

# AVANTAGE

## ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

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

**SOMMAIRE:**

**Articles d'intérêt général:**

- Pour une réduction des heures de travail . . . . . 74
- A travers le monde . . . . . 75
- Communications du Bureau . . . . . 76
- L'Inde et ses travailleurs des transports (VII). . . . . 77

**Cheminots:**

- Comment on en finit avec le fascisme aux chemins de fer autrichiens. . . 79
- Les délégués ouvriers à la sécurité aux chemins de fer français . . . 79
- Chez les cheminots de Tchécoslovaquie . . . . . 80
- La durée du travail aux chemins de fer belges . . . . . 81
- La formation professionnelle aux chemins de fer néerlandais . . . 85
- En Bulgarie. Le congrès de 1931 de l'Union des cheminots . . . . . 86
- Le congrès de la Fédération scandinave du personnel de la locomotive . . . 86
- Le treizième congrès de la Fédération suisse des cheminots . . . . . 87

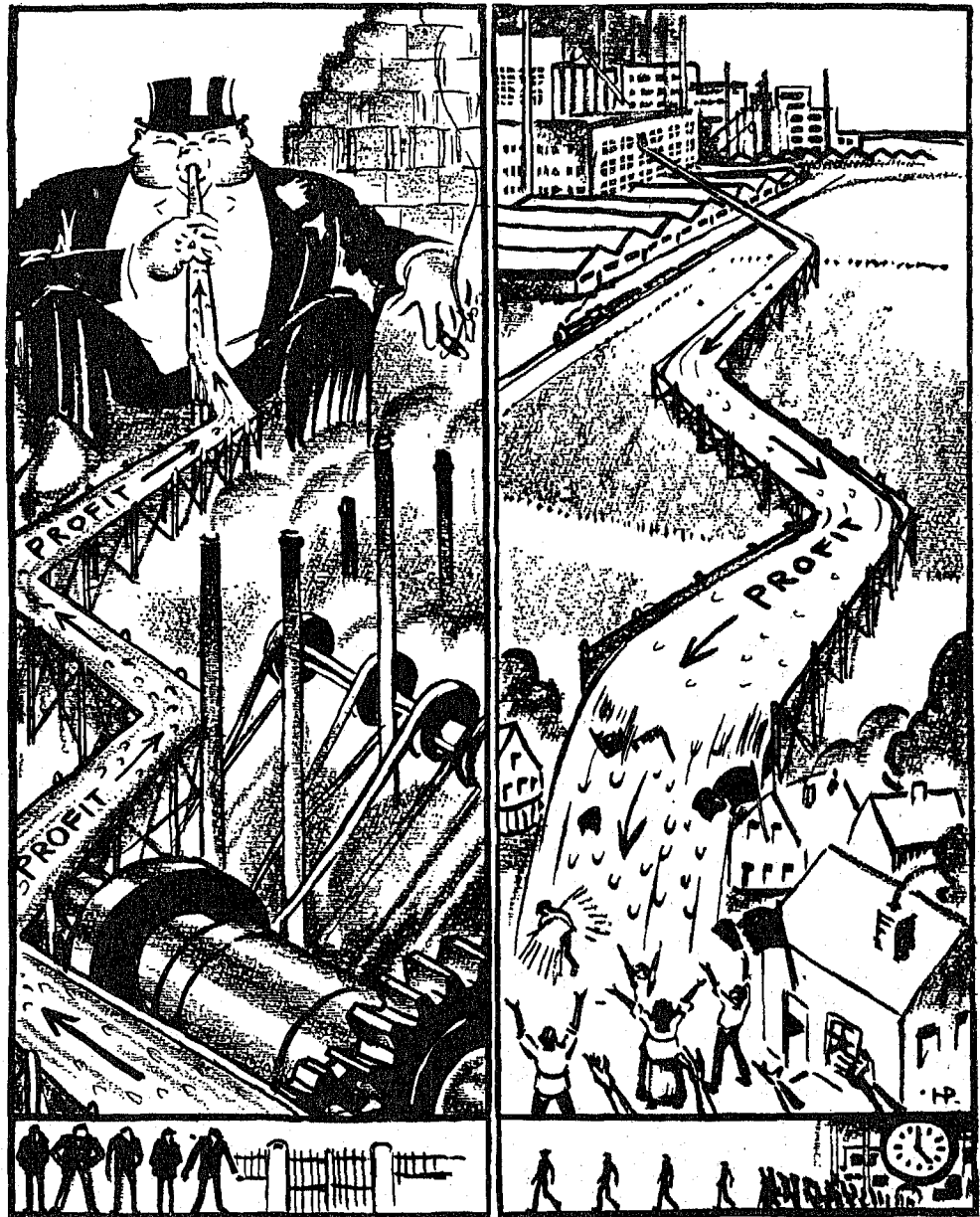
**Transports:**

- La sécurité du travail dans les ports . . . . . 89

**Marins:**

- L'injuste sort des marins de l'Inde . . . . . 90
- L'Union des marins japonais. . . . . 90

**Espéranto . . . . . 88**



Chômage

Journée de travail réduite

capitaliste

LA RATIONALISATION

socialiste

## POUR UNE RÉDUCTION DES HEURES DE TRAVAIL

Depuis son ascension, le mouvement ouvrier a réussi à réduire de moitié au moins, la durée du travail. Il n'y aurait pas réussi si les conditions économiques nécessaires n'avaient pas existé. La lutte de la classe ouvrière organisée pour une réduction des heures de travail est donc parfaitement à sa place dans le développement du processus de production. S'il n'en était pas ainsi, le fait historique que le mouvement ouvrier, tout en étant très faible à ses débuts, a réussi néanmoins à arracher une diminution notable de la durée du travail, n'aurait pas pu se produire.

Au début, on n'était pas disposé à admettre que l'introduction d'une journée de travail réduite ne produirait pas de difficultés notables pour le développement du système de production capitaliste. Les apologistes du capitalisme estimaient qu'il était impossible, économiquement parlant, de faire droit à cette revendication, attendu que cela signifierait mettre fin au développement du processus de production. Des raisonnements théoriques de caractère douteux devaient servir à démontrer qu'une réduction des heures de travail aurait, pour les ouvriers eux-mêmes, des conséquences préjudiciables. C'est ainsi que l'économiste anglais, Nassau Senior, exposait, dans sa théorie, dite «de la dernière heure», qui reconnaissait — bien qu'avec beaucoup de réserve — le fait de la plus-value, que la réalisation du bénéfice avait lieu précisément pendant l'heure que les travailleurs désiraient enlever à la journée de travail. (Voir Karl Marx : Théories sur la plus-value.)

Malgré cela, le mouvement ouvrier atteignit son but, en dépit de la résistance, opposée dans la pratique, par les employeurs et théoriquement, par les formules abstraites des économistes bourgeois. Les expériences acquises avec la durée du travail réduite ont, à elles seules déjà, tôt fait de démontrer que les possibilités de développement du capitalisme n'en avaient pas été atteintes. On peut dire, bien au contraire, que la réduction de la journée de travail exerce une influence stimulante sur le développement du processus de production. Elle a un effet fécondant sur l'ingéniosité du technicien et aide à procurer aux entreprises aux plus grands capitaux, la position la plus forte dans la lutte des concurrences.

Malgré l'apparence du contraire — dérivant du fait qu'une réduction des heures de travail n'est généralement obtenue qu'après une lutte du mouvement ouvrier — on peut formuler la thèse qu'une diminution progressive de la durée du travail est en conformité avec le développement du processus de production. La chose devient évidente lorsqu'on se demande quelle serait à présent l'aspect du processus de production capitaliste, si la durée du travail primitive de, mettons, 16 heures par jour avait été maintenue. Dans ce cas, ni la

mécanisation ni la spécialisation, ces deux aspects caractéristiques du développement technique de l'appareil de production, n'auraient pu se produire. Une durée du travail raccourcie dans certaines limites, fournie par une classe ouvrière techniquement formée, est socialement une condition pour l'importance prédominante qu'ont acquise ces deux phénomènes.

Si le mouvement ouvrier formule à présent une revendication tendant à la journée de 7 heures et à la semaine de 40 heures, en opposition aux tentatives des dominateurs économiques qui veulent profiter de la crise actuelle pour prolonger les heures de travail, cette revendication est plus que jamais conforme au développement du processus de production dans ces dernières années. L'appareil de production, perfectionné à l'extrême par la rationalisation, est en mesure de développer un rendement qui permet — suivant l'affirmation du professeur anglais Thomas Oliver, dans sa conférence intitulée «Notre siècle de machinisme et ses effets» — de se borner à une semaine de travail de 30 heures. Cette affirmation correspond aux résultats de divers calculs qui ont été établis par ci et par là, indépendamment les uns les autres. Citons-en quelques-uns.

L. P. Alford, vice-président du *American Engineering Council*, a déclaré que la productivité de chaque salarié dans l'industrie américaine a augmenté depuis 1920 de 53,5 %.

Dans son discours, fait le 21 avril dernier, pour le *Harvard Business School Club*, William Green, le président de la Fédération américaine du Travail, a établi un parallèle entre le nombre de jours nécessaires en 1919 et en 1929 pour produire une unité de travail. Ce nombre était de 6 jours en 1919, contre seulement 4 jours en 1929.

Les affirmations ci-dessus peuvent être illustrées au moyen de nombreux exemples tirés de la pratique. Pour nous limiter aux Etats-Unis, nous pouvons citer, du discours fait par le Directeur adjoint du Bureau international du Travail, Butler, sur les problèmes de la rationalisation aux Etats-Unis, les exemples suivants :

«Une aciérie a pu réduire de 128 à deux, le nombre des ouvriers employés pour le déchargement du fer brut. Pour desservir un fourneau à réverbère, un seul ouvrier suffit à la place des 40 personnes employées auparavant. Une fabrique de construction de châssis pour automobiles est en mesure actuellement de fournir, avec 200 ouvriers, le rendement réalisé autrefois avec 2000 travailleurs.»

Ce développement formidable de l'appareil de production, n'est pas un phénomène exclusivement américain. En Allemagne, par exemple, on constate un développement analogue. La production de l'ensemble des centrales électriques municipales s'élevait en 1913 à 38 kilowatt-heures par habitant, en 1920 à 55 et en 1928 à 142. Frédéric Henderson (un théoricien socialiste anglais) signale,

dans son récent ouvrage sur les conséquences économiques de la production d'énergie électrique, parlant du Japon, que la capitalisation de ses industries de production — qui indique la mesure de son équipement pour la production d'énergie électrique — était en 1914 de 833 millions de yen, contre 4.642 millions en 1927.

Un seul exemple, tiré d'un petit pays, suffira pour démontrer que pareil développement n'est pas limité uniquement aux principaux pays industriels. En ce qui concerne la Suisse, on a calculé, à l'aide des statistiques relatives aux usines et sur la base de l'augmentation des forces mécaniques par ouvrier employé, que pendant la période allant de 1923 à 1929, le rendement avait augmenté de 50 %.

Nous donnerons encore, pour terminer, deux exemples, empruntés à l'industrie des transports et indiquant un même mouvement. Aux chemins de fer allemands, le nombre des voitures employées s'élevait en moyenne quotidienne, par unité du personnel de l'exploitation, en 1925 à 0,29 et en 1929 à 0,37 (soit une augmentation de 0,28 %), à côté de quoi il faut encore noter que la capacité des voitures a été considérablement augmentée dans la période allant de 1925 à 1929. Dans l'industrie des ports, on faisait autrefois le déchargement du minerai au moyen de récipients que les dockers remplissaient dans les cales et qui étaient ensuite amenés sur le pont au moyen de treuils. En appliquant un système de trois équipes ou davantage, on arrivait ainsi à décharger journellement une quantité de 3 à 4.000 tonnes. A présent, on arrive, à Rotterdam, au moyen de ponts déchargeurs électriques à décharger une cargaison de minerai de 10.000 tonnes en un laps de temps de 15 heures. Il en est de même pour le charbon. Si autrefois, on déchargeait, au moyen de corbeilles, en une journée de travail de 12 heures 700 à 800 tonnes, on réussit aujourd'hui à manutentionner, au moyen de ponts déchargeurs, une quantité de 5.000 tonnes en 24 heures.

Ces perfectionnements techniques de l'appareil de production sont allés de pair avec une élimination progressante de main-d'œuvre. Même dans les périodes de prospérité industrielle, il y avait une armée de réserve qui, au lieu de se rétrécir, augmentait graduellement, phénomène qui indique un développement fébrile de l'appareil de production, avec lequel la diminution de la durée du travail n'a pas marché pas de pair. Dans un rapport sur le mouvement économique des derniers temps, présenté en 1929 au président des Etats-Unis par les économistes les plus éminents, il est signalé que dans les années de prospérité, de 1924 à 1927, il y avait constamment au moins 2 millions de chômeurs. \*)

On peut dire, que les phénomènes économiques de caractère général ne se produisent jamais isolément. Ils sont accompagnés d'autres phénomènes économi-

ques correspondants et — attendu que nous vivons dans une société de classes — de phénomènes sociaux contrastants. Le chômage va de pair avec une dépression des salaires, le développement vertigineux du processus de production va de pair avec d'énormes bénéfices. Ces phénomènes économiques offrent, dans le domaine social, l'image d'une classe possédante dont le pouvoir s'accroît, en face d'une classe ouvrière affaiblie.

Une étude intéressante, parue dans le numéro de mai de *Labour Research*, le Bulletin mensuel du *Labour Research Department* (un bureau créé par plusieurs organisations et personnalités du mouvement ouvrier anglais) contient de nombreux chiffres qui confirment l'exposé ci-dessus. Suivant les calculs que contient cette étude, le capital total approximatif (à l'exclusion des fortunes de moins de 1.000 livres sterling) s'élevait aux chiffres suivants :

en 1901 à £	8 100 000 000
.. 1913 ..	8 550 000 000
.. 1920 ..	11 800 000 000
.. 1929 ..	17 000 000 000

chiffres qui accusent une augmentation de 44 % pour les dix années écoulées. Lorsqu'on fait un calcul analogue pour les fortunes de plus de 25.000 livres, on arrive à un accroissement de pas moins de 55 %. Un calcul sur les gros revenus, fait sur la base des chiffres fiscaux indiquant le nombre des personnes ayant un revenu de plus de £ 2.000 par an, aboutit à la conclusion que dans cette période de baisse du coût de la vie (le nombre-indice des prix de gros, établi par le ministère du Commerce, tomba de 325 en avril 1920 à 138 en avril 1929), les revenus de cette section dominante de la classe capitaliste étaient restés à peu près inchangés en valeur monétaire et avaient par conséquent plus que doublé en valeur réelle. Or, qu'est-ce qui en est de la situation de la classe ouvrière ? Le tableau ci-dessous, calculé d'après le niveau de 1900, donne quelques explications à ce sujet :

	1914	1920	1927	1931
Salaire nominal. . .	107.8	297	186	183
Degré d'occupation en pour cent . . . . .	97.6	92.2	90.2	78.3
Indice du coût de la vie	110	296	186	168
Salaire réel . . . . .	99.1	95.9	94.6	88.4

*Il en ressort que, proportionnellement, la classe ouvrière touche une part de plus en plus petite dans le produit social, en d'autres termes, que la position de la classe possédante est renforcée, tandis que celle de la classe ouvrière s'affaiblit, relativement parlant.*

La classe ouvrière n'a pas réussi à obtenir des majorations de salaires et des réductions des heures de travail marchant de pair avec l'augmentation de la productivité. Il n'en est pas davantage ainsi dans le pays qui est l'exemple classique de la courte semaine de travail et des salaires élevés, nous voulons dire les Etats-Unis. Le discours de William Green, auquel nous avons déjà fait allusion plus haut, appelle dans le passage suivant, l'attention sur l'avilissement de la position de la classe ouvrière :

«Une des causes de notre détresse économique se trouve dans le fait que, pendant la période de dix ans qui prit fin en 1929, la productivité monta de 48,5 pour cent, tandis que les salaires réels n'augmentèrent que de 24,3 pour cent. Une autre explication nous est donnée par le fait que, pendant la période de 30 ans qui prit fin en 1929, le coût de la vie augmenta de 147,5 pour cent, tandis que les salaires réels dans les entreprises de production industrielle ne furent relevés que de 23,9 pour cent!»

Il faut, avec cela, se rendre compte de ce que les chiffres cités par Green s'appliquent seulement aux taux des salaires payés et que, par conséquent, l'image qu'il nous donne est incomplète, vu qu'il faut aussi prendre en considération le pourcentage des chômeurs. Il va de soi que l'image sociale que nous présentent les Etats-Unis, avec leurs deux millions de chômeurs, dans une période de prospérité économique, n'en deviendra pas plus favorable.

La revendication, formulée par le mouvement ouvrier, pour une réduction de la durée du travail ne doit donc pas être comprise comme un moyen préconisé par elle comme étant la méthode par excellence pour parer à la crise et à ses conséquences. La certitude de la possibilité économique de sa réalisation crée, à elle seule déjà, la nécessité sociale de lutter pour elle, vu que dans le cas d'un échec de cette revendication, les conséquences seraient funestes pour la classe ouvrière et, en dernière instance, pour le progrès social. La puissance économique de la classe ouvrière en dépend, puissance économique sans laquelle la puissance politique ne pourrait avoir aucune importance réelle pour le progrès social, et le mouvement ouvrier cesserait d'être la force motrice du développement de la société.

Cette revendication n'est pas et ne doit pas être une demande formulée par la classe ouvrière pour les besoins de la cause, une demande née des besoins de l'heure qui sont pour elle effroyablement grands, contrairement à ce qui se passe pour la classe possédante qui, elle, jette les hauts cris. Œuvrer pour cette revendication est d'une impérieuse nécessité, si la classe ouvrière veut conserver sa combativité et être, de telle sorte, à même d'accomplir ce qui fut sa mission historique : la substitution du socialisme au capitalisme.

L'I.T.F., consciente de la tâche qui lui incombe, ne négligera rien qui puisse aider à la réalisation de la revendication qui demande une durée du travail réduite, certaine de pouvoir pleinement compter en cela sur l'appui des organisations adhérentes.

En avant donc, pour la journée de 7 heures et la semaine de 40 heures !

\* Il est intéressant de rappeler ici en passant, comment Mr. Hoover trouva le moyen de faire connaître ce fait au monde, en l'exposant d'une manière euphémiste, à la gloire de son pays : «L'outillage de production des Etats-Unis serait à même de produire à présent, par tête de la population, une richesse égale que dans l'année précédant la guerre et cela, tout en employant 2.000.000 d'hommes en moins qui alors étaient nécessaires pour cette production, mais qui sont à présent devenus superflus.»

## A TRAVERS LE MONDE

### Le «sauvetage» de l'Allemagne

Ce ne sont pas seulement les pays «vaincus» dans la guerre mondiale, tels que l'Autriche, l'Allemagne et tout récemment la Hongrie qui frisent la ruine financière. Dans le temps déjà, des nouvelles analogues nous sont venues, par exemple, d'Australie. Lorsque toutefois, il s'agit de l'Allemagne, l'économie mondiale est en jeu et nous voyons les gouvernements des pays dirigeants dans le domaine économique se concerter pour parer aux conséquences préjudiciables qui pourraient en résulter pour eux. S'ils y réussissent, on dit que l'Allemagne est «sauvée».

Il s'est trouvé cependant que les gouvernements ne sont pas à même de poser, de leurs propres forces et sur leur propre responsabilité, les fondements d'une économie mondiale, nationalement bien équilibrée. Le plan Hoover qui visait — fût-ce comme mesure transitoire — à ce que les Etats viennent eux-mêmes au secours financier de l'Allemagne se trouva être insuffisant. Les pourparlers suivirent les pourparlers; les ministres négociateurs se rendirent d'une capitale à l'autre, ce qui eut uniquement comme résultat : d'une part, d'épargner certaines susceptibilités politiques anticipées et d'autre part, d'en susciter d'autres auxquelles on ne s'était pas attendu. L'accord escompté entre les «sauveteurs» se fit longtemps attendre.

Finalement, les gouvernements se sont rencontrés sur la base d'un nouveau plan Hoover qui n'a que le nom de commun avec l'ancien projet. Si la portée du premier plan Hoover était d'éliminer pour un an le Traité de Versailles, le nouveau plan signifie que les gouvernements reconnaissent leur impuissance à prendre eux-mêmes des mesures et n'est au fond pas autre chose qu'une prosternation devant la haute finance internationale. Il se limite à être une recommandation aux créanciers de ne pas réclamer le remboursement des crédits à court terme accordés à l'Allemagne, mais de les «immobiliser».

Ce qui s'est passé actuellement revient à un conseil de la part des gouvernements à leurs propres capitalistes, de ne pas négliger les possibilités de placement et de bénéfices qu'offre l'Allemagne, considérant que, après d'amples délibérations, ils estiment que la crise de méfiance n'avait pas de raison. Le gouvernement allemand tâchera de regagner la confiance perdue, en permettant à une commission de banquiers étrangers de venir constater que le capital étranger en quête de placement n'a pas besoin d'avoir des craintes. En d'autres termes, le capital étranger reçoit la garantie qu'aucun danger ne le menace du côté du développement des choses en Allemagne. Les gouvernements, qui se sont distingués ici comme les défenseurs des intérêts du capitalisme, ont réussi à obtenir ces garanties après des pourparlers

interminables. C'est la classe ouvrière qui seule doit nourrir des craintes en considérant l'état de choses. C'est elle qui sent peser sur ses épaules toute la charge des lois d'exception qui visent à garantir le maintien de «l'ordre» en Allemagne. C'est elle qui doit avoir soin que les sources dont le capital tire ses revenus ne tarissent jamais, raison pour laquelle son niveau de vie est abaissé au minimum d'existence. Nous n'avons pas besoin de souligner ici que, bien qu'il ne soit question, dans les lignes qui précèdent, que de la classe ouvrière allemande, un même sort menace le prolétariat de tous les pays. Ce n'est qu'une lutte consciente internationale de la classe ouvrière contre le capitalisme, qui pourra apporter une solution, de telle sorte que ce ne soit pas l'Allemagne qui est sauvée d'une manière capitaliste, mais que le monde entier le soit d'une manière socialiste.

### La situation en Pologne

De même qu'en Italie, le fascisme en Pologne tend à avilir de plus en plus la situation économique et politique de la classe ouvrière. Il va sans dire que les travailleurs des transports ne sont pas épargnés. Les cheminots ont vu réduire sensiblement leurs traitements et salaires : à Varsovie, en Haute-Silésie et en Poméranie, on a pratiqué des réductions allant jusqu'à 40 %. La moyenne des réductions pratiquées dans le pays entier est de 20 %. Dans le courant des trois années écoulées, environ 40.000 cheminots, sur un total de 160.000, ont été licenciés comme suite aux compressions pratiquées. Plus de la moitié des travailleurs des transports sont sans travail et ceux qui travaillent encore gagnent à peine 50 à 60 % des salaires touchés il y a deux ans. Dans d'autres industries, il en est à peu près de même, mais la situation y est encore aggravée pour les travailleurs, du fait qu'il y a de grands arrérages dans le paiement des salaires. Pour les ouvriers agricoles ces arrérages vont jusqu'à 18 mois.

Dans ces circonstances, une lutte acharnée de la classe ouvrière contre cette oppression fasciste semble inévitable, bien que les voies normales pour pareille action soient barrées. Il faut par conséquent que le mouvement ouvrier polonais puisse compter sur l'appui du mouvement ouvrier international. En ce qui concerne l'I.T.F., la classe ouvrière polonaise peut être certaine de son entière sympathie et de sa solidarité.

### Au service du fascisme

Le 10 juin dernier, le mouvement ouvrier de tous les pays a commémoré, chacun à sa façon, le lâche assassinat dont tomba victime Matteotti. Par ces commémorations, on a rappelé aux ouvriers qu'en Italie, le fascisme meurtrier est toujours au pouvoir. L'Association ouvrière hollandaise de radio-diffusion avait prié le secrétaire de la F.S.I., le camarade Schevenels, de prononcer

un discours de commémoration. Schevenels s'était volontiers déclaré prêt à satisfaire à cette demande. En rédigeant son discours, il avait tenu compte de ce que, en sa qualité de dirigeant responsable d'une organisation internationale établie en Hollande, il avait à s'abstenir de toute expression qui pourrait occasionner au gouvernement hollandais des difficultés dans ses relations avec le gouvernement italien. Cette précaution ne lui a servi à rien.

Au dernier moment, des objections ont été faites contre son discours, non pas, il est vrai, par le gouvernement, mais par une commission de contrôle sur la radio-diffusion, instituée par celui-ci. Cet organe d'oppression de la liberté d'expression et de pensée — qui, comme on le comprend, fait surtout des difficultés au mouvement ouvrier — a interdit que le discours fût prononcé. Par la suite, le gouvernement a approuvé cette interdiction. Il négligea cependant d'indiquer quelle(s) partie(s) du discours était(en)t visée(s) par la défense.

Par ce geste, le gouvernement s'est compromis aux yeux de la partie militante du prolétariat hollandais, car de telle manière, il s'est indirectement fait le champion des méthodes sanglantes du fascisme. Le mouvement ouvrier hollandais n'a pas négligé de protester énergiquement contre cet acte. Au nom des travailleurs des transports, l'I.T.F. se joint aux autres protestataires.

On voit que, même dans un pays aux longues traditions démocratiques comme la Hollande, le fascisme commence à lever la tête.

## Communications du Bureau

### Nouvelles adhésions.

La *Perhimpunan Beante Spoor dan Tram* (Syndicat des cheminots indigènes des Indes néerlandaises) qui compte 8.000 membres, a adressé une demande d'adhésion à l'I.T.F. Nous souhaitons la bienvenue à ces camarades dont l'organisation, qui vient occuper la 97ème place dans les rangs de l'I.T.F., est la 19ème des organisations extra-européennes et porte le nombre des adhérents de couleur à 200.948.

### Effectifs au 1er janvier 1931.

Nous prions les organisations qui n'ont pas encore répondu à notre questionnaire à ce sujet, de vouloir le faire le plus rapidement possible.

### Le congrès de l'I. T. F. en 1932.

Nous appelons l'attention des organisations adhérentes sur la décision prise par la dernière réunion du Conseil général, suivant laquelle le congrès bis-annuel de l'I.T.F. se réunira dorénavant toujours dans la première quinzaine du mois d'août. De telle manière, les organisations pourront en tenir compte en fixant la date de leurs propres congrès.

Le congrès général de l'I.T.F., qui aura lieu à Prague en 1932, sera tenu probablement pendant la semaine allant du 8 au 13 août.

### Conférence de marins.

Les 31 juillet et 1er août une réunion de la Commission consultative de la section des gens de mer se réunira à Amsterdam.

### Enquêtes en cours.

Nous rappelons aux organisations qui n'y ont pas encore répondu, nos questionnaires concernant :

les maladies professionnelles des agents des tramways,  
les passages à niveau,  
l'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains,  
les conditions de travail dans les ports,  
le chômage parmi les marins.

Il est souhaitable que les réponses nous soient envoyées le plus rapidement possible. Il nous sera également agréable de recevoir dès à présent des réponses à notre questionnaire concernant :

la rationalisation aux chemins de fer.

### Compte-rendu de la Conférence de Madrid.

Le texte français du compte rendu de la Conférence internationale du personnel des chemins de fer tenue à Madrid, a été expédié aux organisations.

Nous espérons que les éditions anglaise et espagnole pourront suivre bientôt.

### Dans les organisations adhérentes.

Depuis le 1er juin, le nom de l'organisation de Palestine a été changé en : *International Union of Railway, Post- and Telegraph-Employees*.

Les effectifs du Syndicat national des cheminots espagnols ont monté à présent jusqu'au-dessus de 42.000; au 1er janvier dernier, ils ne s'élevaient qu'à environ 22.000.

### Cotisations reçues

Pour 1930 :

Fédération française des ouvriers des ports et docks	fl.	318,54
Syndicat des employés de l'industrie en Autriche	„	9,15
Syndicat des mécaniciens de Pologne	„	75,78
Syndicat des dockers d'Islande	„	51,24

Pour 1931 :

Syndicat national du personnel des Ch. P. T. M. A. de Belgique	„	785,—
Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux	„	200,—
Union des cheminots allemands	„	4988,—
Union des cheminots d'Esthonie	„	80,—
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	„	1462,40
Fédération française des moyens de transports	„	716,63
Fédération française des syndicats maritimes	„	120,—
Association des employés des chemins de fer anglais	„	1202,90
Union britannique des transports	„	3700,—
Syndicat des charbonniers de Cardiff etc.	„	60,85
Union du personnel de la locomotive de Norvège	„	118,16
Union des cheminots autrichiens	„	1487,56
Syndicat des employés de l'industrie en Autriche	„	40,64
Syndicat des mécaniciens polonais	„	120,—
Syndicat des dockers d'Islande	„	89,44
Union des cheminots suédois	„	46,—
Fédération suisse des cheminots	„	774,70
Fédération pan-indienne des cheminots	„	241,73
Union des marins de Bombay	„	44,68
Syndicat des marins de La Trinité	„	35,89

### Cotisation spéciale supplémentaire.

Fédération française des ouvriers des ports et docks	„	53,09
--	---	-------

### Congrès.

Union suédoise des transports, le 2 août et jours suivants à Stockholm;  
Union des cheminots polonais, les 21, 22 et 23 août à Varsovie;  
Union des chauffeurs de navires danois, le 13 août à Copenhague.

### Changements à apporter à notre liste d'adresses.

L'organisation No. 29 est transférée à : Kopli tän 7—A, Tallinn.  
L'organisation No. 32 est transférée à Cirkusgatan 5, Helsinki.

# L'Inde et ses travailleurs des transports.

## VII.

Le rapport de la Commission royale d'enquête sur le travail aux Indes qui vient d'être publié, offre une riche documentation. La Commission a été présidée par I. H. Whitley, ancien président de la Chambre des Communes. Parmi les membres de la Commission, il y avait entre autres John Cliff, secrétaire général-adjoint de l'Union britannique des transports, Joshi, secrétaire général du Congrès pan-indien des trade-unions et Diwan Chaman Lall qui était en 1927 président de l'organisation sus-mentionnée.

Nous nous proposons d'emprunter par la suite certaines données à ce rapport, pour compléter celles déjà publiées dans notre série d'articles. En attendant, nous nous contenterons de reproduire ici, outre les observations d'ordre général contenues dans l'introduction, le début et la fin du chapitre traitant des chemins de fer, et les conclusions de quelques autres chapitres importants.

### CHAPITRE I. INTRODUCTION.

#### *Nos recommandations.*

Au moment où nous écrivons, les conditions économiques et politiques sont exceptionnelles. Economiquement, l'Inde, comme beaucoup d'autres pays, passe par une période de détresse. L'industrie hindoue souffre de la crise générale et nombre d'industries qui ont pour nous un intérêt immédiat, ont à faire face à de sérieuses difficultés qui seront, espérons-nous, bientôt surmontées. Si l'Inde pouvait se développer dans des conditions normales, son industrie aurait un grand avenir. Mais la situation actuelle inspire de l'inquiétude aux industriels, à un grand nombre d'ouvriers et à tous ceux qui se trouvent au pouvoir. Nous nous sommes demandés jusqu'à quel point nous devons admettre, dans nos recommandations, l'influence des événements survenus pendant l'année écoulée et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il serait inexact de leur accorder une place importante. L'Inde a le droit à s'attendre de nous, non pas à une série de recommandations formulées à la lumière de la crise actuelle, mais à un programme sérieusement étudié pour le développement de sa politique ouvrière. En effet, presque toute la documentation recueillie par nous se rapporte à l'année 1929 ou au début de 1930, avant le déclenchement de la crise actuelle. C'est pourquoi notre examen porte sur les conditions qui existaient alors et la majorité de nos recommandations ont été établies dans le cadre des circonstances de cette époque. Si l'exécution de certaines modifications préconisées par nous est rendue plus difficile par la situation actuelle, d'autres, par contre, pourront être réalisées plus facilement. Quelques-unes des recommandations n'entraînent pas de dépenses, d'autres exigent de l'argent. Dans leur ensemble cependant, elles visent à assurer une plus grande prospérité. On croit parfois que des conditions de travail favorables entraînent des sacrifices pour l'industrie. Pourtant, l'expérience que nous avons faite dans l'Inde, a amplement démontré qu'une politique généreuse vis-à-vis des ouvriers est une politique sage pour l'industrie. Il est impossible qu'un progrès continu de l'industrie de l'Inde se réalise aux dépens de son salariat et nous sommes convaincus que tel n'est pas son objectif. Parmi les opinions qui nous ont été exprimées, nous avons rarement relevé l'argument que la main-d'œuvre bon marché constitue un actif pour la nation. Au contraire, l'idée est très répandue que l'activité industrielle puise sa force et une grande partie de sa raison d'être dans la prospérité de tous les ceux qui y contribuent. Nous nous sommes efforcés d'être aussi prudents que possible et nous croyons que les principes qui sont à la base de nos recommandations, se maintiendront probablement. Cependant, nous n'avons pas cherché à anticiper sur les problèmes et les difficultés d'une génération future.

#### *Les perspectives politiques.*

L'époque actuelle n'est pas moins exceptionnelle dans le domaine politique. Notre travail dans l'Inde a été effectué à un moment où des difficultés d'ordre politique occupaient une place importante et à l'heure qu'il est, de grands changements d'ordre constitutionnel sont envisagés. Il nous est agréable de signaler le fait que les controverses politiques n'ont pas empêché bien des personnes, ayant les opinions politiques opposées aux nôtres, de collaborer avec nous au profit des travailleurs. La plupart de nos recommandations ont été formulées sans tenir compte de changements éventuels de la constitution. Les besoins de la classe ouvrière sont évidents et les méthodes que nous recommandons pour satisfaire ces besoins, sont en grande partie indépendantes de la forme du gouvernement du pays. «Dans chaque pays, c'est dans les chaumières qu'on trouve le peuple» dit un proverbe anglais et le bien-être du peuple doit être au premier plan des préoccupations de chaque gouvernement, quelles que soient sa forme et sa composition. Notre expérience nous permet d'espérer que, dans l'Inde de l'avenir, le bien-être des travailleurs bénéficiera dans une mesure croissante de la sagesse et de la générosité de tous ceux qui ont la possibilité d'influencer leur vie.

### CHAPITRE IX. CHEMINS DE FER.

Dans ce chapitre et dans le chapitre suivant, nous nous occuperons des questions intéressant le travail aux chemins de fer. Les conditions de travail qui se sont formées au cours de trois quarts de siècle, ont posé un grand nombre de problèmes très variés qui exigent une attention particulière. Ce chapitre contient des indications sur l'extension des réseaux ferrés et sur les administrations responsables de leur exploitation. Nous décrivons les méthodes employées pour le recrutement d'agents et recommandons d'avoir plus fréquemment recours aux fonctionnaires chargés de l'engagement des ouvriers et aux Commissions de sélection, afin d'éviter des plaintes qui pourraient surgir à l'occasion d'engagements et de promotions. Nous examinerons la question du manque d'uniformité dans la réglementation des congés et nous nous occuperons ensuite, d'une manière quelque peu détaillée de la question des salaires, y compris les méthodes de paiement, la standardisation, les Caisnes de prévoyance et les retenues sur les salaires.

Le chapitre suivant traite de la question des heures de travail et insiste sur l'opportunité d'une application plus étendue des dispositions des conventions ratifiées concernant les heures de travail et de repos. Des suggestions y sont faites relatives aux possibilités d'appel de mesures disciplinaires, aux manières de parer aux griefs sur l'insécurité de l'emploi, et des propositions visant à améliorer la réglementation des relations entre administration et cheminots, sont examinées de manière assez détaillée. Nous formulons des recommandations en vue de la création d'organismes paritaires permanents, comprenant des Commissions locales et régionales, des Conseils des chemins de fer, un Comité central et, finalement, un tribunal auquel on pourra avoir recours en dernière instance, au cas où les négociations précédentes n'auraient pas abouti à un accord. Le chapitre se termine par des indications sur les mesures sanitaires, sur les œuvres de prévoyance et sur d'autres mesures qui sont étudiées, d'une manière plus détaillée, dans une autre partie de ce Rapport.

#### *Conclusions.*

Beaucoup de recommandations et de suggestions contenues dans ce Rapport devront, en dernière ligne, entraîner une augmentation du coût d'exploitation, à moins que des économies puissent être réalisées ailleurs. Certains chemins de fer seront plus sérieusement affectés que ceux qui se trouvent dans une situation plus favorable en ce qui concerne le trafic et les facilités d'exploitation. Les dépenses d'exploitation et les frais du personnel ont déjà considérablement augmenté et le récent recul des recettes du trafic le fera ressortir davantage. Dans l'Inde, un trafic en transit bon marché a toujours été et continue à être nécessaire. Après une étude des données qui sont à notre

disposition, nous pouvons constater que, dans plusieurs services, des économies sont possibles qui pourraient dans une large mesure compenser les dépenses accrues à faire dans d'autres. L'effort individuel a la possibilité de se développer davantage et il n'y a pas de raison de croire qu'on ne pourra pas réaliser nos recommandations dans un proche avenir, avec une organisation améliorée et une efficacité accrue, si l'on prête une attention soutenue aux conditions du travail. La baisse des prix a déjà augmenté le pouvoir d'achat des salaires et nous croyons que les cheminots hindous, en voyant augmenter leurs possibilités de revenus, comprendront la nécessité d'accroître leur rendement. Il y aura des difficultés à surmonter et parfois, de patientes considérations et négociations seront nécessaires. Toutefois, nous croyons que, avec la bonne volonté et un effort commun, tous ceux qui sont intéressés au développement des chemins de fer de l'Inde, bénéficieront de l'adoption des principes exposés dans ce Rapport.

## CHAPITRE XII. LE REVENU DE L'OUVRIER INDUSTRIEL.

### *Les perspectives.*

Ces faits se passent de tout commentaire, et il est inutile d'insister sur la misère qu'ils révèlent. Certains observateurs préfèrent s'arrêter longuement sur l'amélioration de la situation des ouvriers, en comparant leurs privations actuelles à celles qui les ont forcés d'entrer dans l'industrie, en soulignant leurs connaissances rudimentaires d'une vie meilleure, l'endurance et le courage qui les aident à supporter la situation existante et même à y trouver quelque agrément. Ils attirent aussi l'attention sur l'apathie générale du peuple et sur son manque de désir d'améliorer ses conditions d'existence. Sans doute, il faut tenir compte de ces faits; cependant, l'apathie du peuple est due principalement à son ignorance de ce qu'est, relativement parlant, sa propre situation et à son manque de confiance dans la possibilité de l'améliorer. Nous sommes heureux de constater qu'il existe des signes manifestes du réveil de la conscience du peuple, réveil qui est le produit de l'action combinée de l'instruction plus répandue et de la pensée en effervescence qui se font jour dans l'Inde. Les résultats déjà obtenus devraient encourager tous ceux qui croient en la possibilité du progrès. C'est sur le désir croissant de progrès existant auprès de la société en général, du gouvernement, des industriels et des travailleurs eux-mêmes, que repose l'espoir d'un avenir meilleur.

## CHAPITRE XV. LES CONDITIONS DE LOGEMENT DE L'OUVRIER INDUSTRIEL.

Nous n'avons pas la prétention d'avoir indiqué dans ce chapitre des remèdes contre tous les maux inhérents aux conditions d'habitation dans les centres surpeuplés urbains et industriels, mais nous estimons que, par une combinaison des méthodes que nous avons examinées, quelques-uns des plus néfastes d'entre eux, pourraient être grandement améliorés ou même supprimés. Il n'y a pas de doute que des mesures sont impérieusement nécessaires pour combattre les graves conséquences que les conditions actuelles ont pour la santé des ouvriers. Il ne manque pas de preuves indiquant qu'une partie des troubles ouvriers qui ont caractérisé le développement industriel de ces dernières années, sont dus au fait que l'ouvrier a compris, quoique vaguement, que son niveau de vie est trop bas et qu'il ne pourra jamais espérer l'améliorer, tant que son logement ne lui offrira pas un degré de confort qui, actuellement, est hors de sa portée. Ce réveil pourra servir à mieux lui faire comprendre ce qui peut être fait pour lui procurer un milieu plus hygiénique et ce qu'il pourrait faire lui-même pour atteindre ce but. Beaucoup de réflexion, d'énergie et d'argent seront nécessaires avant qu'on ne puisse réaliser un progrès sensible, mais il n'y a pas de doute sur l'urgente nécessité d'un tel progrès et, dans ce but, tous ceux qui sont animés de sentiments humanitaires devraient s'unir dans un effort continu.

## CHAPITRE XVII. LES SYNDICATS.

Nous proposons, dans d'autres parties de ce Rapport, de nouvelles responsabilités pour les syndicats reconnus et nous espérons que, légalement et administrativement, l'Etat et ses fonctionnaires reconnaîtront l'importance fondamentale de ces organisations qui constituent une partie intégrale de la structure industrielle du pays. Ils peuvent beaucoup contribuer au développement industriel et leur œuvre gagnera en importance par une politique de confiance et de collaboration. Au risque de nous répéter, nous voudrions insister sur le fait que les syndicats doivent principalement compter sur leurs propres forces. L'avenir du mouvement syndical dépend, en dernière ligne, plutôt des syndiqués eux-mêmes que des industriels ou du gouvernement ou de l'opinion publique.

(à suivre).

## La réunion du Conseil général des 13 et 14 juillet 1931

Les 13 et 14 juillet 1931 une session du Conseil général a été tenue à Amsterdam. Étaient présents tous les membres, à l'exception du camarade Gomez, retenu en Espagne à cause de la situation politique dans son pays, et du camarade Daud de l'Inde anglaise. Pour le Comité directeur, les camarades Brautigam et Landskroon assistaient à la réunion.

Après avoir ouvert la séance, le président souhaite la bienvenue aux membres nouvellement élus par le Congrès de Londres, parmi lesquels le représentant du Japon, le camarade Mogi.

Le rapport moral présenté par le secrétariat sur la période écoulée depuis le congrès de Londres, fut approuvé à l'unanimité après un examen approfondi. Au cours des délibérations, le secrétaire général rapporta sur son voyage en Espagne, et sur les excellentes impressions qu'il avait remportées des organisations syndicales de ce pays.

Le Conseil général examina ensuite longuement les difficultés avec lesquelles les travailleurs de différents pays se trouvent aux prises, comme suite à la réaction politique et économique croissante.

Il fut décidé de manière unanime de secourir les organisations syndicales de ces pays, adhérentes à l'I.T.F., par tous les moyens dont l'I.T.F. dispose.

Le secrétariat reçut l'autorisation et le mandat d'accorder à ces organisations un secours moral et financier aussi étendu que possible d'une manière analogue à ce qui a déjà été accompli au profit des camarades italiens.

S'occupant de la question des relations avec l'Internationale des travailleurs des services publics, le Conseil général se prononça en faveur d'une entrevue avec les représentants de cette Internationale à l'effet d'envisager la possibilité d'une collaboration entre les deux Internationales pour toutes les questions touchant le personnel des entreprises municipales de transports en commun. Il fut décidé que l'I.T.F. serait, à cette entrevue, représentée par un des secrétaires, plus les camarades Döring et Joehade.

Abordant l'examen du point 2 à l'ordre du jour — le voyage en Extrême-Orient — le Conseil général apprit avec regret que le camarade Cramp se trouvait dans l'impossibilité de participer au voyage, vu qu'il ne pouvait pas si longuement s'absenter de son pays. Après une discussion approfondie de la question, il fut décidé à l'unanimité des voix que le secrétaire général, Edo Finmen, serait seul délégué par l'I.T.F. pour le voyage de propagande dans les pays d'Extrême-Orient.

S'occupant de la participation de délégués des organisations de pays extra-européens aux sessions du Conseil général, l'assemblée décida qu'un règlement définitif de cette question pourrait être envisagé après le voyage en Extrême-Orient.

En ce qui concerne la nomination d'un secrétaire pour la section des conducteurs d'automobiles, le Conseil général décida en principe de procéder à la nomination et donna mission au Comité exécutif de procéder à l'exécution pratique de cette décision, si les résultats financiers de l'exercice 1931 le permettent.

Le Conseil général s'occupa ensuite de la fixation de la date à laquelle devra se réunir l'année prochaine le congrès général de Prague. Après quelques débats, l'assemblée se mit d'accord pour décider que le congrès se réunira au mois d'août et arrêta pour la date d'ouverture le 8 août 1932.

L'assemblée s'occupa encore pour terminer d'une proposition tendant à ce que l'I.T.F. saisisse la F.S.I., à l'occasion de la prochaine réunion de son Comité exécutif, de la demande de vouloir entamer une étude de la question de l'annulation des dettes de guerre et des conséquences économiques de pareille mesure, à l'effet de renseigner les masses ouvrières sur cette importante question et de combattre l'ignorance effroyable qui existe encore à ce sujet. Après un échange de vues détaillé et approfondi, l'assemblée se rallia à la proposition du camarade Bevin qui proposa que l'on demande que l'étude ne se limite pas au problème des dettes de guerre, mais embrasse l'ensemble de la situation économique et se fixe notamment comme but d'examiner de quelle manière et par quelles mesures il serait possible de retrouver la stabilité économique dans le domaine international.



# CHEMINOTS

## Comment on en finit avec le fascisme aux chemins de fer autrichiens.

Du 16 au 18 juin 1931, les élections de nouveaux délégués du personnel ont eu lieu aux chemins de fer autrichiens. Ces élections ont mis un terme à la lutte autour de la «fascistisation» des chemins de fer.

Le principal représentant du fascisme aux chemins de fer fédéraux d'Autriche était le directeur général, le Dr. Strafella, dont la nomination avait été imposée par l'aile fasciste des partis bourgeois autrichiens. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que le premier geste du nouveau directeur général fut l'interdiction des élections de délégués du personnel déjà annoncées, interdiction qu'il chercha à justifier par des motifs qui furent invalidés par la suite par la Cour suprême. Il tenta par ailleurs, au moyen de persécutions systématiques et par l'institution d'un système de dénonciations, d'organiser une vaste campagne d'extermination contre les syndicats libres. Entre-temps cependant, les élections au Conseil national du 9 novembre 1930 avaient apporté une défaite écrasante au fascisme, défaite qui détermina la chute du cabinet Vaugoin. Strafella commença par vouloir ignorer ce changement de régime, mais lorsque la Cour suprême eut reconnu la validité des prescriptions sur les élections des représentants du personnel, il dut capituler et fixer la date pour les élections qu'il avait cherché à empêcher.

La campagne électorale se déroula dans des circonstances particulièrement défavorables pour l'organisation libre. Le nombre des agents électeurs en service actif avait baissé depuis 1926 — l'année des dernières élections — de 92.573 à 76.880. Le nombre des retraités par contre, avait monté de 57.173 à 61.613. Avec cela, il n'y avait pas les ouvriers auxiliaires — qui ne sont engagés qu'à titre temporaire — et qui avaient, en 1926, participé au nombre d'environ 7.000 aux élections et voté en grande majorité pour notre organisation; cette fois il n'y en avait que 400. C'est sur ces compressions du personnel que comptaient nos adversaires, espérant pouvoir, grâce à elles, porter un coup sensible au syndicat indépendant.

Outre les anciens adversaires, la *Deutsche Verkehrsgewerkschaft* et le Syndicat chrétien, cette fois le Syndicat «non politique» et l'Association des fonctionnaires se trouvaient en présence. Le Syndicat non politique était une création fasciste qui n'a jamais groupé plus qu'un

petit nombre d'individus de caractère douteux et qui s'écroula complètement après le départ de Strafella. L'Association des fonctionnaires est une association de fonctionnaires supérieurs de tendance tout à fait réactionnaire, pour qui les syndicats bourgeois sont encore trop «révolutionnaires».

La lutte électorale devait par conséquent se dérouler principalement entre les organisations déjà représentées jusqu'à présent dans la Commission centrale du personnel.

Le résultat du scrutin a totalement anéanti toutes les espérances de nos adversaires. De même que jusqu'à présent, l'organisation libre du personnel continue à occuper 14 des 18 sièges à la Commission centrale et 49 des 60 sièges dans les commissions régionales du personnel. En dépit d'une lutte acharnée, menée pendant plus de trois ans, avec tous les moyens imaginables, la situation reste donc absolument la même. Toutes les menées des fascistes qui risquaient d'amener l'Autriche à la guerre civile, ne leur ont pas permis de nous arracher, fût-ce un seul mandat.

Il y a tout autant lieu de se réjouir de la proportion des voix émises sur les différentes listes, que de la répartition des mandats. En raison de la diminution radicale du personnel en service actif, un recul des voix émises sur nos listes était inévitable. Ce recul fut de 68.469 à 54.582. Cependant, l'organisation obtint pas moins de 74,6% du total des voix valables émises (73.173), tandis que lors des dernières élections — 1926 — elle avait obtenu 77,88% de toutes les voix. Pour bien juger de ces chiffres, il faut se rendre compte de ce que par la suppression des 7.000 ouvriers auxiliaires, l'organisation avait perdu environ 10% des électeurs sur lesquels elle pouvait compter avec certitude, sans parler encore des préjudices considérables que lui avaient causés les mises à la retraite. Si le recul du pourcentage des voix a été limité à 3,18 %, cela ne s'explique que par une affluence de nouveaux électeurs du camp *adversaire*. Il faut savoir en effet que le degré de participation aux élections fut de 96,8 %, mais qu'en 1926, il était déjà de 96,3 %, ce qui fait qu'on ne pouvait guère plus compter sur le recrutement de voix dans le camp des indifférents.

Cette conception est confirmée par le résultat impressionnant des élections des agents pensionnés pour le conseil de la

Caisse d'assurance-maladie. Le nombre des agents pensionnés a monté depuis 1926 de 57.173 à 61.613, soit de 4.410. Le nombre des voix portées sur la liste du syndicat libre a cependant monté de 20.524 en 1926, à 25.407 en 1931, soit de 4.883. Ceci démontre que la grande majorité des agents retraités depuis 1926 sont partisans du syndicat libre et, en outre, que beaucoup d'entre les retraités, qui ont été autrefois hostiles ou indifférents, ont voté cette fois pour notre liste, renseignés par les expériences du passé. C'est ainsi qu'il a été possible que le pourcentage des voix valables émises dans la section des pensionnés ait monté de 60,7 à 72,95 %. De telle manière, la *Deutsche Verkehrsgewerkschaft* a perdu son dernier représentant dans le Conseil de la caisse d'assurance-maladie qui n'est actuellement composé que de représentants syndicalistes.

Parmi les organisations bourgeoises, le Syndicat chrétien a perdu beaucoup de voix et a vu passer son mandat dans la commission de la direction régionale de Linz à la *Deutsche Verkehrsgewerkschaft*. Cet échec est certainement dû aux relations étroites entretenues par cette organisation avec le régime Strafella.

Telle a été la réponse qu'ont donnée les cheminots aux tentatives faites pour les priver, par des méthodes fascistes, de leurs droits, de leur liberté et de leur honneur. Le fascisme corporatif a essuyé une terrible défaite. Ce fut une victoire, particulièrement notable dans les temps actuels, de la pensée syndicaliste et de la démocratie. Considérée sous cet aspect, l'issue des élections aux chemins de fer, n'a pas seulement suscité de la joie et de la reconnaissance dans les milieux des cheminots, mais encore parmi toute la classe ouvrière autrichienne. B. K.

## Les délégués ouvriers à la sécurité aux chemins de fer français

Le mouvement syndical des cheminots français a de tout temps vivement critiqué l'insuffisance du service de sécurité des chemins de fer. Le congrès de 1908 de la Fédération nationale des cheminots réclama l'institution de délégués ouvriers à la sécurité aux chemins de fer, à l'instar de la mesure prise pour les mines par la loi de 1890. La campagne menée par la Fédération eut des échos au Parlement. La résistance des Compagnies se traduisit par des atermoiements du gouvernement; plusieurs propositions de loi firent l'objet de rapports parlementaires, sans jamais franchir la phase des discussions préliminaires. Durant près de vingt ans, l'affaire n'avança point.

En 1927, le groupe socialiste à la Chambre fit sienne la revendication de la Fédération et déposa un projet de loi, visant à «créer dans chaque compagnie de chemins de fer un service permanent de délégués ouvriers à la sécurité». Cette fois, la machine parlementaire fut si bien

mise en branle que les Compagnies craignent — et craignent toujours — l'adoption du projet socialiste. Le ministère des Travaux publics a essayé d'aiguiller le projet de loi sur une fausse voie, en instituant, par un décret, des «délégués à la sécurité des agents». Du coup, le champ d'activité des délégués ouvriers est rétréci au point de ne pas comprendre la sécurité du public et d'éliminer a été la surveillance des voies, du matériel roulant, de la circulation et des installations. Le décret est donc loin de satisfaire la revendication ouvrière.

Étroit dans sa conception, le décret l'est aussi sous le rapport de la désignation des délégués et de leur rôle. Ils ne seront pas élus par les suffrages de tout le personnel, mais désignés par la représentation du personnel. Ils n'auront pas une tâche générale mais seront des représentants des catégories qui sont au nombre de huit, à savoir :

- 1° personnel des gares,
- 2° personnel des trains,
- 3° ouvriers de la voie,
- 4° personnel de la locomotive,
- 5° personnel du service intérieur des ateliers et dépôts,
- 6° personnel des grands ateliers,
- 7° personnel des services autonomes d'entretien et de visite des trains,
- 8° personnel du service de l'électricité des lignes électrifiées.

Les méditations du délégué lampiste ne doivent toucher à rien hors de la lampisterie ! L'horizon de chaque délégué est limité aux confins de «sa» catégorie et de «sa» circonscription.

Le délégué est appelé à jouer un rôle «en cas d'accident ayant occasionné dans le service, la mort ou des blessures graves à un ou plusieurs agents des groupes définis ci-dessus, ou ayant pu compromettre la sécurité de ces agents». Ce rôle consiste «à faire une enquête et à établir un rapport sur les conditions dans lesquelles l'accident s'est produit». Dans ce rôle qui réduit le délégué ouvrier à la sécurité, à sa plus simple expression, il n'y a même pas d'indépendance pour le délégué, car «le réseau avise dans le plus bref délai le ou les délégués intéressés de la circonscription régionale où s'est produit l'accident et les fait accompagner dans leur enquête par un représentant qualifié, de façon à permettre aux délégués, en dehors de toute ingérence dans l'exécution du service, de faire toutes les constatations nécessaires». L'étroitesse des vues des auteurs du décret est soulignée une fois de plus par la disposition que le rapport spécial d'accident «peut être consulté par les agents des groupes correspondants».

Enquêter après un événement fatal ; c'est tout ce que le décret permet au délégué de faire, sauf que chaque année, chaque délégué adressera à «son» ingénieur en chef, un rapport d'ensemble sur «sa» mission au cours de l'exercice éconlé.

Ainsi, la mission des délégués ouvriers à la sécurité prend presque l'aspect d'une affaire privée entre les délégués et les Compagnies.

La Fédération des cheminots français n'est pas satisfaite de la façon dont on feint de faire droit à sa revendication. Elle continue à réclamer la création de véritables inspecteurs ouvriers, élus avec l'intervention de l'organisation syndicale. Dans la conception syndicale, les délégués ouvriers à la sécurité doivent veiller en permanence, et selon des méthodes préventives, au bon fonctionnement de tout le service. Ils doivent veiller à l'observance des lois et règlements et signaler les infractions, s'il le faut de façon à provoquer des procès-verbaux de contravention. L'entretien des voies, du matériel, des installations de signalisation et de sécurité doit être l'objet de leur surveillance constante. Il en est de même pour l'hygiène des locaux. Ils doivent être compétents pour constater des insuffisances de personnel. Lorsque la tâche du délégué ouvrier est comprise ainsi, le rapport spécial d'accident en devient un corollaire. Encore le projet socialiste prévoit-il que ce rapport sera établi contradictoirement avec le contrôle technique.

Les délégués ouvriers à la sécurité doivent travailler au grand jour. Leur rapport périodique doit porter sur des laps de temps courts, un mois par exemple, et être remis aux compagnies et au ministère, et non pas à un fonctionnaire directement ou indirectement intéressé. Toujours suivant la conception syndicale, les délégués à la sécurité doivent périodiquement rendre compte de leur mission à leurs mandants, à qui doit appartenir le droit de révocation.

Le décret est une caricature du projet de loi issu de la revendication ouvrière. Il laisse en suspens la véritable solution.

## Chez les cheminots de Tchécoslovaquie

### Création d'une communauté de travail entre les organisations adhérentes à l'I. T. F.

Bien qu'elles fussent toutes trois membres de l'I. T. F., les relations entre les trois organisations de cheminots de Tchécoslovaquie, l'Union tchèque, l'Union allemande et la Fédération des mécaniciens, n'étaient pas toujours ce qu'elles devaient être.

La situation s'améliora avec la constitution d'une communauté de travail entre les Unions de cheminots tchèque et allemande. Cependant, aussi longtemps que la Fédération des mécaniciens se trouvait à l'écart de cette communauté, quelque chose restait à désirer ; il y avait des incidents pénibles, voire des actes hostiles.

Cela va prendre fin à présent. Une conférence entre des représentants des trois organisations a eu lieu à Prague le 8 mars, sous les auspices de l'I. T. F. Après d'amples débats, le projet suivant d'accord put être rédigé :

«La conférence tenue à Prague, le 8 mars 1931, sur l'invitation de l'I. T. F., réunissant des délégués de la «Unie zeleznicnich zaméstanancu v csl. republice», du «Verband der Eisenbahner in der tschechoslowakischen Republik» et de la «Föderation der Lokomotivführer in der tschechoslowakischen Republik» a examiné les conditions d'organisation syndicale existant parmi les cheminots tchécoslovaques et a résumé son opinion dans le projet de résolution ci-après :

- 1° En vue des conditions actuelles, une attitude unie entre les trois organisations adhérentes à l'I. T. F. est plus que jamais nécessaire. Il faudra à cet effet laisser reposer le passé et s'abstenir dorénavant de tout acte d'hostilité.
- 2° Comme une conséquence du présent accord, une communauté de travail entre les trois organisations sera créée et entrera en vigueur à partir du 1er mai 1931. La Fédération des mécaniciens s'engage à faire une propagande active, verbale aussi bien qu'écrite, parmi ses membres en faveur d'une adhésion à la Centrale syndicale.

Si une des trois organisations en cause estime que dans certains cas, il est nécessaire de collaborer avec d'autres organisations, elle devra consulter préalablement à ce sujet les autres membres de la communauté de travail.

Les représentants des trois organisations participant à la conférence s'engagent à faire ce qui est en leur pouvoir pour obtenir l'adoption de l'accord ci-dessus par leurs comités respectifs.»

Pour la Unie zeleznicnich zaméstanancu v csl. republice ;

Staněk, Brodecky, Neměc.

Pour le Verband der Eisenbahner in der csl. Republik ;

Grünzner, Ceeh, Greull.

Pour la Föderation des Lokomotivführer ;

Stuchly, Mrkvička, Nohava.

Pour l'I. T. F.

Smeykal, Nathans.

Nous sommes heureux de pouvoir annoncer à présent — nous avons d'ailleurs attendu cette nouvelle pour procéder à la présente publication — que les trois organisations ont approuvé l'accord. Il est vrai que la Fédération des mécaniciens ajoute, en annonçant qu'elle a décidé de ratifier l'accord, que «pour le moment, elle ne peut pas envisager la question d'une adhésion à la Centrale syndicale nationale». Cependant, cette réserve n'affecte pas la valeur de la ratification, car, aux termes de l'accord, la communauté de travail occupe la première place. Par la collaboration projetée, la question de l'adhésion de la Fédération des mécaniciens à la Centrale syndicale deviendra d'ailleurs plus facile à résoudre et comportera moins de désavantages pour la Fédération.

Nous croyons que l'espoir de la réalisation d'une unité entre les trois organisations adhérentes de Tchécoslovaquie est pleinement justifié et que cette collaboration ouvre la voie à une sauvegarde efficace des intérêts professionnels et économiques des travailleurs du rail de la jeune république de l'Europe centrale.



## LA RÉGLEMENTATION DE LA DURÉE DU TRAVAIL AUX CHEMINS DE FER BELGES

S'il est, parmi les pays hautement industriels de l'Europe, un pays dont le prolétariat bénit la journée de huit heures et le ministre qui l'a fait entrer dans la législation, c'est bien la Belgique. Karl Marx qualifiait déjà la Belgique de «pays de cocagne des capitalistes»; dans le monde industriel d'avant-guerre, la Belgique se distinguait par ses longues journées de travail, ses salaires extrêmement bas et la violence de ses luttes sociales. Le *Board of Trade* (avant 1919 le ministère du Commerce et du Travail) de Grande-Bretagne constatait dans un rapport de 1909 qu'à 100 heures de travail et 100 shillings de salaire de l'ouvrier anglais correspondaient 121 heures de travail et 63 shillings de salaire de l'ouvrier belge.

Les cheminots étaient littéralement les parias du prolétariat industriel belge. La durée du travail était théoriquement et pratiquement illimitée. Le sort du personnel roulant était presque celui des travailleurs de la batellerie, le contact avec la famille en moins. On a vu un mécanicien se rendre à son service en laissant au foyer femme et enfants bien portants, et n'en revenir que plusieurs jours après l'enterrement d'un de ses enfants, emporté par une maladie subite!

Sous la poussée d'un mouvement syndical devenu puissant au lendemain de la guerre, la Belgique s'est résolument engagée dans la voie du progrès social.

Elle a ratifié sans réserves la Convention de Washington sur la journée de huit heures. La loi instituant la journée de huit heures et la semaine de quarante-huit heures a un champ d'application plus vaste que la Convention. La loi ne sépare pas les chemins de fer du reste de l'industrie, mais les soumet à la même réglementation.

La journée de huit heures avait été introduite dans l'industrie et aux chemins de fer avant l'adoption de la loi. Le premier règlement pour les chemins de fer avait été établi en 1919. Après la promulgation de la loi du 14 juin 1921, il fallut remanier ce règlement, ce qui fut fait par une commission paritaire.

Le patronat belge, sous l'impulsion du *Comité Central Industriel*, et la bureaucratie ferroviaire ont mené l'assaut contre la loi et contre le règlement paritaire applicable aux chemins de fer. On mena campagne pour «l'assouplissement de la loi» et pour son «adaptation plus judicieuse à la Convention de Washington». On mena campagne pour rendre le règlement paritaire «plus conforme aux besoins particuliers du chemin de fer». Ce fut en vain. Aux applaudissements des 100.000 cheminots, leur leader déclara que «la Réaction devra passer sur le corps du Syndicat National des cheminots de Belgique avant de pouvoir toucher à la plus grande conquête ouvrière». Et ce ne fut qu'après que la volonté de la bureaucratie de porter un coup au principe des huit heures eut été brisée, que le Syndicat National fut prêt à négocier un remaniement du règlement de 1921, dans le but d'en éliminer les imperfections manifestes. Les négociations furent influencées très favorablement par l'accord sur l'interprétation de la Convention de Washington, réalisé entre les ministres du Travail d'Allemagne, de Belgique, de Grande-Bretagne, de France et d'Italie à une conférence tenue à Londres en mars 1926. La Belgique appliqua cet accord sans tarder. L'administration pressa ensuite pour un remaniement de la réglementation relative aux services des trains et les négociations se terminèrent au début de 1929.

\* \* \*

Par son article 2, la loi limite la durée du travail effectif à huit heures par jour et à quarante-huit heures par semaine. Toutefois, «à la suite d'un accord entre la majorité des chefs d'entreprise et la majorité des travailleurs d'une industrie», la limite de 8 heures, mais non celle de 48 heures, peut être dépassée, dans le but d'établir le repos de l'après-midi du samedi.

L'article 3 de la loi dit que «dans les entreprises où le travail est organisé par équipes successives, le personnel pourra être occupé au-delà des limites» de 8 heures et de 48 heures, «à la condition que la durée moyenne du travail effectif, calculée sur une période de trois semaines ou moins, ne dépasse pas huit heures par jour et quarante-huit heures par semaine».

Le règlement paritaire de 1921 était basé sur cet article, en ce qui concerne le personnel roulant. Le règlement de 1929 abandonne cette base et applique aux chemins de fer l'article 5 de la loi, libellé comme suit:

«Une limitation équivalente à celles qui se trouvent énoncées à l'article 2 pourra être établie par le Roi sur un espace de temps plus long que la semaine pour:

- 1° les industries qui sont soumises à l'influence des saisons;
  - 2° les entreprises où il est fait usage du vent comme moteur exclusif;
  - 3° les entreprises où la force motrice est fournie exclusivement par l'eau et qui peuvent être réduites à chômer en cas de sécheresse ou d'inondation.
- La même prérogative appartient au Roi en ce qui concerne toutes les autres industries dans les cas exceptionnels où les limites fixées à l'article 2 seraient reconnues inapplicables. Dans ces cas, néanmoins, elle ne pourra être exercée qu'à la suite et en conformité d'accords conclus entre les groupements de chefs d'entreprise et les groupements de travailleurs. L'ensemble des groupements qui auront pris part à la conclusion de l'accord, devra représenter la majorité des chefs d'entreprise et des travailleurs appartenant à l'industrie intéressée».

L'espace de temps plus long que la semaine est de:

a) six semaines pour:

- 1° les ouvriers des brigades d'entretien de la voie qui doivent être transportés au lieu du travail par train ou draine;
- 2° les ouvriers de métier du service des voies et travaux appelés normalement à travailler, soit sur un groupe, une ligne ou une partie de ligne, comportant plusieurs stations;
- 3° les ouvriers du service des travaux du service de l'électricité;
- 4° les ouvriers du service de la traction et du matériel, chargés, sur réquisition, de la réparation de coffres-forts, de bascules, de grues et du matériel de transport;

b) trois mois pour le personnel des trains.

Aux agents du service de l'électricité, chargés d'un travail dont la durée ne peut être fixée d'une manière précise, par suite de la diversité des endroits où ce travail doit être effectué, le règlement de 1929 applique l'article 6 de la loi qui dispose:

«Un arrêté royal pourra permettre de dépasser les limites établies par les articles 2 et 3:

- 1° Dans les industries ou branches d'industrie dans lesquelles le temps nécessaire à l'exécution du travail ne peut être, en raison de sa nature même, déterminé d'une manière précise;
  - 2° Dans les industries où les matières mises en œuvre sont susceptibles d'altération très rapide;
- Le même arrêté déterminera le nombre maximum d'heures supplémentaires autorisé dans chaque cas.»

Les trajets en chemin de fer qu'effectuent ces agents pour se rendre de leur point d'attache au lieu de travail et en revenir, sont comptés comme travail effectif. Le nombre des heures supplémentaires peut atteindre deux cents par an.

Enfin, l'article 9 prévoit des dérogations pour les agents dont le travail est essentiellement intermittent. Le règlement de 1921 répétait cette disposition sans en préciser la portée. C'est ce qui donna lieu à de nombreux abus. En 1926, on a concrétisé par des dispositions expresses les bases et les méthodes permettant de déterminer si le travail d'un agent est «essentiellement intermittent» et on a strictement limité les catégories d'agents parmi lesquelles la nature essentiellement intermittente du travail peut être recherchée. Le résultat en fut que le nombre des agents ne jouissant pas de la journée des huit heures, ou d'une limitation équivalente, a été réduit à quelques centaines. L'article 10 de la loi limite la durée maximum du travail à 9 heures par jour, quand la limite des 8 heures est dépassée dans le but d'établir le repos de l'après-midi du samedi, et à 10 heures par jour, quand la durée moyenne du travail est calculée sur une période de plus d'une semaine.

## DUREE DU TRAVAIL

En moyenne **8 heures**

Maximum **10 heures**

## DUREE DE SERVICE

Maximum **12 heures**

### HEURES DE TRAVAIL DU PERSONNEL A POSTE FIXE

*Définition du travail:* 1° la durée réelle des services effectués dans les gares, ateliers, voies, dépendances, sur les machines, dans les trains etc. à l'exclusion des interruptions effectives pour repas et repos et pour l'accomplissement des devoirs religieux; 2° la durée des parcours haut-le-pied, aller et retour, d'un siège du travail à un autre (sauf pour les agents investis d'un poste de confiance); 3° la durée des déplacements imposés aux agents pour se rendre aux enquêtes ou pour déposer devant la justice à propos de faits relatifs au service.

#### LIMITES GÉNÉRALES

Tous les services en simple équipe:

8 heures par jour et  
48 " " semaine

A la demande du personnel, on peut établir un régime de travail, dit «la semaine anglaise», comportant le repos de l'après-midi du samedi. Dans ce cas, la durée du travail ne peut dépasser:

48 heures par semaine, ni  
9 heures par jour du lundi au vendredi, ni  
4 heures le samedi.

Service des gares et service de manœuvres en deux ou trois équipes successives:

8 heures par jour en moyenne,  
10 heures par jour au maximum et  
144 heures pour toute période de 21 jours consécutifs.

Bureaux des services centraux et régionaux et des voies et travaux, bureaux d'ateliers, remises et dépôts:

7 heures par jour et  
42 heures par semaine avec faculté d'établir un régime comportant le repos de l'après-midi du samedi.

#### EXCEPTIONS

Barrières et blocs:

10 heures par jour, quand les gardes de ces postes ne sont pas logés à leur poste de travail et  
12 heures par jour, quand ils y sont logés.

Sont assujétis à ce régime les agents dont les prestations comportent, sur un cycle de 10 heures, une durée de travail considérée comme effective de 6 heures 30 au maximum, cette durée étant obtenue en déduisant du temps de présence, les intervalles de 25 minutes et plus existant entre le passage des trains tels qu'ils figurent au graphique officiel.

Voies et travaux - Service électrique (travaux) -  
Traction et matériel:

La durée du travail effectif peut être portée au *maximum* de 10 heures par jour, à la condition de ne pas dépasser les moyennes de 8 heures par jour et de 48 heures par semaine, calculées sur une période de six semaines pour:

- 1° Les ouvriers et chefs-ouvriers des brigades d'entretien de la voie qui doivent être transportés au lieu du travail par train ou par draine;
- 2° Les ouvriers de métier du service des voies et travaux appelés normalement à travailler, soit sur l'ensemble du réseau, soit sur un district, une ligne ou une partie de ligne comportant plusieurs stations;
- 3° Les ouvriers du service des travaux de l'office de l'électricité;
- 4° Les ouvriers du service de la traction et du matériel, chargés sur réquisition, de la réparation de coffres-forts, de bascules, de grues et du matériel de transport.

Stations d'importance secondaire:

La durée du travail des récoleurs et gardes-salles, distributeurs et distributrices de coupons peut être fixée à:

10 heures par jour, quand ils ne sont pas logés à leur poste de travail et à

12 heures par jour, quand ils y sont logés.  
Sont assujétis à ce régime les agents dont les prestations comportent, sur un cycle de 10 heures, une durée de travail, considérée comme effective, de 6 heures 30 au maximum, cette durée étant obtenue en déduisant du temps de présence les intervalles de 30 minutes et plus existant entre l'heure de départ officielle d'un train de voyageurs et l'heure officielle du train de voyageurs suivant.

Commission de réception - Service électrique (essais):

La durée du travail des ouvriers électriciens de la commission de réception et du service des essais du service de l'électricité ne pouvant être déterminée d'une manière précise, par suite de la diversité des endroits où ce travail est effectué, la durée du travail effectif peut être portée à un

*maximum* de 10 heures par jour.

La durée légale du temps de travail pourra être dépassée à raison de 200 heures par an. Les trajets en chemin de fer entre le point d'attache et le lieu du travail sont comptés comme travail effectif.

Le taux du salaire des heures supplémentaires sera augmenté de 25 %.

#### COUPURES

Le nombre des interruptions dans la journée de travail ne peut être supérieur à trois.

#### AMPLITUDE DE LA JOURNÉE DE TRAVAIL ET INTERVALLES

La journée de travail doit être comprise dans l'amplitude maximum de 12 heures consécutives.

L'intervalle entre deux prestations consécutives doit comprendre une période libre de tout service d'une durée minimum interrompue de 12 heures. Cet intervalle peut être réduit à huit heures à l'occasion des alternements et des repos, moyennant accord de tout le personnel intéressé et sous réserve de ratification par la Commission paritaire régionale. L'intervalle peut être réduit exceptionnellement en cas de retards de trains.

#### REPOS

Nombre: 59 par an et au moins 4 par mois.

Les repos doivent être accordés à des intervalles ne dépassant pas normalement 10 jours. Tout repos ajourné à cause des nécessités du service doit être restitué dans le plus court délai possible et au plus tard le 14<sup>ème</sup> jour suivant le repos précédent.

Durée: Quand l'organisation du service permet de le faire sans occasionner de dépenses supplémentaires et tout en garantissant pour tous les agents intéressés les prestations normalement prévues, les repos sont arrangés de façon à avoir une durée minimum de 34 heures et à comprendre deux nuits complètes, c'est-à-dire deux fois la période de 22 heures à 6 heures.

Il ne peut être imposé plus du tiers des repos par demi-jours. La durée minimum d'un demi-repos est de 20 heures.

Journalier :

## MINIMA DU REPOS

Périodique :

Personnel à poste fixe **10** heures

59 par an  
4 par mois

Personnel roulant **12** heures

34 heures consécutives avec deux  
nuits entières

### HEURES DE TRAVAIL DU PERSONNEL DES TRAINS

#### Définition du travail :

- 1° La durée des services effectués sur la machine ou dans les trains ;
- 2° la durée des parcours haut-le-pied ;
- 3° la durée des parcours à pied, lorsqu'il s'agit de parcours à effectuer d'une gare ou remise à une autre, soit dans le courant de la journée de service, soit au commencement ou à la fin de celle-ci ;
- 4° les temps alloués pour les opérations à effectuer avant le départ et après l'arrivée des trains desservis. Ces temps sont déterminés par gare, par remise et par train ;
- 5° la durée des services de planton et de réserve à la gare ou à la remise ;
- 6° toutes les interruptions effectives :
  - a) à la résidence, sauf celles égales ou supérieures à 2 heures, prévues au tableau de service ;
  - b) hors de la résidence, sauf celles égales ou supérieures à 8 heures, lorsqu'elles constituent un découcher. Toutefois, si le personnel dispose en dehors de sa résidence de 2 heures ou plus de liberté, prévues au tableau de service, il est défalqué deux heures dans le calcul du travail effectif ;
- 7° la durée des déplacements imposés aux agents pour accomplir un intérim, pour se rendre aux enquêtes ou pour témoigner devant la justice à propos de faits relatifs au service ;
- 8° la durée des présences réelles aux théories obligatoires données en dehors des heures de service prévues.

#### LA DURÉE DU TRAVAIL

*Moyenne* : 8 heures par jour. *Maximum* : 10 heures par jour.

Les prestations sont groupées en séries\*) dont la durée ne peut pas être supérieure à trois mois. Les séries ne peuvent prévoir aucune prestation de plus de dix heures. Le travail effectif, prévu pour la durée d'une série, ne peut dépasser en moyenne 8 heures par jour, ni 48 heures par semaine. Le maximum d'une série s'obtient en multipliant par 8 le nombre de jours de la série, déduction faite des jours de repos réglementaires, des jours d'absence pour maladie, congé avec ou sans solde et des jours d'absence non autorisée.

#### COUPURES

Dans une même journée de travail, il ne peut être défalqué plus d'une interruption de service, tant dans un dépôt étranger qu'à la résidence. La coupure doit tomber dans le corps du service, soit environ après deux heures et avant 6 heures de travail.

#### AMPLITUDE DE LA JOURNÉE DE TRAVAIL

La journée de travail doit être comprise dans une amplitude maximum de 12 heures consécutives.

#### DURÉE DES ABSENCES

La durée totale des absences de la résidence — siège du travail — ne peut pas dépasser 340 heures par mois.

#### INTERVALLES

L'intervalle entre deux journées de travail consécutives doit comprendre une période libre de tout service d'une durée ininterrompue de 12 heures au moins au dépôt d'attache et de 8 heures au moins en dehors du dépôt d'attache.

Toutefois, en cas de retard du train desservi et pour permettre à l'agent d'assurer le service suivant, prévu dans le roulement régulier de la série, la durée de l'intervalle peut être réduite exceptionnellement à 10 heures.

#### REPOS

*Nombre* : 59 jours par an et au moins 4 par mois. Les repos doivent être accordés à des intervalles ne dépassant pas normalement 10 jours et ne pouvant dépasser 14 jours au maximum. *Durée* : 34 heures au minimum.

Le repos doit comprendre deux nuits complètes ; soit deux fois la période de 20 heures à 6 heures. Les repos accordés à l'occasion de suppression de trains ou de services, peuvent être considérés comme valables s'ils comprennent deux nuits dont la première ne commence pas plus tard que 23 heures et la suivante ne se termine pas plus tôt que 5 heures, à condition que cette suppression soit prévue dans le roulement. En cas de retard du train desservi la veille du jour de repos, le repos peut exceptionnellement être considéré comme valable, si l'agent est libéré avant 22 heures.

### HEURES SUPPLÉMENTAIRES

#### A — SURCROÏT EXTRAORDINAIRE DE TRAFIC

L'autorisation de faire travailler pendant une certaine période au-delà des limites fixées en vertu de la loi, peut être accordée par le ministère de l'Industrie et du Travail. Cette autorisation ne peut être demandée que s'il y a accord entre la Compagnie et les organisations syndicales intéressées et ne peut être accordée pour plus de trois mois au cours d'une année.

La journée de travail ne pourra, dans ce cas, pas dépasser 10 heures.

Les prestations supplémentaires autorisées par le ministère du Travail doivent être payées à un taux dépassant celui de la rémunération ordinaire de 25 % au moins pour les deux premières heures supplémentaires et de 50 % pour les heures supplémentaires suivantes. Le travail supplémentaire du dimanche est payé avec 100 % de majoration sur les taux ordinaires.

#### B — FORCE MAJEURE OU NÉCESSITÉ IMPRÉVUE

#### Personnel des trains

Le personnel des trains est tenu de travailler au-delà des limites prévues, dans les cas de force majeure ou nécessité imprévue. Sont notamment considérées comme commandées par une force majeure ou nécessité imprévue, les prestations requises pour atteindre le premier dépôt lorsque le maximum de 10 heures est ou sera dépassé par suite de :

- 1° accident (détresse, obstruction de voies, dérailleurs, avaries ou accidents graves au moteur, rencontre d'un train en détresse ou partie d'un train scindé, éboulement, affaissement ou déformation grave des voies) ;
- 2° brouillard intense et forte neige ;
- 3° engorgement d'une section ou d'une gare ;
- 4° ou autres cas revêtant le même caractère de gravité.

\*) On appelle série un cycle comprenant une suite de services différents qu'un nombre égal d'hommes ou d'équipes effectuent par roulement.

En cas de dépassement des heures maxima de travail, le personnel des trains et locomotives doit être remplacé à la première remise ou au premier dépôt où ce remplacement est possible, et les chefs de gare ont pour devoir d'accélérer l'acheminement des trains vers ces remises ou dépôts.

Les heures réelles de travail sont récapitulées tous les mois; les récapitulations sont clôturées tous les trimestres. La différence entre le total des heures accomplies pendant le mois et le maximum des heures autorisées pour le mois (excédent ou déficit) est reportée au mois suivant du même trimestre. L'excédent trimestriel prévu est à réduire par l'octroi de jours de congé compensateurs avec solde, à raison d'un jour par tranche de huit heures supplémentaires; les excédents inférieurs à huit heures sont rémunérés, les déficits sont négligés.

Les heures supplémentaires qui n'auraient pas pu être compensées, seront, à la fin de la période trimestrielle, rétribuées à raison de 150 % du taux horaire. Les prestations qui pendant certains jours ont dépassé la limite légale de 10 heures et qui ont été compensées au cours du trimestre, donnent néanmoins lieu au paiement du sursalaire de 50 % de la rétribution normale.

### Personnel à poste fixe:

Des heures supplémentaires peuvent accidentellement être requises:

1. pour attendre le dernier train exceptionnellement en retard, après l'heure normale de clôture du service;
2. pour attendre l'arrivée d'un remplaçant;
3. pour le relevage du matériel ou pour la remise en état des installations des voies, des signaux, des appareils d'éclairage ou de force motrice, à l'occasion d'accidents ou d'intempéries graves; les agents requis pour ce travail ne pourront être astreints dans chacun des cas à plus de huit heures de travail supplémentaire ininterrompu;
4. pour les travaux urgents à effectuer aux locomotives, machines fixes et au matériel, pour autant que l'exécution en dehors des heures ordinaires de travail en est indispensable pour éviter une entrave sérieuse à la marche normale de l'exploitation;
5. pour les remplacements par intérim d'un agent inopinément absent.

Les heures supplémentaires accidentelles doivent être rémunérées aux mêmes taux. Sont considérées comme supplémentaires les prestations accidentelles:

au-delà de 8 heures, dans les services soumis au régime normal du travail en simple équipe (9ème et 10ème heures: 25 % de majoration; 11ème heure et suivantes: 50 % de majoration);

au-delà de 9 heures (au-delà de 4 heures le samedi) dans les services où la semaine anglaise est appliquée (9ème et 10ème heures, respectivement 5ème et 6ème heures le samedi: 25 % de majoration; 11ème heure, respectivement 7ème heure le samedi, et heures suivantes: 50 % de majoration);

au-delà 10 heures dans les services où le travail est organisé en deux ou trois équipes successives (11ème et 12ème heures: 25 % de majoration; 13ème heure et suivantes: 50 % de majoration) pour autant que les 9ème et 10ème heures ont pu être compensées par un repos équivalent, de façon à ne pas dépasser la moyenne de 144 heures par période de 21 jours.

Si la compensation n'a pu se faire, le salaire des 9ème et 10ème heures est majoré de 25 %, celui des heures suivantes de 50 %.

Les heures supplémentaires doivent être consignées chaque jour dans un registre spécial. Toute prolongation des heures prévues au tableau de service, doit être justifiée. Les agents peuvent prendre connaissance des inscriptions faites au registre et en tenir copie. Les registres doivent être examinés mensuellement par les chefs de services régionaux, dans le but de rechercher les causes des excédents de travail et d'y remédier.

## VACANCES ET CONGÉS

En matière de vacances, le personnel des chemins de fer belges est encore mal doté.

Deux catégories, dénommés «fonctionnaires et employés» et «agents de surveillance», ont

15 jours de congé annuel.

La catégorie des *fonctionnaires et employés* comprend les: techniciens (à formation secondaire et universitaire), employés de bureau de tous grades, chefs et sous-chefs de gares et de haltes, receveurs aux billets et aux marchandises, officiers de police des gares, gardes-magasins, conducteurs sur trains de voyageurs, chefs des trains de voyageurs, chefs de dépôt du personnel des trains de voyageurs, contrôleurs des trains, facteurs et chef-facteurs.

La catégorie des *agents de surveillance* comprend les: chefs d'ateliers, contremaîtres, contremaîtres adjoints, visiteurs de locomotive, mécaniciens-instructeurs (chefs-mécaniciens), agents réceptionnaires, chefs de district de la voie (piqueurs), chefs de dépôt du personnel des trains de marchandises, brigadiers-électriciens et visiteurs-électriciens, brigadiers d'usines à gaz.

Les *ouvriers commissionnés*, c'est-à-dire les messagers, huissiers, mécaniciens et surveillants de manœuvres, jouissent de 6 jours de congé annuel qu'ils ont obtenus avant la guerre.

Les *ouvriers non commissionnés*, la grande majorité du petit personnel de tous les services, ont obtenu en 1925

6 jours de congé annuel.

Des congés supplémentaires avec solde sont accordés pour remplir les devoirs d'électeur, de témoin, de membre du jury ou le service militaire.

Des congés sans solde à long terme peuvent être accordés pour motif d'intérêt public ou de circonstances exceptionnelles de famille.

### CONGÉS SYNDICAUX.

Des dispenses de service, limitées au temps strictement nécessaire, sont accordées aux agents délégués d'organisations pour représenter leur organisation dans certains organismes (commissions d'examen etc.) et pour assister des membres de leur organisation dans des affaires disciplinaires.

Les membres des organes directeurs centraux et régionaux des organisations obtiennent les congés sans solde nécessaires à l'exercice de leurs fonctions syndicales.

Les membres des commissions d'études, créées au sein des organisations, reçoivent des congés avec solde.

Les organisations représentées aux Commissions paritaires peuvent désigner des délégués permanents. Les délégués permanents, choisis parmi le personnel, reçoivent un congé à long terme, continuent à faire partie du personnel et touchent leurs appointements réguliers de la Société.

A la fin de chaque trimestre, les organisations remboursent à la Société des chemins de fer le montant brut des rémunérations des délégués permanents ainsi que des rémunérations afférentes aux congés des membres de commissions d'études.

## La formation professionnelle aux chemins de fer néerlandais entre dans une nouvelle phase.

Une formation professionnelle bien organisée et pouvant satisfaire à des exigences normales n'a jamais existé aux chemins de fer néerlandais. Avant la guerre, la situation était encore telle qu'un jeune cheminot était pour ainsi dire complètement abandonné à lui-même pour ce qui regardait sa formation.

Avec l'accroissement de l'influence du mouvement syndical, des transformations se sont peu à peu produites. Nous sommes redevables à l'Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways — qui a beaucoup contribué au développement du système des cours d'instruction professionnelle — de ce que des cours d'instruction verbaux et par correspondance ont été organisés ces dernières années pour diverses catégories du personnel, cours qui ont rendu de grands services à l'entreprise en complétant la formation pratique et la formation théorique très insuffisante des agents. L'organisation néerlandaise s'est toujours employée pour obtenir que la direction de l'entreprise prenne entièrement à sa charge la formation du personnel et cherche, en collaboration avec l'organisation syndicale, à relever le niveau des institutions déjà existantes. Cette attitude fut inspirée par le raisonnement qu'il faut que la direction de l'entreprise et le mouvement syndical collaborent pour aider le personnel à s'instruire et pour le mettre à même de s'acquitter comme il convient de sa tâche difficile. L'Association néerlandaise des cheminots s'est engagée dans cette voie, non seulement avec le désir de servir les intérêts du personnel, mais contrainte également à cela par le développement progressant de l'industrie ferroviaire qui pose le personnel devant des tâches constamment accrues.

Une même conception existe dans la section des cheminots de l'I.T.F., ce qui nous est prouvé par le fait que, l'année dernière, la conférence internationale du personnel des chemins de fer tenue à Madrid et réunissant des représentants de 1.780.000 cheminots syndiqués, s'est également occupée du problème de la formation professionnelle sous tous ses aspects. Les directives qui y furent discutées et adoptées donnent expression entre autres à l'opinion que la formation professionnelle est en principe une affaire qui regarde l'administration, mais que, en cette matière, l'organisation syndicale doit exercer un droit de co-décision aussi étendu que possible.

Dès le début de 1929, l'Union néerlandaise du personnel des chemins de fer a saisi le Conseil du personnel \*) de la demande motivée de vouloir inviter la direction à prendre en mains, de commun accord avec elle, l'œuvre de la formation professionnelle. La proposition fut accueillie favorablement par le Con-

\*) Le Conseil du personnel est l'organisme officiel de représentants du personnel.

seil du personnel et par la direction. Provisoirement, on a formé une commission paritaire chargée d'examiner ce qui pourrait être fait dans le domaine de la formation et de l'instruction professionnelle, en combinant les efforts de la direction et du Conseil du personnel. Cette commission vient de terminer, il y a peu de temps, son rapport qui a été adopté dans une récente conférence entre la direction et le Conseil du personnel.

Il a été possible de trouver une base de collaboration qui — si les indices ne nous trompent pas — fournira la possibilité au Conseil du personnel, en accord avec le mouvement syndical des cheminots, de contribuer largement à la création et à la direction d'un système de formation professionnelle aux chemins de fer néerlandais. La direction ainsi que la surveillance de l'instruction seront confiées à une Commission centrale de formation professionnelle qui comprendra six représentants de la direction et six du Conseil du personnel, auxquels sera adjoint un secrétaire. Quoique le droit définitif de décision reste entre les mains de la direction des chemins de fer, il a été convenu que la direction tiendrait compte, dans la mesure du possible, de l'avis de la Commission centrale. Lors des pourparlers qui eurent lieu avec la direction au sujet du rapport sur la formation professionnelle, on a pu constater que la direction a l'intention de régler son activité sur celle de la Commission centrale.

Il est intéressant de signaler les considérations qui ont amené la Commission à la conclusion que la formation professionnelle est une question qui regarde la direction de l'entreprise. Voici le passage en question :

«La considération suivante a été décisive : Il est vrai qu'un système d'instruction professionnelle bien organisé est important pour le personnel même qui y trouve un appui dans ses aspirations pour obtenir un travail plus intéressant et mieux rétribué; mais, d'autre part, il est de la plus grande importance pour l'entreprise qu'un personnel soit formé ayant de bonnes connaissances professionnelles, conscient de la tâche qui lui incombe et prêt à reprendre avec assurance le travail de ses prédécesseurs.»

Les cours et tout ce qui s'y rapporte seront soumis à la direction et au contrôle de la Commission centrale. Pour les cours qui seront nécessaires pour différentes catégories du personnel des services de l'exploitation, de la voie et des travaux, il sera créé des commissions paritaires d'instruction, composées de quatre membres. Ces commissions sont destinées à devenir les véritables organes de l'instruction professionnelle. Ce sera leur première tâche de rédiger les programmes d'enseignement et elles devront dans ce travail tenir compte des cours déjà créés par les organisations.

Le projet existant d'équiper les trains de marchandises du freinage continu, ce qui créera un excédent du personnel des trains, il a été décidé d'entamer en tout premier lieu l'organisation de cours pour le service de l'exploitation dont relève l'ensemble du personnel des trains. De cette manière, il deviendra possible de préparer le plus rapidement possible une partie du personnel des trains de marchandises pour le service des trains de voyageurs. Ce cours pourra en même temps servir d'essai. On en attendra les résultats avant de procéder à la création d'autres cours.

Il a été décidé que, du moment que l'administration aura créé des cours, les cours correspondants des syndicats seront supprimés. Il va sans dire qu'on a envisagé la possibilité de s'assurer le concours des instructeurs employés actuellement dans les cours des syndicats. Il ne faut pas que les expériences acquises par eux se perdent. C'est pour cette raison qu'il a été décidé que ces instructeurs auront une priorité dans la nomination pour les cours de l'administration.

Bien que l'administration doive prendre à sa charge les frais de l'instruction professionnelle, il a été décidé que les élèves devront payer un modeste écolage.

Dans le cadre du nouveau système d'instruction professionnelle, seront prévues, outre des cours, des visites communes à certaines installations de l'entreprise. Pour ces visites, les agents bénéficieront du parcours gratuit, de même que pour fréquenter des cours donnés en dehors de leur lieu d'attache.

La fin du rapport de la commission fait encore allusion à l'opportunité de donner dans certains cas un enseignement complémentaire. Il s'agira dans ces cas d'instruire les élèves sur des modifications ou innovations apportées aux prescriptions de service ou aux installations ou encore d'approfondir des connaissances déjà acquises.

Les résultats obtenus dans cette question de l'instruction professionnelle ont été accueillis avec satisfaction dans les milieux de l'Union des cheminots hollandais. On comprend cependant qu'il ne faut pas se risquer à un jugement définitif avant d'avoir vu la pratique. Un certain nombre de revendications n'ont pas obtenu satisfaction pour le moment. Il ne fut par exemple pas possible de réaliser un accord sur la proposition de faire payer un écolage plus élevé aux agents non syndiqués qu'aux autres. Une autre revendication, à savoir celle de permettre aux membres des commissions d'instruction d'assister aux examens, ne put pas non plus aboutir. Cependant, même avec ces lacunes, nous avons cru devoir nous déclarer d'accord avec la nouvelle institution de formation professionnelle.

La considération qu'un fonctionnement satisfaisant offrira de nouvelles possibilités a certainement joué un rôle dans cette décision.

G. J.

## En Bulgarie

### Le Congrès de 1931 de l'Union des cheminots

Un gouvernement peu affable envers ses serviteurs s'est chargé de donner de l'impulsion aux débats du congrès de 1931 des cheminots bulgares: il a diminué les salaires et traitements. Appliqué aux conditions de travail, l'adjectif «balkaniques» est synonyme de «franchement mauvaises». On devine que les camarades cheminots bulgares ont choisi les termes les plus énergiques pour condamner cette mesure de «balkanisation» des conditions d'existence des travailleurs de l'Etat. La question des salaires et celle des pensions furent presque les seules revendications d'ordre matériel, dont s'occupa le congrès.

La situation syndicale en Bulgarie n'est guère brillante. A côté de l'Union des cheminots, avec ses 4500 membres, il y a quelques organisations de catégorie, déviant chacune quelques centaines d'hommes du syndicalisme véritable. La bonne moitié du personnel n'est pas syndiquée. L'attitude des organisations de catégorie est telle que le congrès a définitivement abandonné le sentier de la tolérance et a décidé de ne plus faire de tentative de front unique avec d'autres organisations de cheminots. Par contre, il a consacré son attention à la concentration des forces syndicales réelles et notamment à la constitution d'un cartel des organisations d'agents des services publics. Des négociations longues et difficiles ont abouti à la formation d'un cartel, comprenant l'Union du personnel des P.T.T., l'Union des cheminots, l'Union du personnel des services sanitaires et vétérinaires, l'Union des employés du ministère de l'Intérieur et l'Union des employés du département des Finances. Ainsi, les agents de l'Etat forment un bloc de 30.000 syndiqués.

Le congrès des cheminots examina également un problème politique: celui des Réparations. Les charges sont lourdes;

des économistes prétendent que le pays est économiquement trop faible pour les assumer. Toujours est-il que les finances bulgares sont dans un marasme permanent, que la masse des travailleurs est frappée durement, d'une part par des impôts directs et indirects très lourds, d'autre part par le manque, ou le développement insuffisant, des institutions sociales. Les travailleurs de l'Etat ressentent doublement le poids des Réparations. Ils ont à porter la part imputée à tout citoyen; cela devrait suffire. Mais quand le gouvernement est à court d'argent, il se rabat encore sur leurs rémunérations.

Dans une résolution, le congrès fait appel à l'Europe «civilisée» de ne pas mener le pays à la ruine totale. Il voit dans le règlement actuel des Réparations un danger pour la paix; les effets du règlement actuel sont à ses yeux une honte pour le XXe siècle. Les cheminots bulgares sollicitent l'appui de l'I. T. F. et de la F. S. I. pour obtenir un allègement des charges qui dégradent les conditions d'existence de la classe ouvrière.

Nos camarades bulgares peuvent compter sur la solidarité du mouvement syndical international des travailleurs des transports, qui a indiqué, dès la naissance du problème, la façon la plus équitable et la plus profitable de le résoudre: le supprimer par l'annulation de toutes les dettes de guerre. Le mouvement ouvrier continuera à œuvrer dans cette direction et fera de nouveau entendre sa voix aux prochaines tractations que préparent messieurs les banquiers et diplomates. Qu'on ne se méprenne cependant pas sur les intentions de ces messieurs. La solution aussi bien du problème des Réparations, que de celui des misères immenses du prolétariat, ne sera pas un cadeau offert gracieusement par le régime capitaliste!

## Le Congrès de la Fédération scandinave du personnel de la locomotive

La Fédération scandinave du personnel de la locomotive qui englobe les organisations d'agents de la locomotive du Danemark, de Norvège et de Suède a tenu, du 11 au 14 juillet, un congrès à Aalborg, au Danemark.

Assistaient aux assises, à part les délégués des trois groupements adhérents, un certain nombre de délégués auditeurs, entre autres de l'organisation finlandaise du personnel de la locomotive et de l'I. T. F. qui était représentée par son secrétaire Nathans. Ce dernier parla de l'œuvre accomplie par l'I. T. F. au profit du personnel de la locomotive.

Le congrès s'occupa de diverses questions d'intérêt syndical, parmi lesquelles la réglementation des heures de travail et des salaires occupait une place importante. Les rapports moral et financier présentés par le Bureau furent approuvés.

Les délégués des divers pays exposèrent alors à tour de rôle la situation existant dans leur pays. En Suède, la situation était celle-ci que l'on observe encore le principe adopté en 1923, suivant lequel les salaires sont réglés d'après l'indice du coût de la vie, ce qui est très malheureux, vu que les conditions ne sont pas les mêmes dans différentes parties du pays. L'orateur estimait que la situation ne pouvait pas rester telle quelle. Pour les chemins de fer privés notamment, on avait adopté le principe qu'ils doivent chercher à se maintenir en appliquant des réductions de salaires, chose inacceptable. Si les chemins de fer privés ne réussissaient pas à se tirer d'affaire sans pratiquer des réductions, ils n'avaient qu'à liquider leurs entreprises. Un représentant norvégien exposa la situation, née du lock-out existant actuellement en Norvège et déclenché à cause de l'attitude intransigeante du patronat. Il faut espérer que les travailleurs réussiraient à remporter la victoire.

Un des délégués danois parla des réductions de salaires appliquées en 1927. Depuis la guerre, les prix avaient baissé et on craignait de nouvelles réductions, lorsque, au bon moment heureusement, le gouvernement fut renversé et les socialistes vinrent au pouvoir. Un des premiers gestes du nouveau gouvernement fut la constitution d'une commission des salaires. Les conditions politiques obligèrent cependant ce gouvernement à conclure un compromis, ce qui fait que le barème des salaires ne devint pas idéal. Dans les circonstances actuelles, il faut cependant déjà être satisfait de ce qui a été réalisé. Le délégué du personnel de la locomotive des chemins de fer privés danois parla, entre autres, de la dure concurrence qui est livrée aux chemins de fer par les transports automobiles. Il émit l'avis que les salaires ne doivent pas être réduits, parce que le patronat éprouve des difficultés. Si une lutte devait être déclenchée, il était certain qu'elle ne manquerait pas



de susciter des sympathies dans toute l'organisation.

La question des heures de service fut aussi examinée de manière détaillée. Les délégués norvégiens exprimèrent leur mécontentement au sujet de la situation actuelle, attendu que la journée de 8 heures n'existe plus dans la pratique et que les allocations pour le travail de nuit ont été supprimées.

Au Danemark, on désirait voir augmenter le nombre des jours de repos de 52 à 62 par an, mais l'administration des chemins de fer cherche évidemment à tirer le plus que possible de son personnel. On exige des heures de service aussi longues que possible et l'on ne veut donner que le moins de congé possible, tandis que les horaires sont réglés d'une manière défavorable pour le personnel. L'orateur déclara qu'il fallait faire tout ce qu'il y avait moyen de faire pour réaliser la semaine de 40 heures. Il est vrai que l'exploitation des chemins de fer accuse des déficits de millions, mais ce n'est point là une raison pour que les travailleurs soient les victimes des conséquences de la rationalisation.

Le congrès décida de mandater le secrétariat pour ouvrir une enquête concernant la possibilité d'une introduction de la semaine de 40 heures.

La conférence s'occupa ensuite du service fort astreignant que les agents doivent faire sur les locomotives conduites par un seul homme. Au cours des débats, plus d'un des délégués exprima sa reconnaissance à l'I.T.F. pour le travail qu'elle avait accompli dans ce domaine.

La question suivante à l'ordre du jour de la conférence, était celle de la formation professionnelle du personnel; à présent que l'électrification des réseaux ferrés s'étend, il est nécessaire que le personnel reçoive la formation voulue pour ce système de traction et il doit recevoir en outre des cours de physique, de mécanique et de langues étrangères. Les chemins de fer d'Etat de Suède ont déjà créé quelques cours de ce genre, mais leur nombre est jusqu'à présent insuffisant. Les chemins de fer privés ne font rien du tout. Si l'administration ne s'occupe pas de résoudre le problème, il est de la tâche du personnel de prendre lui-même l'initiative. L'Union du personnel de la locomotive de Suède avait organisé cet été un cours d'une durée de 10 jours.

Ce fut avec une vive appréciation que les délégués rappelèrent l'examen de la question par la conférence internationale de l'I.T.F. à Madrid. Au Danemark, la formation du personnel est très satisfaisante et on peut en dire autant pour les chemins de fer privés. Les délégués norvégiens par contre insistèrent beaucoup pour une meilleure formation du personnel, particulièrement en vue de l'électrification. Le congrès décida qu'il serait tenu compte des desiderata formulés.

La forme de l'organisation syndicale fut également l'objet d'échanges de vues. Du côté suédois l'attention fut attirée sur le fait que partout l'on procède de plus en plus à adopter le principe de la fédération d'in-

dustrie et que, par conséquent, il était permis de compter sur la possibilité d'avoir à la longue de grandes organisations groupant toutes les catégories du personnel des chemins de fer, ce qui simplifierait beaucoup le travail syndical. Le congrès se prononça en faveur d'une activité de propagande dans ce sens.

La conférence s'occupa encore du droit de regard du personnel et de la grande importance que cette question a pour les cheminots.

Une résolution fut votée, pour finir, exprimant des sentiments de sympathie aux travailleurs norvégiens lock-outés, en faveur desquels il fut décidé d'envoyer un montant de 10.000 couronnes à la Centrale syndicale norvégienne.

Parmi les décisions importantes qui furent prises, il ne faut pas oublier une invitation adressée au secrétariat pour qu'il continue à consacrer son attention au danger de guerre menaçant, afin que des mesures appropriées puissent être prises dans l'éventualité d'une guerre.

Après les élections des dirigeants, ce congrès, témoignage de ce que les agents de la locomotive des pays scandinaves sont des militants convaincus et conscients, fut clos par le chant de l'Internationale.

## Le treizième congrès de la Fédération suisse des cheminots

Du 27 au 29 juin 1931, le congrès de la Fédération suisse des cheminots qui groupe à présent plus de 37.000 cheminots en service actif, s'est réuni dans la Maison du Peuple à Berne.

Outre la Fédération internationale des transports, les organisations de cheminots de Belgique, France, Hollande, Autriche, Suède (organisation générale et organisation du personnel de la locomotive), Tchécoslovaquie et Allemagne, étaient représentées à ce congrès. Dans son discours, le secrétaire de l'I.T.F. transmit le salut de l'Internationale de même que des délégations étrangères. Il exprima à la Fédération suisse son appréciation pour sa collaboration modèle au mouvement international des cheminots. Poursuivant son discours, il parla de ce qui est la cause et la conséquence de la crise mondiale: la rationalisation, et déclara que seule une transformation totale de l'économie actuelle pourra apporter le soulagement voulu à la classe ouvrière.

Après lui, Meister, le secrétaire de l'Union syndicale suisse, parla au nom de son organisation. Il déclara que les travailleurs suisses aussi, sont sérieusement affectés par le chômage et que ces derniers temps, ils ont à se défendre plus que jamais contre les attaques du patronat contre leur niveau de vie. Ce n'est que par l'union et par une aide efficace réciproque, qu'ils pourront mener à bien les luttes à venir.

Le secrétaire général de la Fédération, Bratschi, fit quelques communications complémentaires au rapport moral. Il

rapporta sur les relations avec les autres organisations de cheminots et souligna que ces autres organisations ne groupent que 5 % du personnel des chemins de fer suisses. Il y a également 5 % de non syndiqués, ce qui fait que la Fédération suisse des cheminots comprend environ 90 % de l'ensemble du personnel. Ce sont particulièrement les catégories du personnel des cadres, des services administratifs et de la locomotive qui sont bien organisées. Il existe encore une organisation séparée de mécaniciens qui compte 400 adhérents qui, en partie, sont membres de la Fédération des cheminots et font actuellement des démarches pour réaliser une fusion entre les deux groupements.

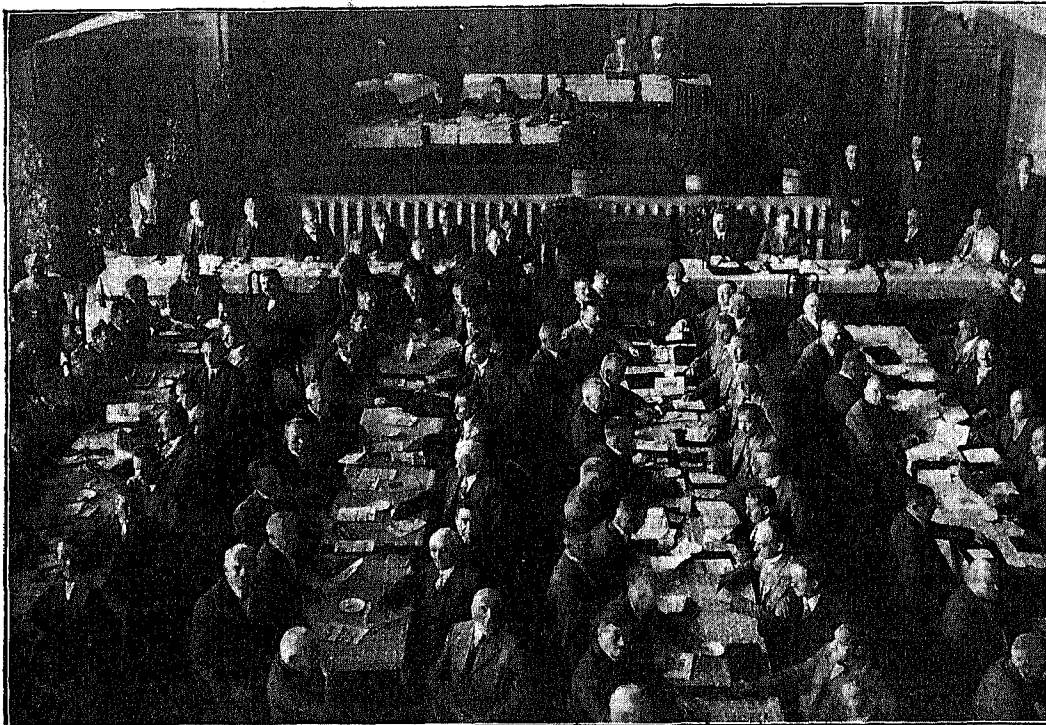
Il fut décidé que la Fédération participera, en accord avec les autres organisations adhérentes à l'Union syndicale suisse, à la Première Exposition suisse d'hygiène et de sports.

Le camarade Beck, président de la section de Berne de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, fut réélu président.

Le point principal à l'ordre du jour était celui de l'examen du projet de nouveaux statuts, question sur laquelle le secrétaire général Bratschi présenta un rapport. Il esquissa le développement de l'organisation syndicale des cheminots suisses, rappela qu'en 1919 les différents groupements se réunirent en une organisation unique qui reposa, jusqu'à présent, sur une base fédérative, étant donné que les sous-fédérations avaient une large part d'autonomie. Les nouveaux statuts laissent subsister les sous-fédérations, mais créent des règles uniformes pour tous: les règles de la Fédération suisse des cheminots. D'après les nouveaux statuts, la Fédération s'occupe de la sauvegarde des intérêts de ses adhérents au point de vue social, économique et professionnel. De concert avec les organisations centrales suisse et internationale, elle entend appuyer les tentatives faites en faveur d'une extension de l'économie collective. La Fédération suisse des cheminots est neutre dans le domaine professionnel et indépendante dans le domaine politique.

Acclamé par l'assistance, Bratschi déclara qu'une neutralité politique des organisations corporatives est une impossibilité. Qui, par exemple, voudrait en assumer la responsabilité, si l'organisation négligeait de prendre position dans la question de l'assurance-vieillesse par les soins de l'Etat, qui est une question politique de la plus haute importance?

A l'avenir, les membres ne seront plus adhérents à la sous-fédération de leur profession, ce qui était le cas jusqu'à présent, mais ils adhéreront directement à la Fédération. Au congrès qui se réunit tous les ans, participeront les délégués des diverses sections des sous-fédérations. Actuellement, ce sont les sous-fédérations elles-mêmes qui désignent les délégués. A ce point de vue, les nouveaux statuts tiennent compte davantage,



que ce n'a été le cas jusqu'à présent, du caractère primitif fédéraliste de la démocratie suisse. Les nouveaux statuts créent une organisation centrale combattive qui se décompose d'une manière verticale et qui permet le contact direct avec les simples membres.

Le discours improvisé du secrétaire général, qui dura une heure et demie, fut accueilli par de vifs applaudissements.

Au cours des débats qui firent suite, l'attaque contre les nouveaux statuts fut ouverte par Bösinger (personnel des trains, section de Bâle). Il parla contre le projet de statuts qui rogne les droits des membres et concentre toute l'autorité entre les mains du Comité central. Bösinger fit appel aux sentiments fédéralistes vivant dans les sous-fédérations qui pourront bientôt célébrer le 50ème anniversaire de leur fondation. Ce discours faisait une impression singulière dans la bouche d'un communiste. Il recommanda le rejet des nouveaux statuts. Le conseiller fédéral Wenk (Union ouvrière des entreprises de transports, Bâle) lui répondit, dans un discours impressionnant, dans lequel on entendait encore vibrer l'écho des luttes qui se livrent, à Bâle, entre socialistes et communistes. Les nouveaux statuts furent défendus en outre par Conrad Wyss (président de l'Union ouvrière des entreprises de transports), Meier (ancien chef de train), Ernst Jakob (président de la sous-fédération du personnel de la locomotive), Junker (président de la sous-fédération du personnel des trains), le conseiller national Kägi (président de la sous-fédération du personnel des gares), et Heggin (Union ouvrière des entreprises de transports.)

Il fut ensuite décidé à l'unanimité, sauf la voix de Bösinger, d'entamer l'examen du projet de statuts.

Après une discussion approfondie, le

texte présenté par le Comité fut adopté en un vote final, par appel nominal, à l'unanimité, sauf une voix contre et une abstention.

Dans un referendum qui aura lieu dans la troisième semaine de juillet, chacun des membres de la Fédération aura la possibilité de se prononcer sur le projet de statuts. Il est hors de doute que ce referendum donnera une majorité écrasante en faveur des nouveaux statuts.

Le deuxième jour, le congrès écouta un rapport du camarade Bratschi sur les questions générales syndicales et économiques. Il adopta de manière unanime les deux importantes résolutions que nous faisons suivre ci-après :

#### *Résolutions sur la question économique et les questions syndicales.*

##### I.

La situation économique générale est caractérisée par une crise internationale aiguë dont la répercussion ne pouvait manquer de se manifester dans notre pays. Elle se fait surtout sentir sous forme d'une augmentation du chômage qui frappe tout spécialement certaines branches de la production, telles que l'horlogerie et la broderie.

Mais la dépression économique se manifeste également dans les résultats d'exploitation des entreprises de transport, les grandes lignes qui dépendent fortement du transit international étant plus fortement touchées que les entreprises d'intérêt local. La situation des chemins de fer a été aggravée par la réduction des tarifs-marchandises introduite au profit des gros industriels. Comparativement aux entreprises d'autre nature et spécialement aux entreprises de transport de l'étranger, les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer privés suisses présentent cependant une situation absolument normale et satisfaisante.

La situation financière relativement favorable des chemins de fer suisses est due pour une bonne part au niveau élevé de la rationalisation qui ressort nettement d'une comparaison entre les effectifs du personnel et l'importance du trafic. Chemins de fer fédéraux et compagnies privées travaillent actuellement avec un minimum de personnel au-dessous duquel l'on ne saurait descendre sans risque pour la bonne marche de l'exploitation.

Le meilleur moyen de combattre la crise actuelle est le maintien, voire même l'augmentation du pouvoir d'achat des masses populaires. Cette vérité se vérifie par le fait que, dans les pays où les salaires sont relativement élevés, de même que le niveau de vie, le nombre des chômeurs est moins élevé que celui des pays qui cherchent le salut dans la baisse des salaires et des prix et dont les difficultés ne font que grandir.

Dans ces conditions, la Fédération suisse des cheminots combattra de toutes ses forces toute politique économique susceptible d'affaiblir le pouvoir d'achat et le marché intérieur.

##### II.

En plus de la crise économique, les recettes d'exploitation des chemins de fer sont toujours plus menacées par la concurrence des automobiles. La Fédération suisse des cheminots reste d'avis qu'il ne peut être paré à ce danger de façon efficace et durable qu'en complétant la législation de manière à comprendre l'auto dans l'ensemble organique des transports.

Des résolutions relatives à l'assurance-vieillesse fédérale et à l'action de secours en faveur des chômeurs furent en outre adoptées.



#### *Un voyage d'étude de cheminots espérantistes*

Au début de juin, une dizaine de cheminots autrichiens ont fait un voyage d'études en Belgique, afin d'apprendre à connaître les installations des chemins de fer, de même que le mouvement ouvrier et le mouvement coopératif du pays. Le voyage était organisé et dirigé par des espérantistes. Les cheminots ont visité plusieurs villes belges (Bruxelles, Anvers, Gand, Ostende) et ont partout été reçus par des collègues espérantistes qui leur ont montré les villes et se sont occupés de leur faire voir les installations qu'ils désiraient visiter. Après le voyage en Belgique, ils se rendirent en Hollande, où ils firent un court arrêt à Rotterdam, pour visiter ensuite la ville d'Amsterdam et le siège de l'I.T.F. Le collaborateur espérantiste au secrétariat de l'I.T.F. leur fit voir les bureaux et leur exposa le fonctionnement du secrétariat. Les camarades autrichiens ont été enthousiasmés par l'accueil cordial qui leur a été fait partout par les espérantistes. Ils ont eu l'occasion de voir dans la pratique l'utilité de l'espéranto pour de pareils voyages.

#### *L'espéranto dans les communications*

Attendu que la ville de Reval en Esthonie reçoit souvent la visite de touristes qui parlent l'espéranto — la section espérantiste des agents des tramways de Stockholm a, par exemple, manifesté l'intention de visiter cette ville — le Syndicat des agents des tramways de Reval a décidé de créer des cours d'espéranto. Le Conseil municipal a décidé de lui accorder une subvention à cet effet.

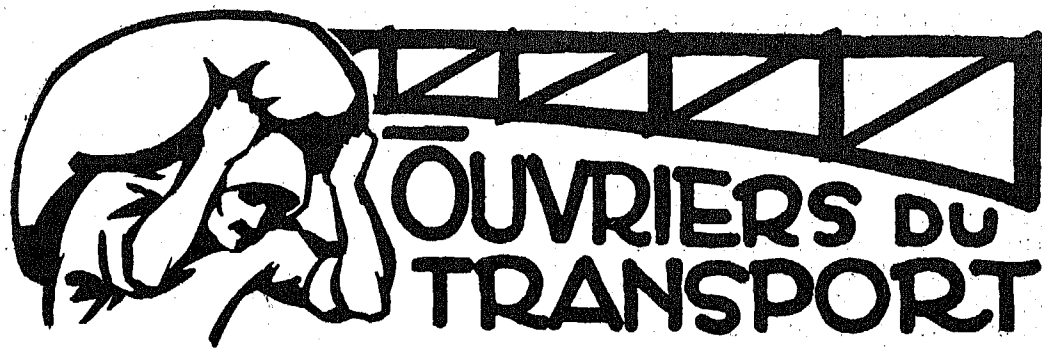
#### *L'espéranto dans les écoles*

Le ministre de l'Instruction publique d'Australie a décidé d'inscrire, à titre d'essai, l'espéranto au programme des écoles. En annonçant ce projet au Parlement, il déclara qu'à son avis, l'espéranto était un des moyens les plus efficaces pour servir la paix internationale.

#### *L'espéranto et la sténographie*

Le 14ème Congrès international des sténographes, qui se réunira à Paris du 3 au 7 août prochain, adoptera l'espéranto comme une des langues de discussion au congrès. A ce congrès, une session spéciale espérantiste aura lieu, à l'occasion de laquelle une exposition et des concours de sténographie en espéranto seront organisés.





## La sécurité du travail dans les ports.

Dans la réunion, tenue en juin à Amsterdam, la section des ports et des docks de l'I. T. F. s'est occupée de nouveau du problème de la sécurité qui présente une si grande importance pour les travailleurs des ports.

Il résulte des communications qui y ont été faites, que les organisations adhérentes continuent à insister auprès de leurs gouvernements en faveur de la ratification de la convention concernant la protection des travailleurs des ports adoptée à Genève en 1929.

Il serait bon de nous tenir mutuellement au courant, d'une manière aussi détaillée que possible, de l'état actuel des choses, afin que nous puissions mieux faire pression sur les gouvernements pour qu'ils procèdent à l'amélioration de la législation de protection ouvrière dans leurs pays respectifs et à la ratification des conventions internationales dans cette matière.

C'est pour cette raison que je tiens à donner ici quelques indications sur les amendements proposés récemment par le gouvernement hollandais, en vue d'améliorer les conditions de sécurité dans les ports, amendements qui ont déjà été adoptés par la Chambre des Députés.

Les modifications les plus importantes sont les suivantes:

- 1° Fixation légale de la durée du travail à 48 heures par semaine;
- 2° Extension du champ d'application de la loi à tous les ouvriers occupés dans les ports;
- 3° Constitution de Comités de sécurité.

En ce qui concerne le premier point, l'amendement concernant la réglementation des heures de travail, n'est pas d'une grande importance. En effet, les dockers avaient déjà conquis en 1919, par une lutte syndicale, la semaine de 48 heures laquelle est entrée, depuis, dans les contrats collectifs.

Le législateur n'a pas pu suivre le mouvement rapide avec lequel le prolétariat organisé dans les ports sut arracher aux employeurs, dans les années d'après-guerre, des mesures sociales en sa faveur. La durée du travail dans les ports hollandais étant également réglée par la loi sur l'arrimage, il était, depuis des années déjà, possible aux ouvriers de travailler 48 heures par semaine, tandis que la loi prévoyait encore la semaine de 60 heures.

L'amendement relatif à la durée du travail n'intéresse qu'un nombre restreint

d'employeurs qui ne sont liés par aucun contrat collectif et font travailler les ouvriers plus de 48 heures.

En tout cas, la modification légale de la durée du travail, nous est en un temps de réaction comme celui par lequel nous passons actuellement, d'un fort appui dans notre lutte contre les patrons.

L'extension du contrôle légal aux autres catégories d'ouvriers constitue une modification importante. Ce contrôle était limité jusqu'à présent aux travaux ayant un rapport direct avec le chargement et le déchargement des navires maritimes. La loi protégeait les travailleurs qui, se trouvant à bord d'un bateau affecté à la navigation intérieure (allèges etc.), à proximité d'un navire maritime, étaient occupés au chargement ou au déchargement de ce dernier. Ceux-ci, ainsi que les travailleurs du port occupés à la manutention et au transport de marchandises en provenance directe ou à destination d'un navire maritime, tombaient sous les dispositions de la loi et étaient soumis à l'inspection de sécurité.

Cependant, la loi ne s'appliquait pas aux travaux de chargement et de déchargement des bateaux affectés à la navigation intérieure et fluviale et pas plus à la manutention et au transport de marchandises provenant de hangars, quais ou magasins.

Toutefois, le travail à bord de bateaux affectés à la navigation intérieure est souvent aussi dangereux que celui effectué à bord de navires maritimes. C'est pour cette raison que, depuis longtemps déjà, on avait jugé nécessaire d'y appliquer également le contrôle relatif à l'emploi des engins de chargement. Cette nécessité est clairement démontrée par le nombre des accidents survenus. Ce nombre se décompose comme suit:

	1927	1928	1929
Travaux à bord de navires maritimes	3.036	3.415	3.737
Travaux effectués sur les quais, allèges, grues, gabares et dans les hangars	1.655	1.932	2.196
Emmagasinage et travaux d'expédition	681	635	646
Navigation intérieure	1.221	1.391	1.355

A la suite des réclamations de la part des organisations ouvrières et de l'expé-

rience faite par l'inspection des ports, le gouvernement a été convaincu de la nécessité d'une législation concernant le contrôle des travaux de chargement et de déchargement dans la navigation intérieure, des travaux entrepôt et d'expédition, ainsi que de ceux effectués par les charretiers et les gabarriers. Aussi le ministre a-t-il été amené à déposer un projet de révision de la loi, lequel, comme nous l'avons déjà dit, a été adopté par la Chambre des Députés. Il y eut seulement un petit nombre de voix contre ce projet.

Pourtant, l'application de la loi fit surgir une difficulté. Le but visé par le gouvernement et les syndicats, par une extension des dispositions de la loi était d'appliquer la loi à tous les travailleurs dans les ports. Mais il a été reconnu que, pour certaines dispositions de la loi, il était impossible de déterminer exactement les différentes catégories de travailleurs des ports. C'est pourquoi la loi prévoit que le terme «arrimage» sera ultérieurement défini par voie de décret.

Dans son exposé des motifs, le ministre déclare ce qui suit: «La situation actuelle qui fait que la loi sur l'arrimage s'applique tantôt oui, tantôt non aux travailleurs des ports, n'est pas très satisfaisante, du point de vue de la protection ouvrière. Qu'on pense, par exemple, aux ouvriers occupés un jour au déchargement des navires maritimes et le lendemain au déchargement des marchandises d'un bateau affecté à la navigation intérieure et à leur transport dans un hangar, aux ouvriers employés aux travaux d'expédition et d'emmagasinage, aux conducteurs de grues desservant, un jour, un navire maritime et l'autre, un chaland.»

Il est dit plus loin: «Les dispositions détaillées à rendre par voie de décret, devront avoir pour but de soumettre autant que possible tous les travailleurs de la manutention dans les ports, qui s'est développée graduellement jusqu'à devenir une unité économique et sociale, à une même réglementation des heures de travail, aux mêmes prescriptions de sécurité et à un même contrôle qui relèverait de l'inspection dans les ports.»

La surveillance des travaux de transports subira ainsi, dans les ports des Pays-Bas, une importante extension et il incombera seulement à l'organisation ouvrière de veiller à ce que le règlement d'administration publique, rendu par le ministre, satisfasse aux exigences de la loi.

A ce propos, il est important de rappeler la promesse, suivant laquelle les représentants des organisations ouvrières seront consultés pour la rédaction du texte de ce règlement et pourront émettre leur avis sur les questions dont il traitera.

La constitution des Comités de sécurité correspond également aux vœux des ouvriers. Etant donné qu'ils auront à présent le droit de dire leur avis dans les questions relatives à la protection de leur travail, ils s'efforceront, sans nul doute, à aider au bon fonctionnement de ces Comités de sécurité.

Pour terminer, nous voudrions ajouter

quelques observations sur la ratification du projet de convention concernant la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents (Genève 1929).

Le gouvernement hollandais a déposé sur le Bureau de la Chambre un projet de loi autorisant le gouvernement à procéder à la ratification de ladite convention. Les organisations ouvrières des Pays-Bas font pression sur le gouvernement et sur la Chambre pour que celle-ci prenne une décision immédiate en vue de l'adhésion à la convention, au lieu de donner l'autorisation au gouvernement de la ratifier. D'ailleurs, le gouvernement hollandais est d'accord dans tous les points, avec la convention, telle qu'elle a été adoptée à Genève.

Il est intéressant de relever le passage suivant de l'exposé des motifs du gouver-

nement, au sujet du projet qui contient une bonne part de travail de l'I. T. F. «Il (le projet de convention) témoigne d'une grande compétence. Vu le grand nombre d'accidents, souvent très graves, qui se produisent partout au chargement et au déchargement des bateaux, il est d'une grande importance, pour la protection des ouvriers affectés au chargement et au déchargement ainsi qu'aux travaux qui s'y rattachent directement, que le plus grand nombre d'Etats adhèrent à cette convention. Notre pays, avec sa navigation maritime et intérieure étendue, ne doit pas rester en arrière.»

Dans un prochain article, nous chercherons à traiter encore quelques questions touchant le contrôle et les prescriptions de l'inspection des ports relatifs à la construction des navires. A. KIEVIT.

# MARINS

## L'injuste sort des marins de l'Inde

Par Sayed Munawar, secrétaire général de l'Union nationale des marins indiens à Bombay

Dans le présent article, je vais tenter d'exposer, à l'aide de ma connaissance approfondie des conditions de travail des marins et en me basant sur les clauses de la loi relative aux marins de l'Inde et du Code maritime anglais, les injustices et anomalies qui affectent les marins en vertu de ladite loi, qui est censée avoir été élaborée sur le modèle du Code anglais. Les marins des Indes dont la solde moyenne (de toutes spécialités) est de moins d'un tiers de celle d'un marin européen et dont la vitalité est réduite comme suite aux longues heures de travail et aux conditions de logement à bord et à terre, inférieures à celles des gens de mer de tout autre pays civilisé du monde, souffrent sérieusement, en raison des défauts de la loi qui les concerne. Abstraction faite de leurs organisations syndicales, dont l'importance et la puissance laissent encore beaucoup à désirer, il y a bien peu d'organisations ou de personnes qui se soient jamais intéressées aux problèmes qui les touchent, de manière que leur cas, loin de susciter de la compassion, ne s'est heurté qu'à l'indifférence de ceux qui se trouvent dans des circonstances plus favorables et même de ceux qui se sont enrichis aux prix des peines de ces infortunés travailleurs. L'analphabétisme qui prédomine parmi eux et leur ignorance des quelques droits et privilèges que leur accorde la loi, sont exploités sans scrupules par tous ceux qui ont affaire à eux en leur qualité de marins. Il y a une autre catégorie, plus grande encore, de personnes qui ne connaissent ni leurs peines, ni leurs qualités et qui nourrissent une opinion fort peu charitable à leur endroit.

Examinons à présent les clauses de la loi qui régit le paiement de leurs salaires, l'enrôlement et l'inscription, leurs rations de nourriture et les indemnités accordées à la place de celles-ci, leurs heures de travail et de loisir, leur logement à bord et autres questions analogues.

Il y a, pour commencer, huit articles de la loi de l'Inde (55 à 62) relatifs aux droits des marins, en ce qui concerne les salaires, qui correspondent à neuf articles (155 à 163) du Code maritime anglais touchant le même sujet. A part l'article 160 — qui fait entièrement défaut dans la loi de l'Inde — la teneur des articles est identique. L'article 160 a trait à une question d'importance vitale et est conçu comme suit :

«Lorsqu'un marin se trouve pour cause de maladie, incapable de faire son service et qu'il a été prouvé de la maladie a été voulue par lui ou provient de sa propre faute, il n'aura pas le droit de toucher son salaire pour la période pendant laquelle il a, par suite de cette maladie, été empêché de faire son service.»

Ceci revient à dire que, si la maladie n'est pas de la faute du marin, mais provient d'une cause en dehors de sa volonté, il aura droit à la continuation de son salaire pendant la période de maladie. Si cet article avait été inclue dans la loi de l'Inde, des centaines de marins n'auraient pas eu à subir de si grosses pertes de salaires dont le total monte à plusieurs milliers de roupies. D'autre part, la clause disciplinaire de l'article de la loi de l'Inde, qui correspond à l'article 220 de la loi anglaise, prévoit l'infliction d'une amende, de même qu'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à douze semaines, aux marins indiens qui refusent, pour un

motif raisonnable, de s'embarquer. Pour un marin anglais, par contre, l'unique sanction est une amende, sous forme de retenue sur la solde, même lorsqu'il refuse de s'embarquer sans motif raisonnable et il est en tout cas à l'abri de toute peine d'emprisonnement. Quelle ironie du sort pour le pauvre marin hindou qui non seulement perd sa solde, mais est encore traité comme un criminel, quoique n'ayant commis aucun méfait ! On peut citer le cas des matelots du S.S. *City of Edinburgh* en 1929 et celui du personnel de la machine bengali à bord d'un autre bâtiment en 1930, de même que plusieurs autres exemples de marins qui, se trouvant à bout de forces après un voyage de plus d'un an et de nombreuses difficultés à bord d'un même navire, avaient refusé de retourner sur ce navire, furent cités en justice par le capitaine et punis suivant les dispositions du code pénal. Les marins anglais eux-mêmes seront certainement indignés de ce traitement vexatoire. Cependant, ce sont ceux qui ont promulgué les lois de l'Inde, et non pas les marins anglais, qui sont à blâmer pour cette flagrante iniquité.

En outre, il n'y a dans l'Inde aucun système d'enrôlement direct des marins de toutes spécialités, tel que c'est le cas dans le Royaume-Uni en vertu de la loi. La loi de l'Inde ne contient aucune clause correspondant à l'article 252 du Code maritime anglais, article qui est de la teneur ci-après :

«L'inspecteur général de l'Inscription maritime est tenu de tenir à jour, au moyen des documents qui lui sont transmis en vertu de cette loi et par tous autres moyens en son pouvoir, un registre avec les noms de toutes les personnes embarquées sur des navires assujettis à la présente loi.»

(à suivre).

## L'Union des marins japonais.

C'est avec une vive satisfaction que nous constatons que l'Union des marins japonais progresse. A son dernier congrès, beaucoup de décisions importantes ont été prises. L'organisation possède au Japon six ouvriers où l'on occupe des marins sans travail. Attendu qu'il faut beaucoup d'argent pour faire fonctionner ces ouvriers, le congrès a décidé d'y destiner une partie de la caisse de réserve (qui s'élève à 60.000 yen). Citons parmi les autres décisions importantes, la fusion entre l'Union des marins et la Osaka Steamship Company Stewards' Union (Syndicat du personnel du service général de la Osaka Co.), ce qui fait qu'il n'y a plus qu'une seule grande organisation de gens de mer du Japon.

Le congrès a adopté en outre des résolutions formulant d'importantes revendications. La majorité de ces résolutions tendaient à saisir le gouvernement de demandes d'améliorations de la législation maritime, de l'institution d'une assurance-chômage, de l'introduction de la journée de 8 heures à bord, de la création de foyers de marins etc. On s'occupait aussi du côté politique. Une résolution fut adoptée, ayant pour but de saisir le gouvernement d'une demande tendant à améliorer le système de scrutin institué à l'intention des marins se trouvant à la mer au moment d'élections. Une résolution fut votée, pour finir, en faveur de l'institution d'une organisation syndicale nationale.