqu'on considère qu'une proposition a été faite de retourner à l'agriculture si les autorités persistent dans leur refus.

Selon des derniers renseignements reçus, la grève persiste; nous en publierons les résultats aussitôt que nous en aurons connaissance.



## La navigation a-t-elle été d'un bon rendement?

par J. HENSON,

(Ancien secrétaire adjoint de l'Union britannique des Marins).

Grâce à l'influence croissante du syndicalisme international, le marin a été au cours des 40 années écoulées en mesure d'obtenir des améliorations de ses conditions de travail et d'arracher aux armateurs quelques concessions.

A présent que les gens de mer ont engagé, par la voie du Bureau international du Travail, une lutte pour une réduction des heures de travail à bord, ils continuent à se heurter toujours au vieil argument rabaché de la part du patronat qui prétend qu'une concession de ce genre signifierait la ruine de l'industrie, le désarmement des navires et le chômage des marins. Des arguments de cette nature devraient être étayés de faits, mais loin d'alléguer des faits, les armateurs se sont bornés à de simples assertions.

Examinons la situation de la navigation de Grande-Bretagne au cours des 20 années écoulées et nos constatations pourront, toutes proportions gardées, s'appliquer aux autres pays également. Il existe dans ce pays, pratiquement parlant, deux catégories de navires, les cargos et les paquebots, et je voudrais traiter chacune d'elles séparément.

#### *Cargos.*

En 1904, des maisons d'armement, possédant ensemble un total de 393 bâtiments, d'un tonnage brut de 1 184 353 tonneaux, ayant un capital versé de 7.594.278 livres et des obligations et emprunts d'une valeur de 3.157.128 livres, réalisèrent des bénéfices d'un montant de 640.541 livres, payèrent des dividendes pour une somme de 277.129 livres soit 3,64 %, et firent des amortissements d'une valeur de 216.154 livres.

Dans la période allant de 1910 à 1920, nous constatons une augmentation considérable des bénéfices, augmentation due en partie à la guerre, et nous voyons qu'une moyenne de 492 bâtiments réalisent pour les armateurs un bénéfice annuel de 4.388.237 livres, chiffre énorme pour être gagné par le labeur des gens de mer. Il veut dire simplement que les bénéfices réalisés sur les voyages avaient augmentés par navire de 1.630 à 8.919 livres par an, soit de plus de 550 %. Les salaires n'avaient pas monté dans la même mesure et il fallait sans cesse livrer bataille aux armateurs pour obtenir la moindre concession de leur part en ce qui concerne les salaires, les heures de travail et l'amélioration des conditions, concessions qui ont presque toutes été supprimées depuis que la crise économique s'est fait valoir. Des amortissements considérables ont été pratiqués sur la valeur des navires, particulièrement en 1913 en 1917, lorsqu'ils se chiffraient à plus de 3.300.000 livres par an, tandis qu'en 1915 et 1919 des dividendes de 18 et 19 % furent versés. Au cours de ces années, on distribua jusqu'à trois fois un dividende extraordinaire donnant droit à une nouvelle action. Les dividendes en 1924, 1925 et 1926 s'élevaient en moyenne à 3,4 % ce qui, pour l'actionnaire détenant 4 actions au lieu de son action unique primitive, signifiait un intérêt de 13,6 % sur cette action. Le dividende moyen versé pendant la période allant de 1924 à 1926 s'élevait à 7,23 %, ce qui doit certainement être considéré comme un revenu très convenable d'une entreprise commerciale quelconque.

#### *Paquebots.*

En 1906, le tonnage moyen des 805 bâtiments employés dans les services réguliers de navigation, était de 3.174.607 tonneaux, tandis que le capital social s'élevait à 20.340.000 livres. Les dividendes payés en cette année s'élevèrent à 909.000 livres, soit en moyenne 4½ %. En 1913 le tonnage brut augmenta à 4.794.000 tandis que les dividendes versés montèrent à 2.808.000 livres, ce qui veut dire qu'un dividende moyen de 10,37 % fut versé cette année. Dans la période allant de 1913 à 1920, les dividendes augmentèrent — accroissement dû en partie à la guerre — particulièrement dans les années 1917 en 1918, lorsqu'une moyenne de 5.200.000 livres fut atteinte, le dividende versé en 1917 étant de 14 % et celui de 1919 de 12½ %. Depuis 1920, les armateurs de paquebots aussi bien que de cargos se sont plaints toutefois que la navigation n'était plus d'un bon rendement et les marins ont dû consentir à des réductions assez sensibles de leurs salaires. Cependant, nous constatons que dans les années 1923, 1924, 1925 et 1926, les dividendes moyens payés par an s'élèvent à 3.782.785 livres, soit 5,87 %. Tandis qu'en 1906, le tonnage brut de 805 navires était de 3.174.000 tonneaux, le tonnage brut de 1.088 navires avait augmenté en 1926 à 6.347.000 tonneaux. Une observation analogue à celle faite pour les cargos, en ce qui con-

cerne les dividendes extraordinaires, s'applique également à la navigation des lignes régulières. Bien que la capacité de charge ait beaucoup augmenté, l'échelle des effectifs n'a pas été accrue sur les deux types de navires, souvent même le contraire. La combustion du mazout au lieu du charbon a, particulièrement sur des paquebots, déterminé dans bien des cas le licenciement des 2/3 du personnel de la machine, ce qui signifie que ces hommes ont dû chercher à s'employer à terre, menaçant ainsi le niveau des salaires des travailleurs terriens. En 1911, il y avait par 100.000 tonneaux de jauge, 815 hommes du pont, en 1926, le nombre avait baissé à 713. En 1911 l'effectif du personnel des machines et chaufferies était de 828 par 100.000 tonneaux, chiffre qui en 1926 avait baissé à 767. En ce qui concerne le personnel du service général, l'effectif de 489 unités par 100.000 tonneaux en 1911 avait augmenté à 604 unités en 1926, augmentation qui est due au luxe accru des navires.

Pendant plusieurs années, les marins ont affirmé qu'ils ont droit à être mieux traités en ce qui concerne les heures de travail et l'installation des navires et les armateurs ont, d'un point de vue international, combattu leurs revendications.

J'espère que les faits et les chiffres allégués démontreront à chaque marin qui réfléchit, que les armateurs sont certainement en mesure de leur accorder bien des améliorations nécessaires. Il appartient à présent aux marins de veiller à ce que cette question soit soulevée, quelque soit le port où ils se trouvent, de faire en sorte que tous les marins adhèrent aux organisations syndicales, de faire discuter la chose dans toutes les réunions et d'obtenir que leur syndicat prenne une part active à l'œuvre de propagande et collabore ainsi à l'aboutissement du programme tracé par la Fédération internationale des Transports.

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

### GRANDE-BRETAGNE.

(Suite).

Aucune différence n'est établie, en ce qui concerne les heures de travail, entre les cargos, paquebots, voiliers et bateaux-citernes. Aucune différence n'est établie non plus entre les marins blancs et ceux de couleur.

Les catégories subalternes sont censées de travailler 9 heures sur 16 heures à partir du moment du départ et ont droit à un paiement supplémentaire pour les heures de travail fournies en sus des 9 heures. Dans la pratique, il est rare qu'un paiement supplémentaire soit réclamé ou effectué. Aucune démarche n'est faite pour éviter les heures supplémentaires. Les taux de rétribution des heures supplémentaires sont les suivants : boys : 6 pence par heure; catégories subalternes : 1 sh.; catégories supérieures : 1 sh. 9 p. Les premiers maîtres d'hôtel ou maîtres d'hôtel uniques, de même que les premiers cuisiniers ou cuisiniers seuls, ne touchent pas de paiement pour les heures supplémentaires.

### III. Divers.

Les marins sont enrôlés par le ministère du Commerce, celui-ci étant l'autorité qualifiée aux termes de la loi sur la marine marchande (Merchant Shipping Act). Avant d'être enrôlés, ils doivent remettre au syndicat et à la Fédération des armateurs un papier connu sous le nom de « formule P. C. 5 », cela en vertu d'un accord passé de vive voix entre la Fédération

des armateurs et l'Union nationale des marins, aux termes duquel, aucun homme ne peut être enrôlé à moins d'être membre de l'Union des marins. Cet usage n'est pas en vigueur toutefois, dans le port de Liverpool où les armateurs se sont réservé toute liberté dans l'enrôlement des hommes.

Les soldes et heures supplémentaires sont payées aux marins à la fin du voyage par le l'Office de la marine marchande où les marins sont libérés. Aux termes de la loi, l'armateur doit remettre au marin s'il le désire, un bon de paiement au moyen duquel il peut abandonner la moitié de sa solde à un membre de sa famille. Les marins touchent généralement un bon d'avance du montant d'un demi-mois de solde qui constitue un effet négociable. Aucune avance sur le salaire ne peut être versée à une personne autre que le marin même, mais le marin peut vendre son bon à toute personne prête à prendre sur elle les risques de l'encaissement. La personne qui encaisse le bon d'avance en touche seulement le montant, si le marin s'acquitte des obligations prévues dans le contrat d'engagement.

Sur les bâtiments navigant entre l'embouchure de l'Elbe et le port de Brest, l'échelle des effectifs suivante est en vigueur :

moins de 1.000 tonneaux : 4 hommes du pont capables;  
de 1.000 à 3.000 tonneaux : 6 hommes du pont capables;  
de 3.000 à 6.000 tonneaux : 8 hommes du pont capables;  
au-dessus de 6.000 tonneaux : 10 hommes du pont capables.

La loi sur la marine marchande ne prescrit pas l'engagement de matelots formés, mais parle simplement d'hommes du pont capables (efficient deck hands); les hommes ne sont soumis à aucun examen pour déterminer leurs capacités. Un navire qui doit être monté par un équipage de 6 hommes capables peut fort bien n'avoir que 2 hommes et 4 garçons ayant fait plus d'un an de pratique maritime et étant en mesure de faire le service de la barre et de la vigie. L'échelle ci-dessus est également applicable aux navires transportant des passagers.

En ce qui concerne le logement de l'équipage, les marins ont droit à un espace de 120 pieds cubes par homme; souvent cependant, les armateurs dépassent cette limite en mettant à la disposition de l'équipage des salles à manger ou des salles de bain.

Le tableau normal des rations est le suivant (par semaine):

|                                   |                          |
|-----------------------------------|--------------------------|
| Eau 4 quarts.                     | Thé 1 3/4 oz.            |
| Pain frais 3 lbs.                 | Café 4 oz.               |
| Biscottes 4 lbs.                  | Sucre 1 1/4 lb.          |
| Bœuf salé 3 lbs.                  | Lait condensé 1/3 lb.    |
| Porc salé 2 lbs.                  | Beurre 1/2 lb.           |
| Viande conservée 2 1/4 lbs.       | Confitures 1 lb.         |
| Poisson 3/4 lbs.                  | Sirop ou mélasse 1/2 lb. |
| Pommes de terre 6 lbs.            | Graisse 4 oz.            |
| Légumes secs ou conservés 1/2 lb. | Pickles 1/2 oz.          |
| Pois cassés 2/3 pt.               | Fruits séchés 5 oz.      |
| Pois verts 1/3 pt.                | Sel fin 2 oz.            |
| Fèves 1/3 pt.                     | Moutarde 1/4 oz.         |
| Farine 2 lbs.                     | Poivre 1/4 oz.           |
| Riz 1/2 lb.                       | Curry 1/4 oz.            |
| Gruau d'avoine 8 oz.              | Oignons 3 oz.            |

(1 quart = 1,136 litre; 1 lb. = 0,453 kilo; 1 pt. = 0,568 litre; 1 oz. = 31 grammes).

Les repas sont pris généralement par groupes. Les femmes ne sont pas employées à bord des cargos.

## La navigation italienne et la concurrence des grands paquebots modernes.

D'après une notice du «Vossische Zeitung», la «Transatlantica Italiana» de Gênes aurait l'intention de vendre à un groupement d'armateurs anglais ses deux plus grands paquebots, le «Dante Alighieri» (9760 tx.) et le «Giuseppe Verdi» (9752 tx.), pour une somme totale de 33 millions de lire. Elle aurait décidé en outre de limiter sensiblement ses services, voire de les suspendre entièrement, après avoir cédé le reste de sa flotte à d'autres compagnies de navigation. Ces projets ne sont qu'une conséquence de la grave crise qui sévit dans la navigation italienne, comme suite à la restriction de l'émigration et de la concurrence livrée par les immenses et rapides paquebots modernes. Bien que la Compagnie Transatlantique Italienne bénéficie de la plus grande subvention de la part du gouvernement, elle a dû, à cause de cette crise, renoncer à la construction projetée de deux grands vapeurs et elle songe, au lieu de cela, à diminuer aussi rapidement que possible sa flotte, quoique, en mars dernier seulement, elle ait, par un emprunt fait à New-York, obtenu 110 millions de lire en nouveaux capitaux. Les marins et le reste du personnel de la compagnie ont organisé, sous la présidence du secrétaire adjoint de la Fédération fasciste des travailleurs maritimes, Bensi, un meeting de protestation et ont invité le Gouvernement à empêcher la vente des navires à l'étranger et la suspension des services de navigation qui priveraient de leur gagne-pain des milliers de marins.

## ESPÉRANTO

*Usage pratique de l'espéranto.*

L'Union des cheminots bulgares a décidé d'ouvrir dans son organe une rubrique espéranto (sous la direction du camarade Vichigonoff) afin de pouvoir de la sorte tenir les camarades étrangers au courant des principaux événements qui se produisent dans son pays. Des articles ont déjà paru au sujet de la commémoration de la grève de décembre 1906, de la situation où se trouve le personnel des chemins de fer de Bulgarie, de l'histoire de l'organisation et son développement au courant de l'année écoulée. Nous espérons reproduire prochainement certains de ces renseignements. Les illustrations de l'organe sont également pourvues d'un texte espéranto.

Les camarades bulgares utilisent également la langue auxiliaire pour leur correspondance avec le secrétariat de l'I.T.F. et avec les organisations d'autres pays, ce qui constitue pour eux une économie considérable de temps et même d'argent, dans les cas où les traductions auraient dû être payées.

L'adresse du secrétaire de l'Union des cheminots bulgares est la suivante: N. Issaieff, Rue Klementina 48, Sofia.

*La langue auxiliaire progresse.*

Nous lisons ce qui suit dans le numéro du 28 janvier dernier, de l'organe de l'Union des cheminots allemands:

«De nombreuses marques d'adhésion nous sont parvenues de toutes parts, comme suite à la communication faite par nous dans le numéro 2 de ce journal, informant nos lecteurs que nous avions l'intention d'ouvrir une rubrique espéranto. Nous commencerons à partir du prochain numéro. Le camarade Pietsch qui est expert en ces questions, exposera pour commencer dans un article d'introduction, l'importance de la langue mondiale auxiliaire et publiera ensuite un cours de cette langue. Nous attendons de cette innovation des conséquences heureuses dans le domaine de l'entente internationale entre les cheminots.»

*Le Congrès espérantiste international de Gothenbourg.*

L'Internationale espérantiste ouvrière (S.A.T.) tiendra son huitième congrès du 13 au 18 août 1928 à Gothenbourg en Suède. A l'occasion de ce congrès, une importante exposition espérantiste sera organisée, de même qu'un nombre de conférences professionnelles d'un caractère international. On prépare la tenue de congrès corporatifs pour les agents des P.T.T., les professeurs, étudiants, ouvriers métallurgistes, ouvriers du textile, journalistes etc. Les congressistes auront l'occasion de visiter une école de travaux manuels dans les environs de Gothenbourg, ainsi que les grandes usines d'énergie électrique de Trollhättan. Ils seront également invités à visiter la grande fabrique de paliers à billes S.K.F., de même que le chantier de navires de Gotaverken. La ville de Gothenbourg a décidé d'accorder une subvention de 2.000 couronnes pour la tenue du congrès.

Pour participer, s'adresser au Comité du congrès: Världsesperantokongressen, Case postale 73, Gothenbourg.

*Extension de l'espéranto parmi les ouvriers suédois.*

L'Union espérantiste ouvrière de Suède compte à présent 846 adhésions individuelles; elle a enregistré en outre pas moins de 61 adhésions collectives d'organisations syndicales ayant manifesté de la sorte leur désir d'appuyer l'espéranto. Signalons parmi les adhésions collectives, celle de trois organisations nationales, à savoir: l'Union des coiffeurs, l'Union des marins et l'Union des employés administratifs des chemins de fer.