

# REVUE

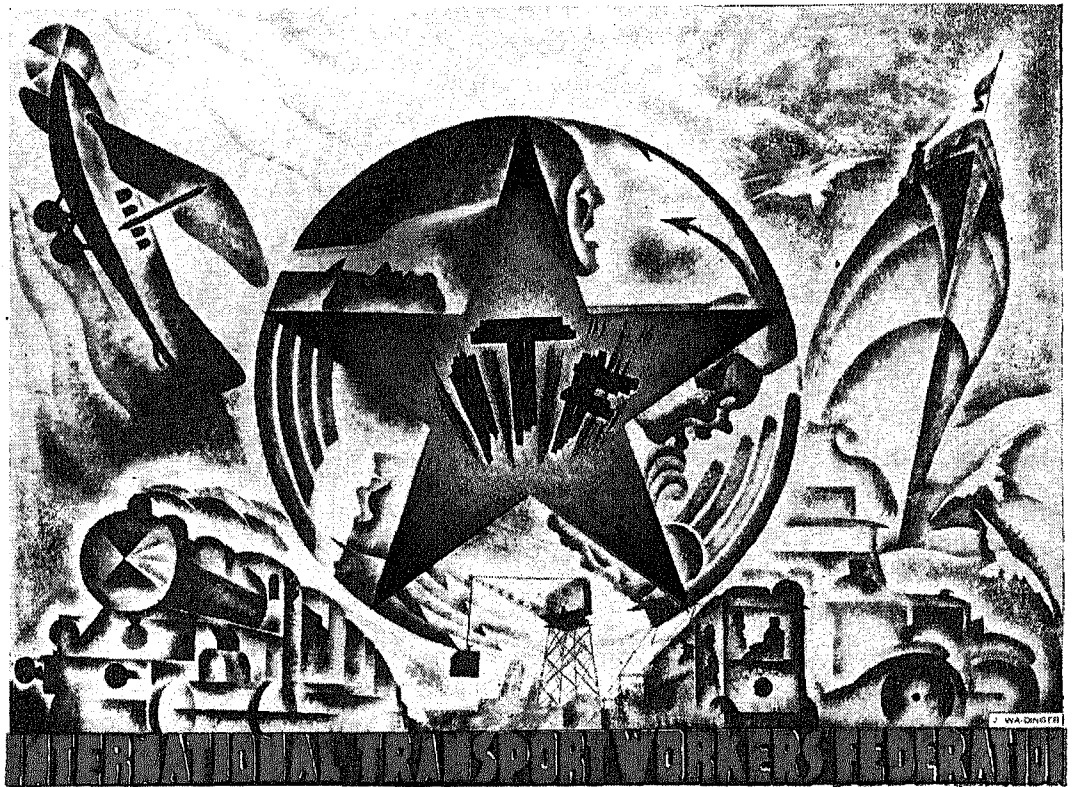
## ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

**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:**

<b>Articles d'intérêt général:</b>	
Le Congrès de Prague . . . . .	85
Communications du Bureau . . . . .	89
Injuste répartition des impôts en Allemagne. . . . .	90
<b>Cheminots: Les salaires, primes et allocations des agents de la locomotive espagnols . . . . .</b>	
La crise en Roumanie et les cheminots . . . . .	92
Les tarifs de chemins de fer: un instrument de la politique économique . . . . .	93
La réglementation de la durée du travail du personnel des chemins de fer (Danemark) . . . . .	94
«Notre Maison des Huit Heures» à Ostende. . . . .	95
Notre enquête sur les ouvriers des ateliers. . . . .	99
<b>Ouvriers des transports:</b>	
La durée du travail dans la batellerie tchécoslovaque . . . . .	100
La nouvelle loi danoise sur les transports de poisson . . . . .	104
L'organisation et la gestion des transports interurbains (IV). . . . .	105
<b>Marins: La Fédération des marins suédois. . . . .</b>	
Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche (VI) . . . . .	106
Esperanto. . . . .	108



### LE CONGRÈS DE PRAGUE

Le congrès qui s'est réuni à Prague du 6 au 13 août, a été le plus grand congrès que l'I.T.F. ait jamais tenu. 149 délégués, représentant 56 organisations de 24 pays différents, comptant un total d'environ 2.190.750 membres, y participèrent. Il y avait en outre, à côté des délégués fraternels envoyés par différents Secrétariats professionnels internationaux, par la F.S.I. et par l'Union nationale des marins anglais, 23 délégués auditeurs, camarades de divers pays, en grande majorité encore en service actif, qui avaient tenu à participer, à leurs propres frais, au congrès de leur Internationale.

Affirmer que ce congrès a été aussi le meilleur tenu jusqu'à présent par l'I.T.F. serait nous leurrer, nous-mêmes aussi bien que nos lecteurs. Nous ne désirons faire ni l'un ni l'autre.

Si l'impression que beaucoup de con-

gressistes, sinon tous, ont remportée du congrès, n'a pas été aussi profonde que celle de congrès précédents de l'I.T.F., ceci est sans aucun doute dû en partie à des circonstances extérieures: la chaleur, l'atmosphère presque intenable dans laquelle avaient lieu les séances, le fonctionnement quelque peu défectueux des différents services du congrès, dû à des cas de maladie et à d'autres circonstances. Il ne s'agissait cependant, que de facteurs d'ordre secondaire. Ce qui a fait que le congrès de Prague a été «le plus mauvais congrès tenu par l'I.T.F. depuis la guerre», ainsi qu'un des délégués l'exprima au cours des débats, ce n'était pas l'atmosphère dans la salle, ce n'était pas l'organisation qui laissait à désirer, mais c'était l'atmosphère en dehors de la salle des séances, c'était la dépression économique générale qui partout pèse lourde-

ment sur la classe ouvrière; enfin, c'étaient les perturbations dans la vie économique et politique de presque tous les pays ayant envoyé des délégués à nos assises. Le congrès s'est sérieusement ressenti du fait que la classe ouvrière n'a pas encore su mettre un terme au mouvement de recul des dernières années et qu'elle se trouve toujours dans la défensive. Si les débats et délibérations étaient, cette fois, moins énergiques et moins animés qu'à des occasions précédentes, si les résolutions importantes, prises à l'unanimité, suscitaient cette fois moins d'enthousiasme que dans le passé, cela s'explique par le fait que chez beaucoup de congressistes, les soucis du présent occupaient une place plus grande que les préoccupations de l'avenir.

Malgré cela, ou peut-être précisément à cause de cela, le congrès de Prague peut néanmoins devenir pour l'I.T.F. et pour les organisations adhérentes, un congrès d'une très grande importance. Les décisions qui ont été prises, presque toutes de manière unanime, les résolutions relatives à la lutte contre le fascisme et la réaction, à la lutte contre le militarisme et le danger de guerre, contre les efforts pour rétablir le régime capitaliste et en faveur d'une société socialiste, celles relatives au chômage, aux dettes de guerre et réparations, pour ne citer que les plus importantes, indiquent non seulement que le congrès a su discerner et comprendre les causes de la dépression, mais aussi que les délégués ont reconnu la voie et adopté les moyens qui seuls permettront à la classe ouvrière de passer de la défensive à l'offensive et de reprendre son action contre le capitalisme.

Les résolutions adoptées par le congrès sont bonnes. A plus d'un égard, elles vont plus loin que celles précédemment adoptées. Elles ne laissent place à aucun équi-

voque; elles indiquent ce qui devra être fait demain, mais aussi ce qu'il faudra entamer dès aujourd'hui, immédiatement, pour que les travailleurs puissent reprendre leur mouvement en avant.

Les résolutions adoptées sont bonnes, il est vrai. Seulement, dans le passé, d'autres résolutions qui, elles aussi, étaient bonnes, ont été adoptées — et cela non pas uniquement par des congrès de l'I.T.F. — mais ces résolutions semblent depuis longtemps oubliées. En fin de compte, une résolution n'est importante que si l'on cherche avec persévérance et sérieux à mettre en pratique ce que cette résolution indique comme bon et nécessaire en des termes bien choisis. La mesure dans laquelle l'I.T.F. sera à même de réaliser les décisions prises avec tant d'unanimité, sera décisive pour la question de savoir si le congrès de Prague qui était le plus grand, mais non pas le meilleur des congrès tenus jusqu'à présent, se trouvera à l'avenir avoir été quand même un congrès très important, voire le plus important! Ceci dépendra à son tour de la mesure dans laquelle les organisations adhérentes s'appliqueront, dans leur pays et dans leurs milieux, pour traduire par des actes énergiques les belles paroles des résolutions!

Nous ne sous-estimons pas les difficultés avec lesquelles beaucoup de nos organisations se trouvent aux prises, difficultés qui découlent de la situation générale économique où se trouve le monde, aggravée par les conditions spéciales économiques et politiques de plusieurs pays. Toutefois, si une chose est certaine, si une chose est sentie et comprise par tous les congressistes, c'est que, plus que jamais, aujourd'hui et dans l'avenir, une collaboration et une lutte internationales sont les conditions préalables pour arriver à

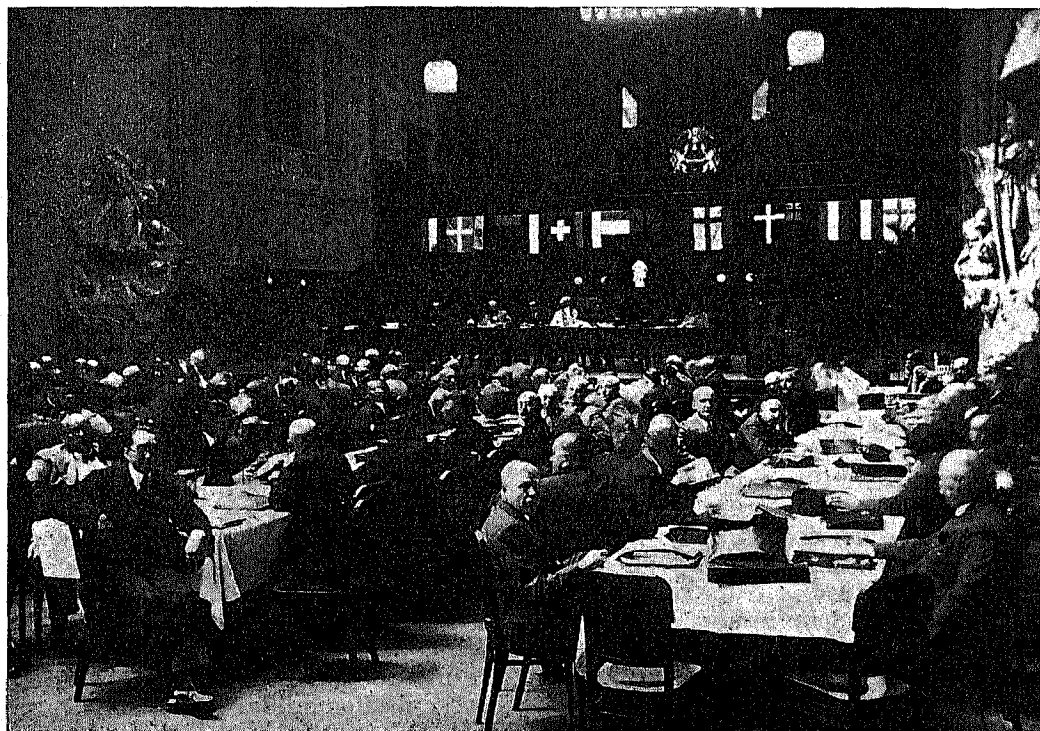
améliorer le sort des travailleurs de chaque pays. Si cette conviction reste vivante, si cette conviction est propagée par toutes nos organisations, parmi les travailleurs de leur pays, et notamment parmi les travailleurs des transports, il deviendra possible, non seulement de faire des résolutions du congrès de Prague, actuellement encore des phrases sur papier, le point de départ d'actions énergiques, mais encore de transformer leurs termes en une vigoureuse activité pratique.

Bien des choses, pour ne pas dire tout, dépendront de ces actions: pour notre I.T.F., pour les organisations adhérentes, pour les ouvriers des transports de tous les pays, pour les travailleurs du monde entier.

L'I.T.F., son secrétariat, son Comité exécutif, son Conseil général feront leur devoir. Ils feront tout ce qu'ils peuvent pour mettre en pratique les résolutions adoptées. Ceci ne sera toutefois possible que si toutes les organisations prêtent tout le concours voulu, animées par la conviction que la voie de l'émancipation de la classe ouvrière est la voie de la conscience de classe, de l'unité et de la combativité!

### Discours d'ouverture du Président

A présent que nous voilà réunis pour tenir notre huitième congrès depuis la guerre, commençons par rendre hommage à nos morts glorieux. Depuis notre rencontre à Londres, beaucoup de camarades, connus aussi bien qu'inconnus, ont disparu de nos rangs. Il n'est possible de mentionner individuellement que quelques noms bien connus, ce qui toutefois ne porte d'aucune manière atteinte à la mémoire de ceux que nous n'avons pas si bien connus personnellement. Laissez-moi mentionner tout d'abord le nom de cette personnalité si connue dans le monde entier, Albert Thomas, directeur du Bureau international du Travail à Genève. Il n'était pas un ouvrier des transports, mais bien avant la guerre mondiale déjà, il se trouvait en relations étroites avec le mouvement syndical des cheminots français. Le premier, il a été désigné pour se charger de la fonction importante de directeur du Bureau international du Travail et sa personnalité remarquable, sa prodigieuse énergie, jointes à ses capacités éminentes, ont fait du poste qu'il occupait une position qui sera toujours considérée avec grand respect. Nommons ensuite: Giovanni Tamò, un des pionniers du mouvement syndical des cheminots suisses et une des personnalités les plus remarquées à notre Conférence du personnel des chemins de fer de Bellinzona; Harry Gossling qui participa à la réunion historique tenue à Amsterdam en 1919, où ont été jetées les bases pour la reconstitution de la Fédération internationale des transports, militant dont la vie entière a été mise au service de la cause des travailleurs et dont la personnalité géniale aida main-



UNE VUE DE LA SALLE PENDANT LA SÉANCE D'OUVERTURE DU CONGRÈS.

tes fois à aplanir les difficultés qui avaient surgi dans nos rangs; Edouard Guérard qui prit part au premier Congrès international de cheminots, tenu à Zurich en 1893, qui continua depuis lors, à jouer un rôle actif dans le mouvement international des transports et présida l'assemblée de délégués de cheminots réunie à Paris, le 22 septembre 1900, sous les auspices de l'I.T.F.; Michael C. Lyngsie, président de l'organisation des travailleurs des transports du Danemark sous la direction de qui les effectifs de cette organisation passèrent de 14.000 à 89.000 et qui occupa aussi une place en vue dans le mouvement coopératif de son pays; Edmond Vignaud, un des leaders les plus connus des ouvriers des ports, occupant une place de premier plan dans tous les mouvements revendicatifs, membre suppléant du Conseil général de l'I.T.F. et un militant bien courageux; enfin Alex Brandt, le secrétaire de l'Association internationale des officiers de la marine marchande qui s'est efforcé de réunir tous les travailleurs maritimes syndiqués, dans une grande lutte internationale contre l'armement, quel que fût le genre de service auquel ils appartenaient.

En vous souhaitant la bienvenue à ce congrès, je regrette de devoir constater que la situation des travailleurs du monde entier, y compris les travailleurs des transports de toutes catégories, a graduellement empiré. Les tendances qui commençaient à se dessiner en 1930 au moment où notre dernier congrès se réunissait, se sont plus nettement fait jour; les gouvernements du monde, au lieu de suivre la voie, naturelle aux yeux de quiconque étudie les conditions économiques, du rapprochement économique entre les différents pays industriels, ont préféré faire le jeu de ceux qui accentuent leur nationalisme de race, par un nationalisme économique. Cette tendance a contribué à déprimer toujours davantage les conditions économiques des travailleurs et, par conséquent, à rendre de moins en moins possible l'achat des marchandises qui peuvent être produites à présent si abondamment et avec si peu de dépenses de main-d'œuvre humaine.

Depuis notre dernier congrès, l'état de guerre s'est aggravé—on en voit un exemple dans la lutte en Extrême-Orient— et de toutes parts des guerres menacent à cause du désespoir croissant des peuples dans les différents pays. Ceci a pour effet d'augmenter encore les charges qui accablent les travailleurs et de réduire davantage leur pouvoir d'achat.

Les barrières douanières qui, à notre avis, devraient totalement disparaître, ont été relevées, et la Grande-Bretagne, considérée un jour comme la patrie sacrée du libre-échange, s'est éloignée à présent de cet idéal, par une tentative insensée pour augmenter la prospérité en réduisant la liberté des échanges de marchandises. Toutes les barrières que l'on pose au commerce international doivent avoir un effet désastreux pour les tra-

vailleurs employés dans l'industrie des transports et nous en constatons aujourd'hui la répercussion en considérant les grands nombres de marins, dockers et autres travailleurs, qui chôment dans le monde entier. On peut supposer que le nombre de navires désarmés est, à l'heure qu'il est, plus élevé qu'il ne l'a jamais été depuis le début de notre ère industrielle. N'est-ce pas là une indication très nette d'une dépression économique mondiale?

La session du Conseil général qui a eu lieu immédiatement après le congrès de Londres, décida, en conformité avec une décision du congrès de Stockholm, d'envoyer une délégation en Extrême-Orient. Le camarade Fimmen et moi, avons été désignés pour constituer cette délégation. Je regrette qu'il ne m'ait pas été possible d'accompagner le secrétaire général dans son voyage, à cause des événements en Grande-Bretagne dont la gravité m'a empêché de quitter l'Europe. Le secrétaire général a toutefois été en mesure d'accomplir une partie du voyage, bien que l'accès lui ait été interdit dans l'Inde, pays fort important en ce qui concerne la dépression économique mondiale. Les progrès faits pour l'établissement d'un sous-secrétariat pour les pays d'Extrême-Orient ont naturellement été enrayés à cause des troubles survenus dans les pays orientaux en général et dans le nord de la Chine en particulier. Toutefois, le fait que le voyage a été entrepris, peut convaincre nos camarades asiatiques de notre bonne volonté à leur égard et de notre désir sincère de constituer une Fédération universelle de travailleurs des transports.

Je suis heureux que notre secrétaire général ait réussi à établir un contact avec nos camarades du Canada. La distance qui sépare les pays est un facteur dont il ne faut pas méconnaître l'importance dans l'œuvre de constitution d'une Internationale homogène; je suis cependant convaincu que nos camarades du Canada — et j'espère à la longue aussi ceux des Etats-Unis — pourront avoir une part très importante dans le développement du syndicalisme international. Cela a été pour moi une grande satisfaction que Fimmen ait eu l'occasion de prendre, en personne, la parole dans des assemblées de nos organisations adhérentes de l'hémisphère occidental.

L'Amérique du Sud a évidemment aussi été affectée par la dépression économique mondiale. Néanmoins, je suis convaincu qu'en fin de compte, ces pays, riches en produits naturels, contribueront beaucoup à renforcer l'I.T.F. La sympathie qu'ils nous ont déjà témoignée contient de grandes promesses pour l'avenir, en ce qui concerne l'Amérique latine.

Il y a une question importante qui, j'en suis convaincu, devra prochainement être abordée dans tous les pays; c'est la question de la réduction internationale des heures de travail, qu'elles soient calculées par jour ou par semaine. Le nombre des heures qui doivent être

passées en efforts physiques est bien plus élevé que les nécessités de l'industrie ne réclament. Il devient toujours davantage possible, par l'organisation scientifique de presque chaque industrie, allant de pair avec le développement continu du machinisme et avec des méthodes nouvelles de production d'énergie, de produire, avec une quantité toujours moindre d'efforts musculaires, tout ce dont a besoin le monde. Si tous les autres problèmes, tels que celui des finances nationales et internationales, de l'abolition des barrières douanières, étaient résolus, si même, on réussissait à supprimer le capitalisme, le problème du chômage universellement étendu, resterait en suspens, tant que nous ne serions pas arrivés à adapter la main-d'œuvre disponible aux exigences de l'industrie.

Je crois que, si chaque être humain était pourvu de tout ce qui est nécessaire à l'existence, il y aurait, dans le siècle où nous vivons, toujours de grands nombres d'hommes et de femmes qui n'auraient pas la possibilité de trouver à s'employer, à moins de diminution radicale des heures de travail. La Fédération syndicale internationale a commencé une campagne pour l'introduction de la semaine de 40 heures. Je ne crois pas que cette mesure ait un caractère suffisamment radical; toutefois, vu qu'il s'agit d'une décision de portée internationale, j'espère que l'I.T.F. lui accordera son secours le plus efficace. Je me rends compte que les problèmes auxquels nous avons à faire face ne peuvent pas être résolus uniquement dans un pays, à moins que ce pays ne soit absolument en mesure de suffire à ses propres besoins. Dans tous les autres cas, le danger existerait que les travailleurs d'un pays soient opposés à ceux d'un autre. C'est pour cette raison que la question a un caractère essentiellement international. J'estime qu'il est superflu de continuer à consacrer des efforts à la convention de Washington. Même si elle était adoptée universellement, cela ne signifierait pas encore un progrès considérable dans la voie de la réduction du chômage. Depuis un certain temps déjà, cette convention est surannée. Si nous réussissions à établir internationalement la semaine de 40 heures, nous devrions immédiatement faire succéder la demande d'une semaine de 36 heures. Aussi longtemps toutefois, que les gouvernements et les peuples se considéreront comme devant faire la concurrence à d'autres nations, il est difficile de faire des progrès. L'I.T.F. doit montrer le chemin pour la diffusion de l'esprit d'internationalisme, sans lequel bien peu de choses peuvent s'accomplir. Nous pouvons dire, sans nous vanter, que l'I.T.F. est la plus puissante et la plus influente de toutes les Internationales professionnelles.

L'internationalisme, ainsi que j'en ai fait la remarque plus d'une fois, croît lentement. Pour autant qu'il est possible d'en stimuler le développement, j'estime

que les efforts de l'I.T.F. ont assez de succès.

Je pense que des temps, plus difficiles encore que ceux que nous venons de traverser, nous attendent. Dans différents pays, des tactiques différentes sont jugées nécessaires afin de satisfaire à des exigences spéciales d'un caractère national. Si cependant, l'esprit d'internationalisme pourra subsister et inspirer nos aspirations vers le but final: le monde aux travailleurs et la Paix et la Concorde entre les peuples, je suis plus que jamais certain que nous sortirons vainqueurs de nos difficultés actuelles.

Le dernier refuge du capitalisme, c'est le fascisme; à une allure accélérée, le capitalisme dans les différents pays s'y

cantonne. S'étendant lentement du sud vers l'ouest, il fait, semblable à une maladie désespérée, usage des méthodes les plus brutales pour opprimer les travailleurs et briser leur moral. Généralement, il se sert du mot d'ordre du nationalisme pour amener les peuples sous sa bannière. Nos camarades allemands vivent continuellement sous la menace de cet ennemi implacable. Jusqu'à présent, ils ont réussi à préserver leur liberté et à conserver leurs forces. Ils méritent la sympathie de chaque travailleur du mouvement syndical international. En effet, si le fascisme a le dessus en Allemagne, de nouveaux et terribles problèmes surgiront. Nous devons tous former le vœu que les camarades allemands auront,

dans leur lutte contre ce grave danger, le même succès que les Autrichiens. Là où le fascisme est victorieux, les syndicats perdent leur liberté, leurs assemblées sont interdites et leurs groupements sont déclarés illégaux. C'est un danger terrible et ceux d'entre nous qui viennent de pays où il ne se fait pas encore sentir, se doivent d'aider, dans la mesure de leurs forces, les camarades moins privilégiés d'autres pays qui souffrent des violences du fascisme. Le fascisme dans ses diverses formes peut nous entraver et gêner nos progrès, mais il ne pourra jamais nous battre définitivement. Les forces de l'évolution sont de notre côté et nous promet- tent la victoire finale.

## Les résolutions du Congrès de Prague

Nous reproduisons ci-dessous les résolutions qui, parmi celles qu'a adoptées le Congrès de l'I.T.F. au cours de sa session de Prague, du 7 au 13 août, présentent un intérêt général.

### *Contre les efforts pour rétablir le régime capitaliste.*

L'injustice et l'absurdité de l'ordre social capitaliste n'ont jamais été aussi manifestes que dans l'actuelle crise économique. Tandis que des millions de chômeurs sont dans le besoin et souffrent la faim, on brûle, ou détruit d'une autre manière, les excédents de la production agricole et industrielle.

La société capitaliste cherche désespérément les moyens de se sauver. Déterminée à maintenir sa situation d'exception et indifférente au fait que ce seront les classes laborieuses qui auront à en porter les frais, elle ferme les usines, renvoie de grands nombres d'ouvriers et réduit les salaires de ceux qui restent.

Dans cette période critique où le sort tout entier de la classe ouvrière est en jeu, il est d'une importance extrême que l'on s'occupe de rechercher les moyens susceptibles d'empêcher des sacrifices ultérieurs de la part des travailleurs, au profit d'une prolongation de l'existence du régime capitaliste.

De plus en plus, les travailleurs doivent prendre conscience de la voie menant à leur émancipation. Cette voie est celle de la conscience de classe, de l'unité et de la combativité. Seuls des actes et non des paroles pourront nous aider.

C'est pour cette raison que le congrès fait appel aux travailleurs des transports du monde, groupés dans l'I.T.F., afin de prendre énergiquement position contre toutes propositions de nature à sauver la société capitaliste ou à prolonger son existence. Il est de notre devoir de sauver la classe ouvrière, c'est-à-dire de la préparer à une attaque décisive contre la société capitaliste expirante et à la constitution d'un ordre social nouveau et plus équitable, c'est-à-dire d'une société socialiste.

### *La lutte contre le militarisme et le danger de guerre.*

Le danger d'une nouvelle guerre, d'un nouveau carnage n'a jamais été aussi imminent qu'il l'est actuellement. Tous les pays du monde travaillent avec une énergie et une hâte croissantes à la production de nouveaux engins de mort et de moyens susceptibles d'amener la destruction totale de l'humanité et de la civilisation. L'expérience acquise jusqu'à présent avec les Conférences du désarmement, nous enseigne qu'on ne peut s'attendre à ce que des hommes d'Etat ou des diplomates mettent fin aux guerres futures et que cela pourra uniquement être réalisé par un prolétariat conscient, animé de sentiments internationalistes. Les travailleurs des transports, solidement unis avec le reste de la classe ouvrière, pourront faire beaucoup pour la réalisation de la paix universelle, et il est de leur devoir de s'employer dans la mesure de leurs forces pour sauver le genre humain des horreurs de la guerre.

Partant, le Congrès confirme les résolutions contre le militarisme et les dangers de guerre, adoptées par les précédents con-

grès de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport et tout particulièrement la résolution votée à la fin de la guerre par le premier congrès de l'I.T.F., tenu à Oslo en 1920, où a été manifestée la volonté de protéger par tous les moyens et pour toujours l'humanité de la répétition de guerres capitalistes. Comme auparavant, le Congrès maintient les résolutions de Rome et de La Haye exigeant la proclamation de la grève générale lorsque la paix mondiale est menacée. Le Congrès salue le fait que la Fédération Syndicale Internationale a convoqué les cinq plus importantes Internationales professionnelles en une conférence afin de discuter et de fixer les moyens d'action communs en vue de la réalisation des mesures prévues dans ces résolutions.

Le Congrès donne mandat aux délégués de l'I.T.F. à cette conférence de soutenir énergiquement les efforts de la F.S.I. dans le sens de cette résolution et

Fait un devoir à toutes les organisations affiliées d'éduquer sans trêve, et systématiquement, leurs membres dans la lutte contre le militarisme et le danger de guerre.

### *La lutte contre le fascisme et la réaction.*

Le Congrès de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, siégeant à Prague, du 7 au 13 août 1932, constate avec anxiété le développement continu des tendances réactionnaires et anti-ouvrières dans un grand nombre de pays européens.

Il exprime son indignation quant aux persécutions brutales auxquelles est exposée la classe ouvrière de ces pays. Il proteste énergiquement contre la violation des droits conquis au prix de dures luttes et exprime sa chaleureuse sympathie à toutes les victimes de la terreur blanche.

Le Congrès, tout en appréciant à sa juste valeur la lutte menée par l'I.T.F. et les organisations adhérentes contre le fascisme sous ses différentes formes et en exprimant sa satisfaction de ce que des organisations aient pu être reconstituées dans l'Italie fasciste grâce à la propagande dirigée par l'I.T.F., regrette que jusqu'à présent toutes les forces du mouvement ouvrier n'aient pas été mises en mouvement dans la lutte contre la réaction croissante.

Le Congrès adresse, par conséquent, un appel urgent aux organisations ouvrières de tous les pays, leur enjoignant de se rendre compte du danger toujours croissant et charge le Conseil général de l'I.T.F., en collaboration avec la Fédération Syndicale Internationale, de prendre les mesures nécessaires afin d'unir les forces ouvrières organisées en une action commune contre la réaction qui les menace toutes.

Le Congrès décide de poursuivre de toute son énergie la lutte contre le fascisme et prie les organisations affiliées à l'I.T.F. de faire tout ce qui est en leur pouvoir afin d'aider les organisations-sœurs, déjà victimes du fascisme ou directement menacées, dans leur lutte contre la réaction et la terreur.

## Communications du Bureau

### Qui veut nous aider?

Notre propre stock étant épuisé, nous serions très reconnaissants à celui qui pourrait nous procurer un ou plusieurs exemplaires du mémoire présenté à la session de 1927 de la Conférence internationale du Travail sur: «Le droit syndical et le personnel des chemins de fer».

### Merci!

Remerciements bien cordiaux à tous ceux qui m'ont envoyé, pendant notre congrès et après, des témoignages de leur sympathie et de leur intérêt à l'occasion de l'opération que j'ai dû subir à Prague.

Qu'ils soient convaincus que, dans des circonstances pareilles, chaque marque de camaraderie est doublement appréciée!

N. Nathans.

### Informations au profit de nos publications

Nous prions les organisations qui n'ont pas encore désigné de camarade chargé de faire fonction de correspondant au profit de nos publications (voir notre circulaire Red. du 27 août) de bien vouloir le faire encore. Nous comptons sur le concours de tous.

### Cotisations reçues: (à partir du 20 juillet)

Union des cheminots allemands . . .	fl. 4.449,60
Union des chauffeurs de navires suédois . . .	" 408,—
Fédération des cheminots argentins . . .	" 5.479,36
Union belge des ouvriers du transport . . .	" 924,47
Fédération allemande des transports et services publics . . . . .	" 37.732,40
Association des employés des chemins de fer anglais . . . . .	" 1.188,18
Union des cheminots lettons . . . . .	" 364,08
Union des marins norvégiens . . . . .	" 100,—
Syndicat du personnel du service général de Suède . . . . .	" 28,—
Fédération suisse des cheminots . . . . .	" 746,20
Fédération des dockers esthoniens . . . . .	" 2,86
Union allemande des cheminots tchécoslovaques . . . . .	" 696,40
Union allemande des transports . . . . .	" 655,20
Union des cheminots tchèques . . . . .	" 4.249,14
Fédération des mécaniciens tchécoslovaques . . . . .	" 567,60
Fédération des conducteurs d'automobiles tchécoslovaques . . . . .	" 661,50

### Le retrait de Emilio Firpo comme président de la Fédération des mécaniciens argentins

Ce fut pour le Congrès de la «Fraternidad», la Fédération du personnel de la locomotive d'Argentine, une surprise désagréable d'apprendre que son président, Emilio Firpo, serait prochainement retraité du service des chemins de fer et ne posait plus par conséquent sa candidature pour une réélection comme président. Cette nouvelle sera une surprise également pour les délégués au Congrès de Hambourg de l'I.T.F. qui se rappelleront de lui comme d'un homme actif et énergique, qui ne semblait pas avoir dépassé la quarantaine. Firpo a été pendant de longues années président de la «Fraternidad» qui lui doit beaucoup de sages conseils et d'heureuses initiatives. Homme d'un caractère droit et vigoureux, il possédait beaucoup de qualités qui le rendaient cher aux membres de son organisation, ainsi qu'en témoignent ses nombreuses réélections au poste suprême dans la Fédération.

Nous lui souhaitons de jouir longtemps encore d'un repos bien mérité.

### Contre le chômage.

#### Le Congrès considérant:

Que les progrès de la technique et l'augmentation de la production sont des nécessités économiques qui doivent tendre à alléger le travail, tout en assurant un maximum de bien-être;

Que la méthode d'organisation de la production, dénommée rationalisation, équivaut dans le capitalisme à exiger, avec le perfectionnement le plus poussé de la technique et des méthodes de travail, un effort maximum des travailleurs;

Que la propriété privée des moyens de production et leur emploi pour des fins privées mènent à des oppositions d'intérêts dans l'économie mondiale qui favorisent l'armement des nations et augmentent les menaces de guerre;

Que la production capitaliste anarchique ne saurait conduire à un bien-être raisonnable des masses laborieuses mais, au contraire, les menace constamment de chômage;

Que la rationalisation, en engendrant un chômage technique, fait baisser davantage le niveau de vie des travailleurs;

Se prononce contre le système de production actuel et en faveur d'une économie dirigée tendant exclusivement à l'augmentation du bien-être général.

Exige aujourd'hui déjà l'amélioration des conditions de la classe ouvrière, par une lutte énergique contre le chômage au moyen d'une réglementation internationale de la durée du travail, du salaire et des conditions de travail, par la prolongation de la scolarité obligatoire et par l'octroi d'une pension de retraite convenable.

Exige l'introduction immédiate de la semaine de 40 heures sans diminution de salaire.

Fait appel aux organismes syndicaux compétents afin qu'ils agissent sans retard en faveur de ces revendications, aussi bien sur le plan national que sur le plan international.

### Les dettes de guerre et les réparations.

Le Congrès se prononce résolument en faveur de l'annulation totale de toutes dettes de guerre et de réparations décollant de la guerre mondiale. Il est devenu manifeste que l'Allemagne n'est pas en mesure de satisfaire aux obligations qui lui ont été imposées. Les importants versements et les déplacements de capital qu'ils comportent n'ont apporté aucun avantage au monde; ils ont largement contribué, au contraire, à désorganiser la vie économique et à accroître le chômage. Ils ont en outre une influence fort défavorable sur toutes les tentatives faites pour maintenir et assurer la paix mondiale. Les déplacements d'or, dévalorisations du change, acquisitions de devises et relèvements des tarifs douaniers qui résultent de l'économie des dettes de guerre, ainsi que les défauts du régime des crédits internationaux, ont donné lieu à une situation ressemblant à une guerre menée avec des armes économiques. Il est d'une urgente

nécessité qu'il soit mis fin à la crise financière et à celle des crédits et que l'équilibre économique du monde soit rétabli.

De nombreux congrès nationaux et internationaux des travailleurs syndiqués ont déclaré d'une manière non équivoque qu'une solution de la crise mondiale et un assainissement de l'économie mondiale ne seront pas possibles sans l'annulation des dettes de guerre et des paiements en réparations. La Fédération Syndicale Internationale a attiré l'attention sur le fait que les pays vainqueurs, aussi bien que les pays vaincus, ont à porter de lourdes charges internationales qui dépassent de beaucoup les possibilités financières de leur population. Elle a désigné l'annulation des dettes de guerre comme un des moyens propres à surmonter ces difficultés. Le congrès reconnaît que l'I.T.F. a, grâce à ses efforts réitérés, réussi à obtenir certaines améliorations par rapport au statut des cheminots allemands et qu'elle s'est aussi employée pour amener une solution acceptable du problème des réparations dans l'intérêt des travailleurs du rail de tous les pays. Le Congrès continue à être d'avis qu'une annulation sans aucune réserve des réparations s'impose. Il a été prouvé que les répercussions néfastes de ces paiements tributaires causent un sérieux préjudice aux intérêts vitaux de la classe ouvrière tout entière.

L'annulation des dettes de guerre est la première condition pour arriver à une pacification politique et économique du monde, pour relever le niveau de vie et permettre le progrès social et intellectuel des peuples. Le Congrès fait par conséquent appel aux gouvernements et autorités responsables de tous les pays pour qu'ils lui prêtent leur attention et donnent suite à ses desiderata. Il insiste auprès de toutes les organisations nationales et internationales qui adoptent les mêmes principes que l'I.T.F. pour qu'elles s'emploient, par tous les moyens, en faveur d'une prompte réalisation de ces demandes extrêmement importantes.

### Le conflit entre la Bolivie et le Paraguay

Le Congrès salue avec grande satisfaction la décision des cheminots argentins d'empêcher le transport de matériel de guerre destiné au conflit qui a éclaté entre la Bolivie et le Paraguay, demande aux travailleurs des transports de tous les pays de suivre l'exemple des camarades argentins.

### Contre la réaction en Pologne

Le Congrès proteste énergiquement contre l'attitude du gouvernement polonais qui a refusé aux délégués des organisations polonaises adhérentes des passeports leur permettant d'assister au Congrès, ce qui a empêché ces délégués de remplir leur devoir international.

Le Congrès promet aux travailleurs polonais que l'I.T.F. n'aura de trêve ni de repos, aussi longtemps que la classe ouvrière polonaise n'aura pas recouvré sa complète liberté d'action.

## DANS LES ORGANISATIONS ADHÉRENTES

### Le Congrès de l'Union nationale des cheminots anglais

Lors du congrès annuel de l'Union des cheminots anglais, tenu à Folkestone en juillet dernier, C. T. Cramp, secrétaire général, a annoncé que le nombre des membres, qui est actuellement de 300.000, avait subi une légère réduction. Cette diminution est due en partie aux licenciements effectués par les administrations ferroviaires. D'autre part, l'affiliation des travailleurs des transports routiers est difficile, parce qu'elle soulève une certaine concurrence entre les diverses organisations syndicales. A ce sujet, un arrangement est intervenu avec la Fédération anglaise des ouvriers des transports, répartissant à chacune des deux organisations des secteurs d'activité. Cet accord prépare la voie à l'affiliation effective de tous les travailleurs des transports routiers. Au cours de son discours présidentiel, Dobbie a déclaré qu'il ne devait y avoir qu'une organisation unique d'ouvriers des transports, afin que l'on ne puisse pas opposer une organisation à l'autre et « afin que nous puissions jouer dans notre branche le rôle qui nous est dévolu ».

En ce qui concerne l'activité politique, C. T. Cramp a fait remarquer que, pour la première fois depuis 32 ans, les cheminots anglais sont sans représentant au Parlement. Des efforts sont fait actuellement afin d'avoir au moins 15 candidats cheminots lors des prochaines élections.

Les résolutions suivantes ont été votées par le congrès :

« Alarmé par le grand nombre de membres qui seront frappés par les conséquences qu'entraînera la fusion projetée entre les compagnies L.M.S.R. et L.N.E.R., le congrès annuel demande que cette entente prévoie des mesures propres à sauvegarder les intérêts des cheminots et à assurer des compensations à tous les agents membres de l'organisation syndicale qui seront déplacés ou dont les conditions de travail seront avilies à la suite de cette fusion. Le congrès approuve les démarches entreprises par le secrétaire général pour combattre la fusion en tant qu'elle n'assure pas aux agents entrant en question les garanties nécessaires. »

« Le congrès annuel attire l'attention sur le manque de coordination entre les différentes branches du transport et l'anarchie et la concurrence ruineuse qu'il entraîne; déclare que dans l'intérêt public, une organisation nationale devrait être mise sur pied, plaçant tous les moyens de transport sous la propriété et le contrôle publics; déplore l'opposition du gouvernement telle qu'elle est formulée dans la lettre adressée par le ministre des Transports aux trois organisations du personnel des chemins de fer; et insiste auprès des députés travaillistes pour que le Parlement, le plus tôt possible, fasse le nécessaire afin de réaliser un service national des transports. »

« Le congrès regrette la défaite parlementaire de 1931 qui, pour la première

fois depuis 30 ans, laisse l'Union des cheminots sans un seul représentant au Parlement. Ce résultat est dû en grande partie à l'attitude panique de 4 anciens membres du gouvernement travailliste qui se sont joints aux libéraux et aux conservateurs afin de priver le parti travailliste de toute représentation. Il stigmatise le gouvernement actuel comme une faillite et une menace à la prospérité du peuple anglais, aussi bien en Angleterre qu'au delà des mers. Partant, il fait appel à tous les travailleurs afin qu'ils s'unissent et qu'au cours d'une vigoureuse campagne politique, ils remplacent le gouvernement réactionnaire actuel par un gouvernement socialiste qui se sera auparavant engagé à travailler à l'avènement d'un système socialiste remplaçant le système capitaliste vieilli, étant donné qu'un système socialiste peut seul permettre d'espérer un progrès économique et social. Le congrès est prêt à user de tout son pouvoir économique, afin de mettre un terme à la politique de guerre du gouvernement actuel. »

Le camarade Dobbie a été réélu président pour 1933 et Morecambe a été choisi comme siège du prochain congrès, qui aura lieu en juillet 1933.

### Le Congrès des cheminots danois

Le Congrès de l'Union des cheminots danois a eu lieu à Copenhague du 16 au 18 juin. 122 délégués participaient aux travaux. Il y avait en outre plusieurs délégués fraternels: Franz Apitzsch (Allemagne), Carl Lovén (Suède) et Erling Kiil (Norvège). La Centrale syndicale et plusieurs autres organisations du Danemark étaient aussi représentées aux asises.

Le président Ch. Petersen compléta verbalement le rapport imprimé qui donne un aperçu détaillé sur l'activité de l'organisation. Il parla notamment de la nouvelle convention avec l'Etat (loi sur les salaires), adoptée en 1930 et vivement critiquée au sein de l'organisation. Cette convention a apporté quelques légères majorations des salaires, environ 700 promotions et une série d'améliorations techniques. Bien que les nouvelles conditions de travail et de salaires ne satisfassent pas entièrement les désirs du personnel, la grande majorité des membres a néanmoins autorisé le Comité à accepter la convention. Une petite minorité — il s'agissait de quelques centaines — était d'une autre opinion. Elle se retira de l'organisation et fonda un nouveau syndicat, avec l'intention d'atteindre jusqu'au 1er août 1931 un effectif de plus de 5.000 adhérents. (L'Union des cheminots avait dans le temps 8.420 et à présent 8.067 membres.) Plus que la moitié toutefois, de ces gens ont déjà quitté le nouveau syndicat pour retourner à l'ancienne organisation.

Le Comité central de l'Union des cheminots a à présent établi quelques règles pour la reprise d'anciens membres. Suivant ces règles, ceux qui sont restés plus de 3 mois en dehors de l'organisation,

devront payer un droit d'entrée spécial, à savoir le montant de la cotisation régulière (4 couronnes par mois) pour chaque mois durant lequel le membre en question n'a pas été adhérent. Cette règle ne s'applique cependant qu'à ceux qui peuvent, suivant l'avis du Comité, entrer en considération pour être acceptés. Si le Comité est d'avis qu'ils ne peuvent pas être réadmis, le congrès devra trancher la question.

Le Congrès s'est occupé en outre de questions fort importantes, telles que celles de la concurrence entre l'auto et le rail, de la rationalisation et de la durée du travail.

### Injuste répartition des impôts en Allemagne

Au cours de ces dernières années, la crise économique et le chômage, qui a pris des proportions catastrophiques, ont imposé à la population travailleuse, outre l'impôt sur le revenu, de nouvelles charges: impôt sur les célibataires, impôt communal, impôt de crise et impôt en faveur du secours-chômage.

Afin de démontrer de quelle manière injuste ces impôts sont répartis sur la classe ouvrière, nous donnerons d'abord quelques renseignements sur l'aspect organique de l'impôt sur le revenu, tel qu'il est prélevé dans le Reich tout entier.

#### Impôts d'un artisan marié à Berlin et père d'un enfant.

Revenu mensuel	208,67 arrondi à 205.—	marks
Impôts sur le revenu	—	„
Montant du revenu libre d'impôts	60.—	„
Frais professionnels et spéciaux libres d'impôts	40.—	„
Diminution d'impôts pour la femme	10.—	„
Idem pour l'enfant	10.—	„
	120.—	marks
85 marks sont donc soumis à l'impôt qui est de 10 % jusqu'à un revenu annuel de 3.000 marks		
Cet artisan paye donc	8,50	„
Il bénéficie d'une réduction de 25 %, soit	2,12	„
	total 6,38	marks
	arrondi à 6,35	„

L'exemple fournit la preuve indiscutable que l'administration des finances a témoigné d'un certain sens social. Le fait qu'on a libéré une partie du salaire de l'impôt, qu'on a soustrait du salaire imposé des frais professionnels et spéciaux (cotisations pour assurances, organisation syndicale, dépenses pour l'éducation professionnelle, impôts ecclésiastiques etc.) qu'on a déduit une certaine part du salaire pour la femme et l'enfant, témoigne qu'on a tenu compte, dans une certaine mesure, des besoins culturels et de la situation familiale. Les revenus au-dessous de 1.200 marks sont libres de tout impôt. Au-dessus de cette limite, les contribuables sont répartis en 8 classes. L'impôt sur le revenu peut atteindre jusqu'à 40 % du revenu. A la suite du décret-loi du président de la République du 1er décembre 1930, un impôt sur les célibataires de 10 % a été ajouté à l'impôt sur le revenu.

L'impôt communal (Bürgersteuer) est entré en vigueur par le décret-loi pro-

mulgué le 26 juillet 1930 par le président de la République.

Réparti auparavant en 7 classes, l'impôt communal, à partir du 1er décembre 1930, comprend treize classes, à savoir:

revenu jusqu'à	marks	impôt de base	marks
" "	4.500	" "	6
" "	6.000	" "	9
" "	8.000	" "	12
" "	12.000	" "	18
" "	16.000	" "	24
" "	20.000	" "	30
" "	25.000	" "	50
" "	50.000	" "	75
" "	75.000	" "	150
" "	100.000	" "	300
" "	250.000	" "	500
" "	500.000	" "	1 000
revenu au-dessus de	500.000	" "	2.000

La femme paye la moitié de l'impôt de base. Les communes ont le droit d'exiger des suppléments à cet impôt de base. Lorsqu'une commune se trouve dans une situation financière critique, les autorités de surveillance (Aufsichtsbehörde) ont le droit de prescrire à la commune le

montant de ces suppléments qui est illimité. Le revenu au 10 octobre de chaque année est considéré comme revenu imposable au cours de l'année suivante. Les contribuables libérés de l'impôt sur le revenu, n'ont que la moitié de l'impôt communal à payer.

Tandis que, en ce qui concerne l'impôt sur le revenu, la somme non imposable est fixée à 1.200 marks, en ce qui concerne l'impôt communal elle est fixée à 500 marks pour les ouvriers et à 900 marks pour les bénéficiaires de rentes sociales. Les suppléments, qui viennent s'ajouter à l'impôt de base, et qui ne sont soumis à aucune limite, ont conduit à une diversité de l'imposition rendant impossible une répartition équitable des charges. Les résultats de l'enquête que nous publions ci-dessous donnent les preuves nécessaires. Cette enquête a été menée par l'organisation des cheminots allemands en raison du manque de documentation officielle.

dont tout ou partie du salaire est libre de l'impôt sur le revenu, sont proportionnellement plus frappés par l'impôt de crise que les contribuables soumis à l'impôt sur le revenu (médecins, agriculteurs, avocats, commerçants). Les chiffres ci-dessous dépeignent clairement cette situation:

Impôt de crise sur le salaire		Impôt de crise sur le revenu	
Salaires mensuel	%	Revenu mensuel	%
jusqu'à 300 mk.		jusqu'à 300 mk.	
de 300 à 400 ..	1,5	de 300 à 500 ..	1
" 400 .. 500 ..	2	" 500 .. 1666 ..	1,5
" 500 .. 600 ..	2,5	" 1666 .. 8333 ..	2
" 600 .. 700 ..	3	" 8333 .. 20833 ..	2,5
" 700 .. 1000 ..	3,5	" 20833 .. 41666 ..	3
" 1000 .. 1500 ..	4	" 41666 .. 83333 ..	3,5
" 1500 .. 3000 ..	4,5	au-dessus de 83333 ..	4
au-dessus de 3000 mk.	5 %		

L'impôt de crise est versé au Reich.

L'ordonnance du ministère des Finances du 5 mars 1932, a prévu cet impôt pour les années 1931 et 1932 en prévoyant éventuellement la possibilité d'un allègement ou d'une suppression, aussitôt que la situation du marché du travail rendrait de telles mesures possibles. Les contribuables libres de l'impôt sur le revenu étaient également libres de l'impôt de crise. L'imposition est pourtant calculée sur la base du revenu brut. Le travailleur que nous avons mentionné dans notre exemple devait payer chaque mois 2 marks d'impôt de crise. Le décret-loi, rendu le 14 juin 1932, par le cabinet Von Papen, a supprimé l'impôt de crise sur les salaires et conservé seulement celui sur le revenu. L'impôt de crise sur les salaires a été remplacé par un «impôt de secours-chômage». Par cette innovation la répartition inéquitable des impôts sur laquelle nous avons déjà attiré l'attention a été encore fortement aggravée. Seuls les bénéficiaires de rentes sociales sont libres d'impôts. Un revenu non imposable n'a pas encore été prévu. Comparativement au taux de l'impôt de crise (annulé à partir du 1er juillet 1932), l'impôt de chômage représente une augmentation de 1,5 %. On peut dire avec raison que l'impôt de crise sur le salaire a tout simplement reçu un nom nouveau afin de voiler le fait que cet impôt charge la classe travailleuse en épargnant la propriété:

Revenus jusqu'à 125 marks mensuellement	1,5 %
" " 300 ..	2,5 %
" " 700 ..	"
a) pour les premiers 300 mk.	2,5 %
b) au-dessus de 300 ..	5,75 %
" " 3000 marks mensuellement	5,75 %
Au-dessus de 3000 ..	6,5 %

Cet impôt est prélevé sur le salaire brut. Le salaire de 208,67 marks mentionné dans notre exemple est soumis mensuellement à un impôt de 5,25 marks. L'ouvrier de Bärwalde libre d'imposition avec ses 1.040 marks de salaire annuel ou 86,66 marks mensuellement, doit payer mensuellement 1,30 marks d'impôt de secours-chômage. Cet impôt touche principalement les travailleurs soumis à l'assurance-chômage et n'est autre chose qu'une augmentation de la cotisation d'assurance-chômage, augmentation unilatérale qui ne touche pas les employeurs.

(voir la suite page 92).

### IMPOT COMMUNAL EN 1931

Aperçu sur l'importance diverse des impôts communaux établi selon la situation au 1er avril 1932

Groupes de communes	Pourcentage du taux de l'impôt communal															
	libres de l'impôt	25	33 1/3	50	75	100	150	200	250	300	350	400	450	475	500	600
au-dessus de 500.000 habit.	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	3	2	—	—	—	—
de 200.000 à 500.000 habit.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	9	6	2	—	—	—	—
de 100.000 à 200.000 habit.	—	—	—	—	—	2	—	1	—	10	5	1	1	—	—	—
de 50.000 à 100.000 habit.	1	—	—	—	—	1	1	5	1	18	13	5	1	—	—	—
de 20.000 à 50.000 habit.	—	—	—	—	—	3	4	14	5	52	11	15	1	—	5	1
de 10.000 à 20.000 habit.	4	—	—	—	—	19	3	26	2	53	13	19	1	—	5	—
de 5.000 à 10.000 habit.	4	—	—	—	—	41	11	45	6	106	19	10	1	—	5	—
de 2.000 à 5.000 habit.	22	—	—	1	1	110	14	105	6	161	28	33	1	—	2	1
jusqu'à 2.000 habit.	401	1	2	27	4	1007	168	516	54	715	120	149	7	1	23	20

Si nous considérons l'exemple fourni par l'artisan berlinois cité ci-dessus, nous verrons qu'en 1931, il a payé un supplément sur l'impôt de base communal de 300 %, soit 27 marks. Si le travailleur en question avait habité Potsdam près de Berlin, il n'aurait rien eu à payer parce que cette ville ne prélève absolument aucun impôt communal. Si par contre il avait habité Bärwalde, il aurait eu à payer un supplément de 600 %, soit 54 marks. En février 1932 les tractations qui ont eu lieu entre l'«Allgemeiner Deutscher Gewerkschaftsbund» et le ministre des Finances ont conduit au résultat que les ouvriers qui, en 1932, étaient libérés de l'impôt, n'auraient à payer pour 1931 que la moitié de l'impôt communal à retenir sur le salaire pendant l'époque s'étendant du 1er janvier au 30 juin. Cette

diminution a été accordée à la suite de la situation impossible causée par les réductions continues de salaire qui se sont prolongées au-delà du 10 octobre. Cet impôt communal qui, en tant qu'impôt purement individuel, ne tient pas même compte de la situation familiale est tout à fait anti-social, ce qui est prouvé par le fait qu'à Bärwalde par exemple où le salaire horaire d'un ouvrier marié non qualifié atteint en moyenne 50 pfennigs, l'impôt communal auquel il est astreint est de 27 marks, alors que son salaire annuel, libéré de l'impôt, est de 1.040.— marks.

La loi sur l'impôt de crise promulguée le 5 juin 1931 a imposé aux travailleurs de nouvelles charges. L'impôt de crise est encore plus anti-social que l'impôt communal, du fait que les contribuables

# CHEMINOTS

## Les salaires, primes et allocations des agents de la locomotive espagnols

### Salaires

Les taux des salaires des cheminots espagnols sont établis par an. Les taux suivants sont applicables pour les mécaniciens et chauffeurs de locomotives.

Mécaniciens :		Pesetas par an
Classe spéciale . . . . .		5.550.—
Première classe . . . . .		4.995.—
Deuxième " . . . . .		4.680.—
Troisième " . . . . .		4.100.—
Quatrième " . . . . .		3.690.—
Chauffeurs :		
Première classe . . . . .		3.260.—
Deuxième " . . . . .		3.100.—
Troisième " . . . . .		2.780.—

Un chauffeur qui fait temporairement fonction de mécanicien touche pendant cette période les salaires, primes et allocations auxquels a droit un mécanicien de quatrième classe; de même un ouvrier de remise de locomotive qui fait temporairement fonction de chauffeur a droit à la rétribution d'un chauffeur de troisième classe.

### Allocations

Outre leur salaire fixe, les mécaniciens et chauffeurs (ainsi que d'ailleurs les autres agents des chemins de fer) touchent une allocation annuelle équivalente à un mois de salaire; elle est généralement payée au début du mois de mai. Ils reçoivent en outre, tous les 6 mois, une allocation d'un demi-mois de salaire qui cependant peut être supprimée entièrement ou en partie, si l'agent en question a été l'objet de certaines punitions pendant le semestre pour lequel cette allocation est accordée.

### Indemnités de parcours

A côté de leur salaire fixe, les agents de la locomotive ont droit à une indemnité établie suivant le nombre de kilomètres parcourus. Le montant de cette indemnité varie suivant le type de la locomotive.

(suite de la page 91).

La contribution à l'assurance-chômage est de 6,5 %. Le paiement est effectué moitié par les employeurs, moitié par les travailleurs. Tous les impôts et cotisations auxquels est soumis l'ouvrier allemand (caisse maladie, retraite, impôts) représentent environ mensuellement le montant d'une semaine de travail.

Peut-être cette situation poussera-t-elle les travailleurs, par une manifestation de leur volonté collective, à réaliser un changement qui s'impose. Il faudra aussi obliger les millionnaires à participer aux impôts dans la même mesure que les travailleurs.

Otto Schumann, Berlin.

Pour les mécaniciens les taux en sont les suivants:

	Pesetas par km.
<i>Locomotives à 2 essieux accouplés</i>	
Jusqu'à 3.000 km. . . . .	0,00875
Au-dessus de 3.000 km. . . . .	0,015
<i>Locomotives à 3 essieux accouplés</i>	
Jusqu'à 2.500 km. . . . .	0,01
Au-dessus de 2.500 km. . . . .	0,0175
<i>Locomotives à 4 essieux accouplés</i>	
Jusqu'à 2.000 km. . . . .	0,0125
Au-dessus de 2.000 km. . . . .	0,025

Les chauffeurs touchent la moitié de ces montants.

*Primes ou déductions pour économie ou gaspillage de combustibles et de lubrifiants*

Les agents de la locomotive touchent une prime de 12,50 pesetas pour chaque tonne de charbon et de 0,50 pesetas pour chaque kg. d'huile, économisés sur les quantités autorisées. D'autre part, des retenues sont effectuées sur leurs salaires pour toute consommation dépassant ces quantités, à raison de 12,50 pesetas pour chaque tonne de charbon et de 0,25 pour chaque kg. d'huile. Le mécanicien entre pour les deux tiers et le chauffeur pour un tiers dans ces primes et déductions. Lorsque pendant plus d'un mois, un mécanicien est accompagné par plus d'un chauffeur, le tiers de la prime ou de la déduction, suivant les cas, est partagé entre les chauffeurs en cause, en proportion des parcours qu'ils ont accomplis avec le mécanicien. La quantité de charbon autorisée varie suivant le type de la locomotive, le genre de remorquage auquel elle est affectée et le caractère du terrain où s'effectue le parcours. Un train de marchandises par exemple, desservant l'itinéraire Madrid — Avila peut consommer de 470 à 800 gr. de charbon par 10 tonnes-km., selon le type de la locomotive; un train de marchandises allant de Madrid à Segovia de 580 à 850 gr.; un train de voyageurs allant de Madrid à Valladolid de 450 à 850, un train de voyageurs allant de Madrid à Segovia de 665 à 1.050. Avec cela, la locomotive a encore droit pour elle seule à une consommation de 7 à 11,5 kg. par km. parcouru, suivant le type de la machine. Lorsque la locomotive circule haut-le-pied, cette quantité est augmentée de 33 %. Les locomotives qui remorquent des trains chauffés à la vapeur ont droit en plus en hiver à 1 kg. de charbon par km. parcouru. Ces quantités comprennent le combustible nécessaire pour l'allumage et pour garder la locomotive en état de marche pendant les arrêts prévus par l'horaire. Les locomotives devant rester sous pression, mais n'étant pas en ser-

vice (locomotives de réserve par exemple) ont droit à une consommation allant de 13 à 40 kg. par heure, suivant le type de la machine. Les locomotives de manœuvres peuvent généralement consommer 60 kg. de charbon par heure de manœuvres, mais leur consommation peut monter jusqu'à 150 kg. dans certaines gares, lorsque le travail est particulièrement difficile ou lorsque les rails sont placés d'une manière peu avantageuse.

La quantité autorisée d'huile est indépendante de la nature du travail exécuté. Elle dépend uniquement du type de la locomotive et varie de 20 à 40 grammes par km. parcouru. Ce montant comprend aussi la prime accordée pour le tender. Dans le cas de locomotives de manœuvres, on considère une heure de manœuvres comme équivalente à 6 km. de parcours.

### Primes ou déductions pour temps gagné ou perdu

En cas de retards des trains qui ne sont pas de la faute des agents de la locomotive, on paie une prime pour le temps qui a été gagné par une augmentation de la vitesse du train sans que les limites fixées par décret ou par les ordonnances des compagnies aient été dépassées. Les taux suivants sont ceux que l'on paie habituellement par minute, bien qu'il y ait d'autres taux pour certaines lignes et pour certains trains.

Pour chaque minute gagnée

	Pesetas	
	Mécaniciens	Chauffeurs
Par des trains rapides et autres trains de voyageurs dont la vitesse excède 50 km. à l'heure	0,2	0,10
Par d'autres trains de voyageurs ou trains mixtes . . . . .	0,0666	0,0333
Par des trains de marchandises	0,0533	0,0267

Dans le cas de retards n'ayant pas l'approbation des autorités du service en cause, des déductions sont effectuées sur les salaires dans la mesure ci-après:

	Pesetas	
	Mécaniciens	Chauffeurs
a) Train dont la vitesse excède 45 km. à l'heure:		
Pour les premières cinq minutes . . . . .	néant	néant
Pour chaque minute subséquente . . . . .	0,40	0,20
b) Autres trains:		
Pour les premières cinq minutes . . . . .	néant	néant
Pour chaque minute suivante	0,1333	0,0666

Des déductions ne peuvent pas être faites pour plus de 60 minutes, lorsqu'il s'agit des trains prévus au point a), ni de plus de 180 minutes lorsqu'il s'agit des trains prévus au point b). Dans le cas de trains remorqués par deux locomotives, les primes ou, le cas échéant, les déductions, sont appliquées aux deux équipes d'agents.

### Indemnités pour absence du lieu de résidence

Les mécaniciens ont droit à 0,20 pesetas et les chauffeurs à 0,18 pesetas pour chaque heure passée pour raisons de service en dehors du lieu de résidence. La période est calculée de une heure et demie avant l'heure officielle de départ du train, jusqu'à une heure et demie, après l'arrivée effective.

Lorsqu'il s'agit de travaux de manœuvres, les mécaniciens ont droit à 0,10 et les chauffeurs à 0,09 pesetas par heure.



## La crise en Roumanie et les cheminots

La Roumanie est, selon les données statistiques, un des pays les plus riches de l'Europe. Elle peut produire en quantités immenses le blé et le pétrole. Elle dispose de débouchés maritimes, elle a à sa disposition une des voies navigables les plus importantes d'Europe, le Danube.

Pratiquement, la Roumanie est dans la misère. L'industrie est paralysée; les chantiers navals de Braïla ont cessé leur exploitation, de grandes fabriques d'avions et de constructions métalliques végètent. La grosse industrie laisse éteindre les hauts-fourneaux. La production du pétrole a diminué dans des proportions catastrophiques. L'agriculture, la principale richesse nationale, marche rapidement vers une ruine totale. La surface ensemencée de blé a diminué de 40%, chiffre énorme lorsqu'on sait que la culture du blé représente 44 % du revenu national. La culture du blé est remplacée par des cultures de moindre valeur, comme le maïs. Le prix du blé qui était de 25,52 lei les 100 kgs. en 1923, n'atteignait plus que 8,54 lei en janvier 1932, soit une diminution de plus de 66 %. Au marché, les paysans ont de la peine à vendre une vache 500 lei (15 francs-or). Les prix de transport, malgré les réductions de taxe répétées, dépassent souvent la valeur du produit transporté. Dans quelques parties du pays, les dettes hypothécaires dépassent la valeur de la propriété. La seconde des richesses nationales, le pétrole brut, qui était coté à 1,61 lei le kilogramme en 1928, est actuellement offert à 0,48 (la production du pétrole représente 10% du revenu national). Cette chute du cours du pétrole a donc réduit le revenu national de près de 7,5 %.

La puissance d'achat des masses est minée, les importations diminuent. De 1927 à 1931, elles ont passé de 33.428 milliards à 15.858 milliards de lei. Les exportations ont passé de 1927 à 1931 de 37.043 milliards à 22.984 milliards; les recettes douanières de 9.243 à 2.516. Le budget général de 1932 prévoit un déficit de 12 milliards pour le budget ordinaire et 38 milliards pour le budget extraordinaire. Le service des dettes nécessite de 60 à 65 % des recettes de l'Etat.

Mais devant cette crise que sont devenues les recettes de l'Etat?

«Dans quelques parties du pays» écrit la revue «Wirtschaftsdienst» du 17 juin 1932, «les salaires des fonctionnaires n'ont pas été payés depuis plusieurs mois». Elle ajoute: «toutes les tentatives faites pour enrayer la corruption des fonctionnaires, depuis des mois sans ressources, ont été vaines». (Ajoutons qu'on évalue les pertes subies par les chemins de fer, à la suite de la corruption, à plusieurs milliards de lei environ.)

Le gouvernement — qui ne semble pas manquer d'ironie — prévoit une réduction de 50 % du salaire de tous les fonctionnaires (de quels salaires? puisqu'ils n'en touchent point!).

Le pays est donc dans la désorganisation la plus complète. Il va sans dire que les chemins de fer, dont la tâche est d'assurer la circulation régulière des produits, se ressentent les premiers de cette anarchie. Impuissante, la direction des chemins de fer roumains a prié M. Gaston Leverve, secrétaire général de l'Union internationale des Chemins de fer, d'étudier un plan de réorganisation des chemins de fer roumains. M. Leverve a donc étudié la situation actuelle des chemins de fer et présenté un rapport dont nous ferons largement usage ici.

En 1928 le déficit des chemins de fer était déjà «estimé» à 1.625 millions de lei. (Nous disons «estimé» parce qu'une comptabilité régulière *manquait totalement*.) En 1931 le déficit a atteint 2 milliards de lei. Examinons rapidement les causes de ce déficit. «Les chemins de fer, écrit M. Leverve, ont été vivement sollicités de tous côtés de réduire leurs tarifs pour parer aux effets de la crise économique, et venir en aide à l'industrie et à l'agriculture. Cédant à ces demandes, ils ont accordé en 1931 de nombreuses et très importantes réductions des tarifs en trafic intérieur, et plus encore à l'exportation, notamment pour les céréales, les pâtes alimentaires, les animaux vivants, le bois de chauffage etc. C'est sans doute par suite de ces réductions qu'on a observé en 1931 un fléchissement des recettes, notablement supérieur à la baisse des transports. Tout récemment encore une forte réduction vient d'être consentie pour le mazout à l'exportation... Il faut ajouter qu'à côté des transports taxés suivant les tarifs commerciaux, il existe encore sur les C.F.R. un grand nombre de transports effectués *gratuitement* ou à prix très *réduit* et qu'il en résulte de ce chef une perte de recettes très appréciable. Le programme de stabilisation... prescrivait la suppression des gratuités et la révision des réductions de tarifs... Depuis la mise en vigueur du plan, les C.F.R. se sont efforcés de poursuivre la réalisation de ces prescriptions, mais ils n'ont pu obtenir dans cette voie que des résultats partiels et insuffisants. Les gratuités et réductions de transport sont encore accordées trop largement à certaines catégories de personnes et les C.F.R. continuent à ne recevoir qu'une partie de la valeur des services effectués pour le compte de l'Etat. La valeur des avantages tarifaires accordés à la demande de l'Etat aux MILITAIRES, aux fonctionnaires en activité etc. ainsi que le prix des transports exécutés en faveur des administrations publiques, sont chiffrés par les chemins de fer à 2 milliards de lei.» *Ne s'agit-il pas là de transports militaires?*

Passant au personnel, l'auteur du rapport écrit: «La réduction des dépenses pour le personnel actif provient tout d'abord de la compression de l'effectif ramené de 114.764 agents en 1928 à 88.350 au premier janvier 1932, soit 24 %

de diminution.» La compression de l'effectif des C.F.R. a été accompagnée par des réductions de traitements et de salaires. «A dater du 1er janvier 1931, la première réduction, par l'application d'une «courbe de sacrifice» a entraîné des diminutions variant de 10 à 23%. Une nouvelle réduction uniforme de 15 % est entrée en vigueur le 1er janvier 1932. Malheureusement l'Etat s'est attribué la plus grande partie du bénéfice de ces mesures». En outre, en 1931, les impôts des fonctionnaires de l'Etat — dont les cheminots font partie — ont été augmentés de 25 %. Les indemnités de logement des ouvriers des chemins de fer ont été réduites de 90 %.

Tandis que baissaient les effectifs et les salaires des cheminots, les «effectifs de paix» de l'armée roumaine passaient de 162.000 hommes à 216.000 hommes. Il y a en Roumanie un officier d'Etat-major pour 46 soldats (en Italie fasciste, un pour 712 hommes) et un général pour 621 soldats (1.729 en Italie). L'armée roumaine compte 15.754 officiers de l'active (15.271 en Italie pour une armée trois fois plus nombreuse). En regard de cette augmentation, l'effectif du personnel par kilomètre exploité est tombé de 10,34 agents en 1928 à 7,88 en 1931.

La situation catastrophique des chemins de fer a également durement touché le personnel des ateliers. Après la conclusion de la paix, pendant la période de haute conjoncture, les chemins de fer de l'Etat, dont les ateliers étaient insuffisants pour faire face aux réparations et à la construction du matériel nécessaire, avaient conclu des contrats à longue échéance avec l'industrie privée. En même temps, la capacité de production des ateliers C.F.R. a augmenté. L'Etat vient d'annoncer qu'il allait réduire de 50 % les commandes passées à l'industrie privée. Mais de son côté, l'industrie privée demande que les chemins de fer réduisent l'activité de leurs ateliers et lui remettent le 75 % des commandes. On ne sait pas encore jusqu'à quel point le gouvernement répondra à ces exigences, car malgré les progrès réalisés, les ateliers de réparations sont pour la plupart anciens. Leur production insuffisante oblige encore les chemins de fer à recourir aux ateliers particuliers. Les chemins de fer roumains ont fermé les ateliers de Bucarest-Nord et de Tighina et ont créé à Grivitza dans la banlieue de Bucarest un vaste atelier moderne.

Quoiqu'il en soit «l'augmentation de la production des ateliers en 1931, écrit M. Leverve, en ce qui concerne les grosses et moyennes réparations de locomotives, a été de 12,9 % par rapport à 1930. Ces résultats ont été obtenus grâce aux travaux d'amélioration réalisés sur les fonds d'emprunt et à la meilleure organisation du travail dans les ateliers; leur production a passé de 69 à 124 grosses réparations, soit une augmentation de 57 %. Pour les voitures et les wagons, le nombre des réparations a diminué dans une proportion moindre que la dépense

correspondante en raison de la baisse de la main-d'œuvre et des matériaux.»

Ainsi, selon le rapport de l'Union internationale des Chemins de fer, la production a augmenté et les salaires ont baissé. Seulement le rapport ne dit pas dans quelles proportions scandaleuses les salaires des ouvriers ont baissé!

A l'heure actuelle, le salaire d'un ouvrier des ateliers est inférieur de 60 % à ce qu'il était en décembre 1931.

En novembre 1931, un tourneur des ateliers recevait, pour 187 heures de travail, un salaire de 7.857 lei (y compris les allocations) soit environ 1170 frs. fr. En décembre, pour 172 heures, ce salaire était de 7811 lei (1160 frs. fr.). Les indemnités de logement de 300 à 1900 lei dont bénéficiaient les ouvriers ont été réduites de 90 %. Les indemnités de vie chère, oscillant entre 200 et 400 lei, ont été supprimées, si bien qu'en janvier 1932, le salaire de 168 heures de travail n'était plus que de 3.252 lei (490 frs. fr.). Il s'agit là du cas d'un ouvrier qualifié, relativement bien payé. De cette somme il faut encore déduire les impôts et les versements à la caisse maladie et de retraite. Ne pouvant vivre avec ce qui leur reste, les ouvriers font des dettes, si bien que le salaire est souvent saisi par les créanciers. *Le jour de la paie, certains ouvriers sont même les débiteurs de la direction.*

Les cheminots roumains sont dans la presque impossibilité de se défendre. Le système électoral roumain empêche les représentants de la classe ouvrière de faire entendre au Parlement la voix de ceux qu'ils sont appelés à défendre. D'autre part de droit de s'organiser en syndicats, inscrit dans la loi depuis 1920, n'est qu'un droit virtuel dont l'application dépend du premier gendarme venu... Si la législation protectrice du travail n'est pas appliquée dans l'industrie privée, elle l'est encore moins dans les entreprises de l'Etat. La plupart des salariés appartenant à ces entreprises ne jouissent même pas de la liberté syndicale, et les conditions de travail et de salaire ne sont pas fixées par un accord entre les parties, mais bien par le chef d'atelier sans qu'aucun droit de réclamation ni de contestation ne soit reconnu. *Il en est ainsi des chemins de fer de l'Etat.* (paroles prononcées par le camarade Mirescu, délégué ouvrier roumain, devant la XVIème session de la Conférence Internationale du Travail, à Genève, en avril 1932).

Le Directeur général des chemins de fer roumains est le général Jonescu qui, arbitrairement, licencie ou met à pied les membres militants de l'organisation des cheminots qui, malgré toutes les entraves, a tout de même réussi à se constituer et même augmente. La conscience de classe des travailleurs s'affermir malgré les lois iniques, les « combines » électORALES d'un gouvernement aux abois et de sa police formidable. Les masses ont faim:

La Roumanie bouge.

## Les tarifs de chemins de fer: un instrument de la politique économique

«Les tarifs sont basés sur la valeur des objets transportés, et sur des considérations économiques générales. Les marchandises de grande valeur paient le transport des marchandises en vrac.»

*L'Economie Internationale*, — organe de la Chambre Internationale de Commerce.

«La concurrence automobile a ébranlé le système tarifaire des chemins de fer. Des principes reconnus et vénérables de la politique des transports sont mis en doute. On commence à s'intéresser à leur histoire et l'on découvre que leur existence est subordonnée à celle des circonstances dont ils sont issus... Ces principes ne résultent pas de considérations purement commerciales, mais plutôt de considérations de *politique économique.*»

Ces quelques lignes impartiales du Dr. Paul Wohl, Directeur de la Section des Transports et Communications à la Chambre de Commerce Internationale, peu suspecte de tendances socialisantes, sont une des meilleures introductions possibles au présent article où nous allons tenter de démontrer les liens qui unissent intimement les tarifs de chemins de fer au système capitaliste et font des tarifs un instrument de la politique économique des Etats capitalistes.

*Les tarifs ont des causes historiques liées à l'origine même des chemins de fer.* Les principes qui président à l'établissement des tarifs ont des causes historiques et techniques. Ils sont subordonnés aux circonstances dont ils sont issus. La production du matériel fixe et roulant des chemins de fer est intimement liée à la lourde industrie et en constitue une part importante. En effet, les chemins de fer et la grosse industrie se sont développés *parallèlement*. La grosse industrie a construit le premier matériel ferroviaire, les chemins de fer ont transporté les matières premières destinées à l'industrie. Transport par voie ferrée et industrie sont indissolublement liés.

Les membres du Comité des Forges figurent pour une part importante dans les Conseils d'administration des Réseaux français. Il en est de même en Allemagne où les représentants de la grosse industrie siègent au sein du Conseil d'administration de la Reichsbahn. Schneider du Creusot est le plus gros producteur de rails de France. Le Comité des Forges groupe tous les producteurs de rails de France ainsi que les Tréfileries. (Nous avons insisté, au cours de notre article sur la nationalisation des chemins de fer français, sur l'abus de matériel lourd et sur le renouvellement inconsidéré des rails). Les Tréfileries du Havre sont intimement liées à la Banque de Paris et des Pays-Bas qui, tout en étant la banque des fabricants d'armes et de munitions, est en même temps celle des constructeurs de matériel de chemin de fer. Bien que le projet ait échoué, la Banque de Paris et des Pays-Bas a joué un rôle important dans le plan du réseau danubien développé par Tardieu, ancien président du Conseil, inféodé au Comité les Forges. En Allemagne, Krupp est un des plus importants fournisseurs

de matériel ferroviaire. Il est associé aux «Vereingte Stahlwerke», un des plus importants producteurs de rails.

Citons un exemple, aussi récent que frappant, de cette liaison étroite qui existe entre les chemins de fer et la lourde industrie.

Monsieur Dorpmüller, Directeur de la Reichsbahn et Président de la Commission des Travaux Publics de la Société des Nations, a recommandé à cet organisme la mise en chantier d'importants travaux ferroviaires dans la région de Varsovie.

En se plaçant au point de vue nationaliste allemand, l'importance stratégique de tels travaux n'échappera à personne. Pourquoi Monsieur Dorpmüller, Directeur de la Reichsbahn, dont le Conseil d'administration est lié à la grosse industrie qui se réclame à grands cris du patriotisme allemand et subventionne Hitler «de sauveur de la patrie allemande», a-t-il recommandé de tels travaux? La réponse est simple. La Reichsbahn répartit ses ordres aux producteurs de matériel fixe et roulant selon un accord qui a toutes les caractéristiques d'un accord de cartel. Mais la Reichsbahn est elle-même un important producteur de matériel ferroviaire. On comprendra sans peine que de tels travaux, s'ils devaient être entrepris, seraient distribués aux fabricants de rails et de matériel fixe allemands (dont la Reichsbahn fait partie) dans une proportion déterminée par le cartel international de l'acier, le cartel international des producteurs de rails, l'entente des constructeurs de wagons (officiellement dissoute mais pratiquement encore en activité) dont tous les producteurs de matériel ferroviaire font partie.

Aux Etats-Unis, la Bethlehem Steel Works, la plus grande entreprise américaine de fabrication de matériel de guerre est en même temps le plus gros producteur de matériel ferroviaire. Rappelons que les chemins de fer argentins, construits et financés par le capital anglais, sont obligés d'acheter leur matériel en Angleterre. Les producteurs anglais de matériel ferroviaire sont financés par les banques mêmes qui financent les chemins de fer.

Les chemins de fer sont donc bien les promoteurs de la grosse industrie. Telles sont, bien sommairement esquissées, les raisons historiques de la liaison actuelle entre les chemins de fer et la grosse industrie.

La grosse industrie *détermine* la POLITIQUE ECONOMIQUE des Etats. A leur tour, comme le dit M. Wohl, les tarifs des chemins de fer sont déterminés par «des considérations de politique économique», en d'autres mots par la politique impérialiste des grandes puissances

(Voir la suite page 99)

## DANEMARK

**L**e Danemark est un des pays qui, à l'heure actuelle, n'ont pas encore ratifié la Convention de Washington relative à la journée de huit heures.

Un mouvement syndical bien organisé que ni les chrétiens-sociaux, ni les fascistes ne sont parvenus, malgré leurs efforts, à affaiblir, impose au patronat la journée de huit heures lors de l'établissement de contrats collectifs. Bien que la majorité des travailleurs bénéficie des huit heures (les cheminots y compris), *la journée de huit heures n'est pas encore légale*, sauf en ce qui concerne les ouvriers des entreprises à marche continue.

Les délégués danois à la Conférence de Washington se sont prononcés, sans exception, en faveur de la convention, aussi bien les délégués patronaux et gouvernementaux que les ouvriers. Soumise au Parlement lors de la session 1920-21, la convention a été repoussée, sans que le gouvernement ait tenté le moindre effort pour la faire ratifier, bien qu'il disposât alors de la majorité dans le «Folketing» (Chambre des députés) et dans le «Landsting» (Sénat).

En 1919, parallèlement aux travaux de la Conférence de Washington, le gouvernement danois avait institué une commission, dite «commission des heures de travail». Bien qu'elle ait, à la majorité, voté un projet en faveur de la journée de huit heures, le Parlement en rejeta le principe.

En 1921, le parti socialiste reprit la proposition de la commission (qui s'étendait également aux cheminots), mais ne réussit pas à la faire passer devant la majorité réactionnaire des deux chambres.

Pendant le gouvernement socialiste qui se maintint de 1924 à 1926 sans majorité parlementaire, la proposition fut adoptée par le Folketing, grâce à l'appui du parti radical, mais elle fut repoussée par le Landsting.

A l'heure actuelle, le parti socialiste, en accord avec l'action lancée par la Fédération Syndicale Internationale en faveur de la semaine de 40 heures, a l'intention de proposer la journée de 6 heures au cours de la session parlementaire 1932-33. On ne peut pas encore dire avec précision si cette proposition s'étendra aux chemins de fer.

### EFFECTIF DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT DANOIS EN 1930 (NON COMPRIS LE PERSONNEL DES FERRY-BOATS)

Administration centrale . . . . .	721
Services régionaux . . . . .	406
Entretien et surveillance des voies et bâtiments. . . . .	4.976
Services des gares . . . . .	7.105
Services des trains . . . . .	2.121
Service des ateliers. . . . .	2.503
Effectif total . . . . .	21.791

# CHEMINS DE FER DE L'ETAT

## DURÉE DU SERVICE

Les prescriptions concernant les heures de travail parlent uniquement de durée de service et non pas de durée de travail. La durée du service est calculée sur la base d'un mois de 30 jours avec 4 jours de congé. On a réparti le service en trois catégories suivant l'intensité du travail :

- a) *Service composé, dans sa plus grande partie, de travail effectif et exigeant une grande attention.* La durée en est limitée à 208 heures par mois. Sont classés dans cette catégorie le service des locomotives, le service d'entretien de la voie, le service des manœuvres dans les grandes gares ainsi que le travail intensif dans les bureaux, dans le service de dispatching, le service des trains, les services de sécurité et dans les hangars de marchandises.
- b) *Service moins astreignant* que sous a) mais exigeant une attention soutenue et un travail effectif pendant plus de la moitié de la durée du service. La durée du service ne doit pas dépasser 234 heures par mois.
- c) *Tous les autres services* y compris les services des passages à niveau, de la surveillance des signaux, des ponts sur les voies d'eau où la circulation n'est pas intense, divers services de contrôle, le service dans les bureaux régionaux. La durée peut atteindre 260 heures par mois.

A bord des locomotives conduites par un seul homme, la durée du service ne doit pas dépasser 195 heures par mois. Dans le service d'entretien de la voie, la durée du travail est limitée à 7 heures pendant les mois de décembre et janvier, mais prolongée à 9 heures pendant la période allant du 15 mars au 15 mai.

## DÉFINITION DES HEURES DE SERVICE

Les heures de service représentent le temps qui s'écoule entre l'arrivée au lieu de travail et le départ du lieu de travail. Les pauses de 30 minutes et plus sont déduites de la durée du travail.

Les pauses sont des interruptions du travail pendant lesquelles l'agent est libre de quitter le service. Les heures des repas doivent être calculées de manière à ne pas être comprises dans les heures de service.

## DURÉE DU SERVICE DE CERTAINES CATÉGORIES

Pour autant que la durée d'une petite partie du service, rentrant dans une des catégories sus-mentionnées, ne peut pas être vérifiée, on fixe une moyenne journalière qui est calculée sans prendre en considération, si dans un cas déterminé, le service effectivement fourni est supérieur ou inférieur à cette moyenne.

## PERSONNEL DES TRAINS

La durée du service commence à l'heure fixée par l'ordre de service et se termine un quart d'heure après l'arrivée à la station destinataire ou à celle où le personnel en question est remplacé.

## PERSONNEL DES LOCOMOTIVES

Le service comprend, outre la durée du trajet, la mise en état de marche de la locomotive et sa remise au dépôt ou, entre les mains d'une autre équipe. Le service préparatoire et de remise comprend la surveillance du chargement, à bord de la machine, de l'eau, du charbon, du sable et de l'huile nécessaires, ainsi que l'inspection. Les mécaniciens doivent établir un rapport journalier ; les chauffeurs assurent le nettoyage du poste de commande. (Le chargement du charbon et le nettoyage de la machine ne sont pas assurés par les chauffeurs, sauf dans les stations où il n'y a pas de personnel de dépôt. Dans ces cas, le service préparatoire et le service de remise sont compensés chacun par l'octroi de 20 minutes supplémentaires).

Le service préparatoire oscille entre 20 et 95 minutes et le service de remise entre 15 et 70 minutes suivant les circonstances et le type de la machine.

En service de réserve au dépôt, le service préparatoire est de 15 minutes. Pendant ce service de réserve, les chauffeurs peuvent être chargés du nettoyage des parties intérieures de la cabine de la locomotive. Lors de changement de personnel en cours de route, lorsque l'arrêt réglementaire de la locomotive au dépôt pour des raisons de service est plus court que la somme du temps de préparation et de remise, ce temps d'arrêt est diminué mais il ne doit en aucun cas être inférieur à 15 minutes.

## SERVICE DE SURVEILLANCE DES VOIES LE DIMANCHE

Ce service est calculé suivant le temps effectivement fourni, quatre heures de travail étant garanties.

## VOYAGES DE SERVICE

Ces voyages sont calculés comme *demi-service* à l'exception toutefois des voyages exigeant plus de 90 minutes par jour de service. Le temps dépassant 90 minutes par jour ou 36 heures par mois est compté comme service entier.

## PAUSES EN DEHORS DU LIEU DE DOMICILE

Ces pauses sont considérées comme temps de service entier, lorsqu'elles ne dépassent pas 90 minutes pour le personnel des locomotives et 60 minutes pour le reste du personnel.

## SERVICE DE RÉSERVE

Le service de réserve au lieu d'attache est considéré pour les  $\frac{2}{3}$  comme service pour le personnel des catégories a) et b). Lorsque l'agent de réserve peut passer ce temps à son domicile, il est compté pour un  $\frac{1}{3}$  comme service. (Ce dernier calcul s'applique également aux agents de la catégorie c.) Lorsque l'agent en service de réserve effectue du travail effectif, le temps nécessité par ce travail est compté comme service entier.

## AMPLITUDE DE LA JOURNÉE DE SERVICE

La journée de service ne doit pas être coupée plus de deux fois au cours de 24 heures.

Son amplitude ne peut pas dépasser :

12 heures pour le personnel roulant — 15 heures pour le reste du personnel.

Le service de route des locomotives ne peut pas, sans l'octroi de repos convenables, dépasser 10 heures ininterrompues, y compris les travaux de préparation et de remise.

Le service de réserve au lieu du travail ne doit pas dépasser 10 heures ininterrompues.

Le service de traction combiné avec du service de réserve, ne doit jamais dépasser 13 heures. Le service doit être réparti de telle manière que l'agent dispose de 9 heures de repos consécutives, par 24 heures. Autant que possible, les agents doivent avoir la possibilité de passer ces heures de repos à leur domicile. Le repos peut être ramené à 8 heures, lorsque les circonstances l'exigent et que l'agent y consent. Hors du lieu de domicile, ces heures peuvent être ramenées à 6 pour le personnel roulant.

Le service de réserve à domicile commence pour le personnel des trains, lorsque des ordres spéciaux n'en disposent pas autrement, 9 heures après la fin du service précédent et prend fin à la réception d'un nouvel ordre.

Lors de la préparation des graphiques de service, le personnel doit avoir la possibilité de faire connaître ses desiderata par l'intermédiaire de ses représentants. Le personnel doit présenter ses observations éventuelles, au plus tard une semaine après la publication des graphiques de service. Le fonctionnaire qui établit définitivement les graphiques de service doit tenir compte des désirs du personnel dans la mesure compatible avec les intérêts du service.

## PERSONNEL DES SERVICES ADMINISTRATIFS

La journée de service est de 7 heures mais peut être prolongée lorsque les circonstances l'exigent. Lorsque le personnel n'a pas l'occasion de prendre son repas en dehors du bureau, il bénéficie à cet effet d'une demi-heure de repos comptant comme temps de service.

Dans certaines circonstances, la durée du travail dans les bureaux peut être réduite par décision ministérielle. Lors de l'établissement du règlement de service, les désirs des employés sont pris en considération dans la mesure du possible.

## HEURES SUPPLÉMENTAIRES

Les heures supplémentaires doivent être, autant que possible, évitées.

Au cas où des heures supplémentaires se répètent régulièrement, elles ne doivent pas dépasser :

15 heures par mois pour le personnel des locomotives — 30 heures par mois pour les autres agents.

On considère comme travail supplémentaire :

- le service imposé régulièrement ou périodiquement par le graphique en sus des normes prescrites ;
- le service imposé comme service supplémentaire en sus des normes prescrites ;
- le travail supplémentaire occasionnel, lorsque la durée en dépasse une demi-heure par jour.

Les pertes de temps occasionnées par des retards et n'entraînant que peu de travail effectif pour les agents, sont compensées comme demi-temps de service.

Jusqu'à concurrence de 20 par mois, les heures supplémentaires sont compensées par des congés octroyés avant la fin du mois suivant. S'il n'est possible, pour des raisons de service, de les compenser par des congés, ces heures sont payées. Les heures dépassant le nombre de 20 par mois sont toujours payées.

Les heures supplémentaires accomplies au cours des quatre jours des fêtes de Pâques, des deux jours de Pentecôte, des deux jours de Noël sont rétribuées par une allocation de 50% en sus du taux des heures supplémentaires.

Les heures supplémentaires ne sont payées qu'aux agents rentrant dans les catégories a, b et c.

La rétribution des heures supplémentaires est la suivante :

- |  |  |   |
|--|--|---|
| a) pour les agents des échelles 9, 11 et 12. . . . . cour. 1,65  |  | c) pour les agents des échelles 15 et 16 jusqu'à la quatrième année après la nomination, les agents des catégories 17b et 18, les assistants et les élèves (bureaux) ayant leur diplôme. . cour. 1,18 |
| b) pour les agents des échelles 13 et 14 ainsi que ceux des échelles 15 et 16 après trois ans . . . . . „ 1,39 |  |   |

Une demi-heure de travail supplémentaire est payée la moitié d'une heure supplémentaire, arrondie aux centimes supérieurs.

## JOURS DE REPOS

Chaque agent a droit à 52 jours de congé par an. Il doit avoir au minimum 3 jours de congé par mois, tombant autant que possible, des jours de fête ou des dimanches. Un jour de congé doit comprendre 36 heures au minimum. (Exceptionnellement 33). Les jours de congé supprimés pour raisons de service doivent être remplacés le plus rapidement possible. Si cela n'est pas possible dans les deux mois qui suivent, il est accordé une compensation en espèces :

- |  |  |   |
|--|--|---|
| a) pour les agents des échelles 9 à 12. . . . . 13,70  |  | c) pour les agents des échelles 15 et 16 jusqu'à la quatrième année après la nomination, ainsi que pour les agents des catégories 17b et 18, les assistants, et les élèves (bureaux) ayant leur diplôme . 10,05 |
| b) pour les agents des échelles 13 et 14 ainsi que ceux des échelles 15 et 16 après trois ans de service dans ces échelles 11,65 |  |   |

## VACANCES

Tout agent ayant six mois de service a droit à des vacances payées. Les vacances sont réglées comme suit :

- |  |  |  |
|--|--|--|
| Echelles 1 à 3 D'après les circonstances. Le directeur général en fixe la durée. Les vacances du directeur général sont fixées par le ministre.  |  | Echelles 10 à 12 Jusqu'à 15 ans après le commissionnement: 2 semaines; après 15 ans: 3 semaines. |
| „ 4 „ 8 Trois semaines.  |  | „ 13 „ 17 2 semaines,  |
| Echelle 9 2 semaines. 18 ans après la nomination comme élève: 3 semaines; les assistants venant de la 14e, 15e et 16e échelle ont droit à 3 semaines de vacances, à partir de la 16ème année de leur commissionnement. |  | Echelle 18 Jusqu'à 15 ans après le commissionnement: 1 semaine. Après 15 ans: 2 semaines.        |

Les femmes gardes-barrières ont droit, lorsque le mari est également au service des chemins de fer, à 2 semaines de vacances en même temps que le mari.

Les demandes de vacances doivent passer par la voie hiérarchique. Le personnel doit être avisé de la date de ses vacances le plus tôt possible. Les jours de vacances qui, pour une cause ou l'autre, ne peuvent être pris au cours d'une année, sont accordés au cours des deux premiers mois de l'année suivante.

En général, les vacances doivent être ininterrompues. Toutefois, en tant que le service n'en est pas dérangé, les agents peuvent prendre leurs vacances en deux fois ou davantage.

Les agents qui désirent prendre leurs vacances au cours de la saison d'été, doivent en faire la demande suffisamment longtemps à l'avance. Ces demandes doivent autant que possible être prises en considération.

## CONGÉS SPÉCIAUX

Pour circonstances de famille, les agents ont droit à 1 à 4 jours de congé sans solde. On accorde seulement 4 jours en cas de voyages éloignés.

Lors de déménagement l'agent a droit à 3 jours de congé non payés.

Des congés non payés sont également accordés pour la liquidation d'affaires syndicales.

Les agents députés au Parlement obtiennent les congés nécessaires pour l'accomplissement de leurs fonctions. Ces congés sont accordés par le Directeur général à la condition que l'agent en question rembourse aux chemins de fer tous les frais qui en découlent.

Les dispositions réglementant les congés des agents exerçant des fonctions publiques (jurés, conseillers municipaux etc.) sont actuellement refondues.

Les agents convoqués devant un tribunal, pour des raisons de service ou autres, obtiennent un congé non payé.

En outre, dans d'autres circonstances, les agents peuvent obtenir des congés lorsque le service le permet; ces congés ne sont accordés que contre paiement par l'agent des sommes suivantes :

<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="text-align: right; font-weight: bold;">couronnes par jour</td> </tr> <tr> <td>pour les agents des échelles 12 et supérieures . . . . .</td> <td style="text-align: right;">10,50</td> </tr> <tr> <td>pour les agents des échelles 13, 14 et 17a, ainsi que ceux des échelles 15 et 16 après trois ans de nomination . . . . .</td> <td style="text-align: right;">8,45</td> </tr> </table>		couronnes par jour	pour les agents des échelles 12 et supérieures . . . . .	10,50	pour les agents des échelles 13, 14 et 17a, ainsi que ceux des échelles 15 et 16 après trois ans de nomination . . . . .	8,45	}	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="text-align: right; font-weight: bold;">couronnes par jour</td> </tr> <tr> <td>pour les agents des échelles 15 et 16 jusqu'à la quatrième année après la nomination, ainsi que pour les agents des catégories 17b et 18, les assistants et les élèves (bureaux) . . . . .</td> <td style="text-align: right;">6,85</td> </tr> </table>		couronnes par jour	pour les agents des échelles 15 et 16 jusqu'à la quatrième année après la nomination, ainsi que pour les agents des catégories 17b et 18, les assistants et les élèves (bureaux) . . . . .	6,85
	couronnes par jour											
pour les agents des échelles 12 et supérieures . . . . .	10,50											
pour les agents des échelles 13, 14 et 17a, ainsi que ceux des échelles 15 et 16 après trois ans de nomination . . . . .	8,45											
	couronnes par jour											
pour les agents des échelles 15 et 16 jusqu'à la quatrième année après la nomination, ainsi que pour les agents des catégories 17b et 18, les assistants et les élèves (bureaux) . . . . .	6,85											

Ces sommes ne doivent être payées que pour les jours de service. Dans des cas spéciaux, le Directeur général peut réduire ces sommes.

## APERÇU DE QUELQUES FONCTIONS

Nous faisons suivre le tableau ci-après, afin que l'on puisse se faire une idée de la répartition des diverses fonctions sur les échelles de traitement :

- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Directeur général; Ingénieur en chef; Chef d'arrondissement</li> <li>2. Chef du service de l'exploitation; Chef du service de la voie</li> <li>3. Inspecteur de l'exploitation de 1ère classe; Ingénieur de la voie de 1ère classe; Ingénieur de la traction de 1ère classe;</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Ingénieur de la voie de 2ème classe; Ingénieur de la traction de 2ème classe etc.</li> <li>5. Chef de gare; Contrôleur des services centraux</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Chef de gare; Ingénieurs</li> <li>7. Chef de gare; Chef de section</li> <li>8. Rédacteur</li> <li>9. Employé principal</li> <li>10. Dessinateur</li> <li>11. Mécanicien de route</li> <li>12. Chef de station; Chef de train</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>13. Chef de manœuvres; Chef de manutention</li> <li>14. Chauffeur; Chef-facteur</li> <li>15. Conducteur; Garde-voie</li> <li>16. Ouvrier de gare; Ouvrier de la voie</li> <li>17. Garçon de bureau</li> <li>18. Garde-barrière</li> </ol> |
|---|---|---|--|

# CHEMINS DE FER PRIVÉS

## DURÉE DU SERVICE

Comme aux chemins de fer de l'Etat, le service est réparti en trois catégories : a) b) c).

Le service doit être si possible ininterrompu. Dans les stations importantes, la durée du travail ne doit pas être répartie sur plus de quatre périodes de présence. Dans les petites stations où le travail effectif est peu important, la journée peut être divisée jusqu'en 5 périodes au maximum.

## PERSONNEL DES LOCOMOTIVES ET PERSONNEL DES TRAINS

La durée de service de ce personnel est de 208 heures par mois de 30 jours. Cette durée totale est répartie selon des tours de service basés sur les horaires établis.

Le service comprend : le service effectif et le demi-service. Par service effectif, on entend le service roulant, le service des manœuvres, le service de mise en état de marche et la remise de trains, les travaux de réparation et de nettoyage. Une heure de demi-service est comptée comme 30 minutes de service effectif. Sont considérées comme demi-service les pauses en dehors de la gare d'attache, le service de réserve, le service de surveillance des locomotives, les attentes aux gares terminus. Dans les petites gares, les heures qui s'écoulent entre le passage des trains et pendant lesquelles la gare est ouverte pour la réception de marchandises, comptent comme demi-service.

## HEURES SUPPLÉMENTAIRES

Les heures supplémentaires sont compensées par des heures de congé. Au cas où une telle compensation est impossible, les heures sont rémunérées.

Lorsque les circonstances obligent un agent à travailler un jour de congé, ce jour de congé doit être compensé par un jour libre dans un délai de deux mois. En cas d'impossibilité, cette journée doit être rémunérée comme huit heures supplémentaires.

L'heure supplémentaire est payée à raison de  $\frac{1}{2600}$  du salaire annuel. La rétribution ne peut toutefois être inférieure à 75 öre.

## JOURS DE REPOS

Les jours de congé doivent, dans la mesure du possible, tomber un dimanche ou un jour de fête.

Le jour de congé doit avoir, lorsque les circonstances le permettent, 36 heures. Il est en général de 30 heures. Exceptionnellement, il peut être ramené à 28 heures.

Chaque agent a droit à 52 jours de congé par an. Il doit avoir au minimum 3 jours de congé par mois.

Les chefs de brigade et les ouvriers de la voie doivent assurer la surveillance de la voie le dimanche. Toutefois, ils doivent pouvoir disposer d'au moins 26 dimanches et jours fériés.

## VACANCES

Jusqu'à 8 ans de service, les agents ont droit à 10 jours de vacances. A partir de la neuvième année, les agents ont droit à 14 jours.

(politique démographique — déterminée souvent par le développement de la grosse industrie, politique d'expansion industrielle etc.). Pour des raisons de concurrence internationale, les tarifs nationaux s'influencent les uns les autres, ceux des grandes puissances déterminent ceux des petits Etats.

De ce qui précède on peut conclure logiquement que les *tarifs ne sont pas basés sur des considérations commerciales*. Le prix de transport ne correspond pas à la valeur du service rendu. Les transports ferroviaires ne sont pas basés sur le principe du coût de revient. «**LES MARCHANDISES DE GRANDE VALEUR PAIENT LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN VRAC.**»

La majorité des marchandises en vrac transportées sont des *matières premières destinées à la grosse industrie*. Elles constituent le 80 % des transports ferroviaires. Toutes ces marchandises qui sont, pour la plupart des produits cartellisés (charbon, fer, acier, ciment etc.) sont transportées à *perte*.

Les tarifs actuels ne sont pas basés sur le volume du produit transporté mais sur sa valeur. Les tarifs appliqués aux matières premières de l'industrie (80 % du volume général) ne sont que *des subventions déguisées* à la lourde industrie. On peut dire sans exagération que le revenu des transports est inversement proportionnel au coût, parce que ce sont les marchandises qui exigent le plus de matériel et de travail qui paient le moins.

Citons quelques exemples de favoritisme tarifaire au bénéfice de la grosse industrie. En France, en 1913, les transports rapportaient 34% de plus à la tonne kilométrique sur le réseau agricole de l'Etat que sur le réseau industriel de l'Est. En 1929 ils rapportaient 57 % de plus sur l'Etat. La différence s'est accrue de 17 % en faveur du réseau industriel. Les tarifs polonais spéciaux pour le transport du charbon de la Haute Silésie à Gdynia ont fermé au charbon britannique le marché scandinave; les tarifs de transit tchécoslovaques ont rendu plus difficile la concurrence des charbons polonais sur le marché autrichien etc.

Les tarifs sont tellement soumis à la politique économique des Etats que le principe même: «la valeur du produit détermine le coût de transport» n'est plus respecté. Les tarifs dits spéciaux augmentent. En France, à la veille de la guerre, les 9/10 du trafic-marchandises étaient régis par des tarifs spéciaux. Le rapport du Comité spécial pour l'étude de la concurrence entre les chemins de fer et les voies d'eau (constitué par la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations) qui a examiné surtout la situation rhénane, a démontré que le prix de transport d'une marchandise de la frontière suisse à Brème est inférieur au prix de transport de la même station frontière suisse à Mannheim, bien que la distance soit trois fois plus grande. Malgré l'insistance des délégués suisses, hollandais

et anglais qui avaient intérêt à favoriser les ports néerlandais, la commission a conclu que, pour des raisons politiques, il ne serait pas possible de faire une étude poussée de la politique tarifaire ferroviaire sans *s'immiscer gravement* dans la politique intérieure allemande puisque les chemins de fer sont un instrument de la politique économique des Etats et doivent servir à l'expansion industrielle du pays.

Le prix payé par la plus grande partie des produits transportés ne correspond en rien au coût, même si l'on y ajoute un bon bénéfice commercial. Actuellement le prix de transport fixé par les tarifs n'est autre chose qu'une contribution à un vaste budget anonyme dont les positions se compensent les unes les autres par des opérations de clearing inspirées uniquement par la politique des Etats, c'est-à-dire de la classe capitaliste.

### «Notre Maison des Huit Heures» à Ostende

Le Syndicat National du Personnel des Chemins de fer de Belgique établi à Bruxelles a son siège dans une belle maison moderne dite «des Huit Heures» dans laquelle se trouvent, outre les bureaux, des locaux réservés pour les réunions des membres. Dans diverses parties du pays des maisons auxiliaires ont été fondées dont l'une, spécialement favorisée par sa situation géographique, a été installée comme maison de repos et appelée «Notre Maison des Huit Heures». Elle se trouve à Ostende, la station balnéaire bien connue, à quelques mètres de la plage.

La Maison des Huit Heures a pour nos cheminots de l'importance à bien des points de vue, vu qu'elle possède, outre l'installation de repos, des bureaux et salles de réunions pour la section locale. Cette maison, qui est actuellement un des hôtels les plus modernes de la côte belge, a été achetée en 1922, alors qu'elle n'avait que 28 chambres avec un petit bar et une salle à manger. Au cours des années, divers bâtiments attenants lui ont été annexés successivement. L'ensemble a actuellement une superficie d'environ 2.023 m<sup>2</sup> offrant place à 150 chambres, deux grandes salles où 78 enfants d'une part et 20 adolescents d'autre part peuvent dormir. Outre une salle à manger et une cuisine modernes, la maison dispose d'une blanchisserie moderne, de salles de bains, d'un salon, d'un fumoir, d'une salle à manger et d'un salon spécial pour la jeunesse et les enfants.

Les enfants passent leurs vacances à la plage. Ils y sont envoyés à tour de rôle pour 8 jours suivant le pourcentage de femmes inscrites dans les diverses sections du Syndicat. C'est ainsi que pendant la saison d'été de 1931 environ 700 enfants ont pu passer 8 jours de vacances à la plage. En dehors du travail pour les enfants nous nous occupons également de la jeunesse plus âgée. Des jeunes filles entre 14 et 21 ans viennent également passer leurs vacances; il y a pour elles une direction spéciale.

L'hôtel à Ostende est un lieu de repos national et international. On y rencontre,

Les tarifs représentent donc un instrument de politique économique. Le monopole de transport des chemins de fer en est la condition sine qua non, lui seul rend possible le fait que les marchandises de grande valeur paient le transport des marchandises en vrac, compensent les pertes imposées aux chemins de fer par le transport des matières premières de la grosse industrie.

Mais à l'heure actuelle, le monopole de fait des chemins de fer est battu en brèche par la concurrence automobile qui *s'attaque aux transports des marchandises de peu de volume et de haute valeur*. Tout le système des tarifs ferroviaires est ébranlé. Le système du coût de revient et le retour à des méthodes commerciales s'imposent. Dans un prochain article, nous envisagerons la concurrence automobile sous l'angle des tarifs.

outre les hôtes faisant partie du personnel des chemins de fer de Belgique, des amis venant d'organisations-sœurs du pays même et de l'étranger. Les prix sont établis de façon à permettre à chacun de pouvoir y passer quelques jours. On y paye frs. b. 30.— (≠ 0.4.11) (mk. 3,50) (frs. fr. 21.—) par jour et par personne dans l'avant-saison et frs. b. 40.— (≠ 0. 6. 6) (mk. 4.70) (frs. fr. 28.—) pendant la pleine saison allant du 15 juillet au 30 août.

Afin de donner une idée de l'animation de l'hôtel nous citons les chiffres suivants:

En 1931 on a servi 17743 petits déjeuners, 41225 déjeuners et 24250 diners. 19990 personnes y ont été logées pendant la saison d'été 1931. Le chiffre d'affaires total pour cette année (bar, hôtel, restaurant) dépasse deux millions de francs.

Le personnel employé dans l'hôtel en pleine activité dépasse la centaine; il jouit de la journée de travail de 8 heures et du jour de repos hebdomadaire, conditions qui, aujourd'hui, sont encore lettre morte dans l'industrie hôtelière.

Il est inutile de dire que les milieux bourgeois critiquent avec mépris cette installation de l'organisation belge qui se trouve au centre d'une ville d'eau aussi luxueuse. Elle ne cesse pourtant de s'accroître et est considérée par tous ceux qui y ont été comme un symbole de la fraternité parmi la classe ouvrière.



UN GROUPE D'ENFANTS A LA PLAGE

## La réduction des salaires du personnel fédéral suisse

La semaine dernière, la Commission du Conseil National chargée d'examiner la révision des salaires du personnel fédéral (y compris les cheminots) s'est prononcée en majorité en faveur d'une réduction. Une motion proposant une réduction de 5 % seulement, au lieu des 10 % demandés par le Conseil Fédéral, a été repoussée par 11 voix contre 10.

Au cours de la discussion, plusieurs membres de la commission ont proposé diverses mesures propres à atténuer les effets de la réduction. Une proposition tendant à ne pas appliquer la diminution au salaire du mois de décembre, en raison des dépenses importantes occasionnées par les fêtes de fin d'année, reconnaît implicitement que la réduction des salaires influencera gravement le pouvoir d'achat des fonctionnaires fédéraux. Une autre proposition demande une réduction inférieure à 10 % pour les pères de familles nombreuses, atteignant seulement 5 % à partir de 5 enfants.

L'avant-projet du Conseil Fédéral prévoyait une économie annuelle de 35 millions aux dépens du personnel. Le projet préparé par la commission prévoit une économie annuelle de 30 millions. Si elle est acceptée, cette réduction des salaires entrera en vigueur le 1er juillet 1933.

La question va être soumise en septembre au Conseil National. Tout comme le peuple suisse, le Parlement sera divisé en deux camps fortement opposés. Si la réduction des salaires du personnel fédéral est acceptée, la décision du Conseil National donnera, dans tout le pays, le signal d'une réduction des salaires.

Une baisse du niveau de la vie suivra-t-elle la réduction des salaires? Les manifestations récentes des paysans et de l'artisanat, qui s'opposent de toutes leurs forces à une chute des prix, qui soutiennent toute tentative d'autarchie font craindre qu'il n'en sera pas ainsi. D'autre part, sous l'influence des paysans, qui est grande, le Conseil Fédéral élève sans cesse les droits de douane. Au cours des discussions au sein de la commission, il a été donné à entendre que le personnel fédéral pourrait bien prendre des mesures de self-défense économique, mesures que les paysans et l'artisanat pourraient désagréablement ressentir.

La population travailleuse entière doit s'opposer à une mesure qui n'entraînera pour elle que des suites néfastes. D'ailleurs une réduction des salaires est-elle rationnelle? Au cours de la discussion au sein de la Commission du Conseil National, un industriel a déclaré que les hauts salaires n'avaient pas empêché une fabrique suisse de locomotives d'enlever des commandes pour les Indes.

Partout, les baisses de salaires ont conduit les masses travailleuses à la misère. Le pouvoir d'achat est brisé, les stocks invendables s'accumulent. La nouvelle politique des salaires de la Confédération ouvre de sombres perspectives.

## Notre enquête sur les ouvriers des ateliers

Au cours de ces dernières années, la crise économique a apporté tant de bouleversements dans la situation des cheminots que le secrétariat a senti la nécessité de faire le point.

Au lieu d'une enquête générale s'étendant à tous les domaines de l'activité ferroviaire et demandant un questionnaire par trop considérable — dont les dimensions mêmes nuiraient à la clarté — nous avons décidé de procéder par étapes.

Nous publions aujourd'hui les résultats de notre enquête relative aux ouvriers des ateliers, enquête qui doit nous aider à comparer leur situation à celle des autres cheminots. Des renseignements similaires seront assemblés par le secrétariat en ce qui concerne les autres catégories du personnel.

### Réponses reçues au questionnaire de l'I. T. F.

#### Première question:

*Dans votre pays, les ouvriers des ateliers sont-ils soumis à la réglementation des employés de chemins de fer ou à celle qui régit le travail dans l'industrie privée?*

#### Réponses:

- 1 Allemagne** (Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands).  
Les ouvriers des ateliers de la Reichsbahn sont soumis à la réglementation générale qui régit les fonctionnaires et les ouvriers aux termes du contrat collectif. Le contrat collectif n'admet pas d'exceptions.
- 2 Autriche** (Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals).  
Les ouvriers des ateliers sont soumis à la réglementation régissant les employés des chemins de fer (statut du personnel).
- 3 Belgique** (Syndicat national du personnel des C. P. T. T. M. A.)  
La Société nationale des chemins de fer belges étant maintenant une société privée, les ouvriers des ateliers sont soumis aux lois régissant les conditions de travail dans l'industrie privée.
- 4 Bulgarie** (Union des cheminots bulgares).  
Les ouvriers des ateliers, au même titre que les fonctionnaires et cheminots, sont des salariés de l'Etat. Ils sont soumis au statut du personnel.
- 5 Danemark** (Lokomotivmands Forening).  
Les ouvriers des ateliers sont assimilés aux travailleurs de l'industrie privée. Ils jouissent des mêmes droits que les cheminots (permis de libre parcours, vacances, retraite, uniforme).
- 6 Espagne** (Sindicato Nacional Ferroviario).  
Les ouvriers des ateliers sont soumis au statut du personnel des chemins de fer.
- 7 Esthonie** (Eesti Raudteelaste).  
Les ouvriers des ateliers sont soumis au statut du personnel des chemins de fer.
- 8 France** (Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer).  
Dispositions du statut du personnel.
- 9 Grande-Bretagne** (National Union of Railwaymen).  
Les ouvriers des ateliers sont soumis au statut du personnel des chemins de fer.
- 10 Grèce** (Fédération Panhellénique des Cheminots).  
Les ouvriers des ateliers commissionnés sont régis par le statut des cheminots. Les ouvriers auxiliaires sont soumis à la législation applicable aux ouvriers de l'industrie privée.
- 11 Hollande** (Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel).  
Les ouvriers des ateliers sont soumis au statut du personnel des chemins de fer. La réglementation des salaires est toutefois établie sur une base différente.
- 12 Lettonie** (Latvijas Dzelzcelnieku Savieniba).  
Les ouvriers des ateliers sont assimilés aux travailleurs de l'industrie privée.
- 13 Luxembourg** (Fédération Nationale des Cheminots Luxembourgeois).  
Les ouvriers des ateliers sont soumis au statut du personnel des chemins de fer.
- 14 Norvège** (Norsk Jernbaneforbund).  
Les ouvriers des ateliers sont assimilés aux travailleurs de l'industrie privée.
- 15 Pologne** (Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych).  
Les ouvriers des ateliers engagés à titre permanent sont soumis au statut du personnel. Les ouvriers temporaires sont assimilés aux travailleurs de l'industrie privée.
- 16 Suède** (Svenska Järnvägsmannaförbundet).  
Les ouvriers des ateliers, bien qu'ils ne soient pas assimilés aux travailleurs de l'industrie privée, ne sont pas soumis au statut du personnel des chemins de fer. Ils sont régis par un contrat collectif spécial.
- 17 Suisse** (Fédération Suisse des Cheminots).  
En ce qui concerne les vacances, les jours fériés et la durée du travail, les ouvriers des ateliers sont assimilés aux travailleurs de l'industrie privée (loi sur les fabriques). En ce qui concerne les salaires, permis de circulation, retraites etc. ils sont assimilés aux autres cheminots.



- 18 *Tchécoslovaquie* (Verband der Eisenbahner).  
Les ouvriers des ateliers sont soumis au statut du personnel des chemins de fer.
- 19 *Yougoslavie* (Ujedinjeni Savez Železničarjev Jugoslavije).  
Les ouvriers des ateliers sont soumis au même statut que les autres cheminots.
- 20 *Rhodésia* (Rhodesia Railway Workers' Union).  
Les ouvriers des ateliers sont soumis au statut du personnel des chemins de fer.

Deuxième question:

*Les ouvriers des ateliers sont-ils organisés dans les organisations de cheminots ou dans les syndicats des ouvriers de l'industrie privée?*

Réponses:

- 1 Dans les pays suivants les ouvriers des ateliers sont organisés avec les cheminots:

Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hollande, Grèce, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pologne, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie, Rhodésia.

- 2 Dans les pays suivants ils sont organisés avec les ouvriers d'industrie:

Danemark (par l'intermédiaire d'un comité spécial, les ouvriers des ateliers collaborent avec l'organisation des cheminots), Esthonie.

Troisième question:

- a) *Les chemins de fer de votre pays remettent-ils les travaux d'entretien et de réparation du matériel à l'industrie privée?*
- b) *Si oui, dans quelle proportion?*
- c) *Les chemins de fer de l'Etat remettent-ils ces travaux aux chemins de fer privés?*
- d) *Combien d'ateliers ont été éventuellement fermés?*
- e) *Combien d'ouvriers ont été éventuellement licenciés au cours de ces dernières années?*
- f) *Combien d'ouvriers ont été frappés par le chômage partiel?*
- g) *Comment le chômage partiel est-il organisé?*
- h) *Les chemins de fer de votre pays prévoient-ils de nouveaux licenciements?*
- i) *Prévoient-ils de nouvelles baisses de salaire?*

Réponses:

1 *Allemagne*

- a) La Reichsbahn assure elle-même tous les travaux d'entretien et de réparation. Seules quelques pièces de rechange sont livrées par l'industrie privée.
- b) La proportion exacte ne peut pas être déterminée.
- c) Aucun chemin de fer privé n'est assez important pour entrer en ligne de compte.
- d) Pour des raisons techniques (rationalisation du travail, normalisation des pièces de rechange, etc.) 40 ateliers ont été fermés depuis la fin de la guerre.
- e) Au début de l'année 1929, le nombre des ouvriers occupés dans les ateliers de réparation était de 91.621. A la fin du mois d'avril 1932, ce nombre avait passé à 70.800. La Reichsbahn a décidé de ramener ce nombre à 58.000.
- f) — — —
- g) Les ouvriers des ateliers travaillent actuellement 40 heures par semaine. (Cinq jours de 8 heures et un jour de chômage).
- h) Voir sous e).
- i) Pas actuellement.

2 *Autriche*

- a) Les chemins de fer fédéraux assurent eux-mêmes les travaux d'entretien et de réparation. Ils ont tenté de remettre ces travaux à l'industrie privée mais le personnel s'est victorieusement opposé à cette tentative.
- b) c) Voir sous a).
- d) Depuis 1924, 5 ateliers ont cessé d'être exploités. Cinq ateliers principaux subsistent: Wien-Floridsdorf, Wien-Semering, St.-Pölten et Knittelfeld.
- e) Du 1er janvier 1924 au 1er avril 1932, le nombre des ouvriers des ateliers a passé de 14.181 à 9.840 (diminution due principalement aux mises à la retraite).
- f) — — —
- g) Il n'est pas travaillé le samedi. En outre,  $\frac{1}{3}$  des ouvriers chôment un jour par semaine pendant lequel le salaire est payé, mais non les allocations et indemnités.
- h) i) Pas pour le moment.

3 *Belgique*

- a) Sauf exceptions peu importantes, tous ces travaux sont effectués par les chemins de fer.
- b) c) — — —
- d) 17 ateliers ont été fermés.
- e) Seuls les ouvriers temporaires ont été licenciés (à partir de 1926, 2000 environ). De 1926 au 1er mars 1932, le nombre des ouvriers a passé de 24.412 à 16.952. Les ouvriers en surcadre ont été versés au service de

la voie où ils sont utilisés pendant la période estivale. \*)

- f) g) Le chômage n'est pas appliqué.
- h) Le personnel engagé à titre définitif est assuré de la stabilité de l'emploi. Il n'est pas à prévoir que les ouvriers immatriculés soient licenciés.
- i) Pas pour le moment. Les ouvriers des ateliers sont assimilés au reste du personnel. Une baisse des salaires ne peut être que générale.

\*) En hiver les ouvriers permanents en surcadre sont réaffectés à leur service d'origine. Seuls les ouvriers provisoires sont réduits au chômage.

4 *Bulgarie*

- a) Les chemins de fer de l'Etat font accomplir ces travaux par leurs ateliers et par ceux de l'industrie privée. Les ateliers privés outillés pour la réparation et l'entretien du matériel sont favorisés par les chemins de fer de l'Etat parce que leurs directeurs sont des anciens ingénieurs des chemins de fer.
- b) c) — — —
- d) Aucun.
- e) Des ouvriers ont été licenciés pour raisons politiques mais aucun pour des raisons d'économie. La direction des chemins de fer prévoit une augmentation de 130 ouvriers.
- f) g) Pas de chômage partiel.
- h) Voir sous e).
- i) Pas pour le moment.

5 *Danemark*

- a) Les travaux d'entretien et de réparation sont effectués dans les ateliers des chemins de fer de l'Etat.
- b) c) — — —
- d) Aucun.
- e) 25 ouvriers au cours de l'année précédente.
- f) 10 ouvriers seulement.
- g) Heures de travail réduites.
- h) — — —
- i) Cela dépend des salaires de l'industrie privée.

6 *Espagne*

- a) Les compagnies de chemin de fer assurent la plus grande partie des travaux de réparation et d'entretien.
- b) — — —
- c) Les chemins de fer de l'Etat assurent eux-mêmes les travaux.
- d) Aucun atelier n'a été fermé.
- e) Parmi les 5000 ouvriers licenciés par les chemins de fer, une infime minorité seulement appartenait au personnel des ateliers. Le reste faisait partie du service de la voie.
- f) Pas de chômage.
- g) — — —
- h) i) Pas pour le moment.

## 7 Esthonie

- a) Dans quelques cas seulement.
- b) c) — — —
- d) Aucun
- e) Quelques renvois isolés.
- f) Pas de chômage partiel.
- g) — — —
- h) i) Pas pour le moment.

## 8 France

- a) Les chemins de fer français font exécuter des travaux d'entretien et de réparation dans l'industrie privée, mais le nombre de ces travaux est en diminution.
- b) — — —
- c) L'exécution, par des réseaux privés, de travaux remis par l'Etat résulte d'accords intervenus sur des points communs ou de transit en vue d'éviter le double emploi des installations.
- d) Voir c). Sept à huit installations appartenant à l'Etat ont été supprimées sur les points de transit avec le P.O.
- e) Les compressions d'effectifs ont atteint de 25 à 30 % au cours des derniers huit ans.
- f) Chômage partiel ou total en Tunisie et sur les réseaux secondaires.
- g) h) — — —
- i) La baisse des salaires est à l'ordre du jour.

## 9 Grande-Bretagne

- a) Dans quelques cas seulement.
- b) 10 %.
- c) Il n'y a pas de chemins de fer de l'Etat.
- d) Trois ateliers principaux.
- e) L'organisation anglaise estime que parmi les 100.000 cheminots qui ont été licenciés depuis 1925, 60 % environ appartenaient au personnel des ateliers.
- f) Presque tous.
- g) En général les ateliers sont fermés le samedi.
- h) Oui.
- i) Pas d'information.

## 10 Grèce

- a) Les chemins de fer assurent eux-mêmes les travaux d'entretien et de réparation.
- b) c) Non.
- d) Aucun atelier n'a été fermé.
- e) Les ouvriers provisoires ont été licenciés.
- f) Il n'y a pas de chômage partiel.
- g) — — —
- h) Des licenciements ne sont pas prévus.
- i) Les chemins de fer se proposent d'appliquer une baisse générale des salaires.

## 11 Hollande

- a) Les chemins de fer assurent eux-mêmes les travaux d'entretien et de réparation du matériel.
- b) c) — — —
- d) Non.

- e) Seulement des ouvriers temporaires. Quelques ouvriers commissionnés ont été mis à la retraite.
- f) Pas de chômage partiel.
- g) — — —
- h) Pas pour le moment, bien que la situation des chemins de fer rende une telle mesure possible.
- i) 10 %.

## 12 Lettonie

- a) Les chemins de fer assurent eux-mêmes les travaux d'entretien et de réparation.
- b) c) — — —
- d) Aucun atelier n'a été fermé.
- e) Au cours de ces dernières années, 186 ouvriers des ateliers ont été licenciés.
- f) 2492 ouvriers des ateliers sont frappés par le chômage partiel.
- g) Les ateliers ne travaillent que 4 à 5 jours par semaine.
- h) De nouveaux licenciements ne sont pas prévus.
- i) Pas pour le moment.

## 13 Luxembourg

- a) Les chemins de fer assurent eux-mêmes la réparation et l'entretien du matériel.
- b) c) — — —
- d) Aucun atelier n'a été fermé.
- e) Pas d'ouvriers licenciés.
- f) g) Pas de chômage partiel.
- h) Pas pour le moment.
- i) Pas pour le moment. Du 1er janvier 1930 à aujourd'hui, les salaires ont baissé de 26,5 %.

## 14 Norvège

- a) Les chemins de fer assurent eux-mêmes la réparation et l'entretien du matériel.
- b) c) — — —
- d) Aucun atelier n'a été fermé.
- e) Seuls 40—60 ouvriers temporaires ont été licenciés.
- f) 25 ouvriers seulement sont frappés de chômage partiel.
- g) 5 jours de travail par semaine.
- h) Probablement.
- i) Les salaires ne peuvent en aucun cas être baissés avant le 30 juin 1935.

## 15 Pologne

- a) Les chemins de fer assurent eux-mêmes les travaux de réparation et d'entretien du matériel.
- b) c) — — —
- d) Aucun atelier n'a été fermé (à part celui de Lemberg pour une durée de 2 semaines).
- e) Au cours de ces dernières années, environ 3000 ouvriers ont été licenciés.
- f) Tous les ouvriers des ateliers sont astreints au chômage partiel.
- g) Un jour de chômage par semaine.
- h) De nouveaux licenciements sont prévus.

- i) Le 1er juin, les salaires ont été réduits de 10 %, à l'exception des ateliers de Varsovie. De nouvelles réductions sont prévues.

## 16 Suède

- a) Les chemins de fer ne confient que très peu de travaux à l'industrie privée.
- b) — — —
- c) Les chemins de fer privés ne reçoivent pas de commandes des chemins de fer de l'Etat.
- d) Aucun atelier n'a été fermé.
- e) Pas d'information.
- f) Pas d'information quant au nombre.
- g) Certains ateliers ne travaillent pas le samedi, d'autres pas le lundi.
- h) Pas d'information.
- i) Probablement.

## 17 Suisse

- a) Les constructions nouvelles sont confiées à l'industrie privée. Par contre, les travaux d'entretien et de réparation du matériel sont assurés par les ateliers des chemins de fer fédéraux. De temps à autre, afin de comparer les prix et la facture, ces travaux sont confiés à l'industrie privée. Dans le même but, des constructions nouvelles sont parfois mises en chantier par les chemins de fer eux-mêmes.
- b) — — —
- d) Aucun atelier n'a été fermé.
- e) Pas d'ouvriers licenciés.
- f) Pas de chômage partiel.
- g) — — —
- h) Aucun licenciement n'est prévu.
- i) Une réduction de 5—15 % est prévue. Jusqu'à présent aucune diminution de salaire n'a été appliquée.

## 18 Tchécoslovaquie

- a) Au cours des 6 dernières années, soit jusqu'au mois d'avril 1932, le Ministre des Chemins de fer, bien que combattu par les organisations du personnel, a sans cesse favorisé l'industrie privée au détriment des ateliers des chemins de fer. Tout récemment, le Ministère de Chemins de fer vient de changer de titulaire. Le nouveau Ministre s'efforce de retirer à l'industrie privée tous les travaux d'entretien et de réparation et de les faire entièrement effectuer par les ateliers des chemins de fer.
- b) c) — — —
- d) Aucun atelier n'a été fermé.
- e) Au cours de ces dernières années, 15.000 ouvriers ont été licenciés.
- f) Les ouvriers temporaires sont frappés par le chômage partiel.
- g) Au moyen de mises à pied périodiques
- h) A craindre.
- i) La réduction prévue par l'administration n'a pas encore été appliquée grâce à l'opposition du personnel. Le rythme ralenti du travail dans les ateliers fait craindre que cette réduction ne soit finalement appliquée.

## 19 Yougoslavie

- a) Jusqu'au 1er avril 1932, les chemins de fer de l'Etat ont donné du matériel à réparer et à entretenir aux ateliers de l'industrie privée. Actuellement, conformément aux prescriptions d'une nouvelle loi sur le rétablissement des finances, les ateliers des chemins de fer assurent tout le travail.
- b) c) Non.
- d) Un nouvel atelier a été installé à Kraljevo. Quelques ateliers de construction de wagons ont réduit considérablement leur production.
- e) Des ouvriers temporaires ont été licenciés. D'autre part, les ouvriers mis à la retraite ne sont pas remplacés. La diminution de personnel ainsi obtenue atteint à peine 5 %.
- f) Chômage partiel.
- g) Du 1er avril 1931 au 15 septembre de la même année, les chemins de fer ont introduit la journée de 6 heures les samedis et réduit les primes et salaires de ce jour de 25 %. Du 15 septembre au 1er octobre, la journée de 6 heures a été étendue à tous les jours de la semaine. Du 1er octobre au 1er avril 1932 les chemins de fer ont appliqué la journée de 7 heures. Depuis le mois d'avril 1932, la journée de 8 heures est de nouveau en application.
- h) i) Pas pour le moment.

## 20 Rhodésia

- a) Les chemins de fer ne donnent aucun travail à l'industrie privée.
- c) Il n'y a pas de chemins de fer de l'Etat en Rhodésia.
- d) Aucun atelier n'a été fermé.
- e) Sur un total de 4.600 ouvriers de race blanche, 1.600 ont été licenciés au cours de ces dernières années.
- f) Environ 300 ouvriers sont frappés de chômage partiel.
- g) 40 heures par semaine au lieu de 48.
- h) Oui. Mais aucun renseignement sur l'importance des licenciements prévus.
- i) Pas pour le moment.

\*\*

## ANNEXE

### Les vacances payées annuelles des ouvriers des ateliers

#### Allemagne

Après	1 an	—	3 jours
"	2 ans	—	6 "
"	5 "	—	9 "
"	10 "	—	12 "
"	15 "	—	15 "

Congés pour circonstances spéciales:

1 jour pour mariage ou naissance d'un enfant. 2 jours en cas de décès de la femme, du père, de la mère ou d'un enfant. 14 jours lorsqu'une maladie contagieuse règne dans la famille et que l'ouvrier risque, en se rendant à son travail, de répandre la contagion.

#### Autriche

Au 1er avril 1932, le nombre des ouvriers des ateliers s'élevait à 9840, dont 9631 à titre permanent, bénéficiant d'un salaire annuel et 209 temporaires à salaire journalier.

Ouvriers permanents			
Jusqu'à	5 ans	—	2 semaines
Après	5 "	—	3 "
"	15 "	—	4 "
Ouvriers temporaires			
Après	1 an	—	1 semaine
"	5 ans	—	2 semaines

#### Belgique

6 jours.

#### Bulgarie

Pas de réponse.

#### Danemark

Ouvriers permanents.  
2 semaines.

Ouvriers temporaires.

6 jours. (chemins de fer de l'Etat) lorsque, l'année précédente ils ont fourni 2080 heures (260 jours de 8 heures) de travail.

#### Espagne

7 jours.

#### Estonie

Pas de vacances. (L'organisation des cheminots les revendique mais ses efforts sont jusqu'à présent demeurés sans résultat).

#### France

Les ouvriers des ateliers bénéficient de 15 jours de congé mais, étant donné le chômage les jours de fêtes légales, ils n'ont en réalité que 12 jours de congé annuel, en dehors des dimanches et des jours de fête.

#### Grande-Bretagne

Pas de vacances. (Elles sont revendiquées par les organisations du personnel).

#### Grèce

De 2 à 10 ans — 10 jours.  
Après 10 ans — 15 "

#### Hollande

Jusqu'à	5 ans	—	10 jours.
Après	5 "	—	14 "
"	15 "	—	16 "
"	25 "	—	18 "

Congés pour circonstances spéciales:

Lors de la naissance d'un enfant: 1 jour. Lors du décès du père, de la mère, de la femme ou d'un enfant: 2 jours.

#### Lettonie

14 jours sans qu'il soit tenu compte du nombre d'années de service.

#### Luxembourg

Jusqu'à	5 ans	—	15 jours
Après	5 "	—	21 "

#### Congés pour circonstances spéciales:

Lors du décès du père, de la mère, de la femme, d'un enfant: 3 jours. Lors du décès de grands-parents, du beau-frère ou de la belle-sœur, du beau-père ou de la belle-mère: 1 jour. Lors de la naissance d'un enfant: 2 jours. Lors de déménagement ou de mutation: 2 jours. L'exercice de mandats politiques ne peut avoir lieu qu'avec l'assentiment de l'administration.

#### Norvège

112 heures de travail (14 jours). La loi de 1919 réglementant les vacances, prévoit que les vacances, si le service le permet, peuvent atteindre jusqu'à 144 heures (18 jours de travail). L'ouvrier qui a des mandats politiques ou syndicaux à remplir peut voir ses vacances portées jusqu'à un maximum de 268 heures (26 jours de travail).

#### Pologne

Jusqu'à	3 ans	—	8 jours
Après	3 "	—	18 "

Congés pour circonstances spéciales:

Jusqu'à 7 jours par an.

#### Suède (Etat)

Après	1 an	—	5 jours
"	4 ans	—	10 "
"	7 "	—	15 "

(Chemins de fer privés)

Après	1 an	—	6 jours
"	6 ans	—	10 "
"	11 "	—	15 "

#### Suisse

De 1 à 9 ans — 6 jours

A partir de la 10ème année ou de l'âge de 30 ans — 9 jours,

A partir de la 15ème année ou de l'âge de 35 ans — 12 jours,

A partir de la 20ème année ou de l'âge de 40 ans — 18 jours.

Congés pour circonstances spéciales:

Pour événements importants dans la famille: 1-3 jours,

Déménagement: 1-2 jours,

Mariage: 2 jours.

#### Tchécoslovaquie

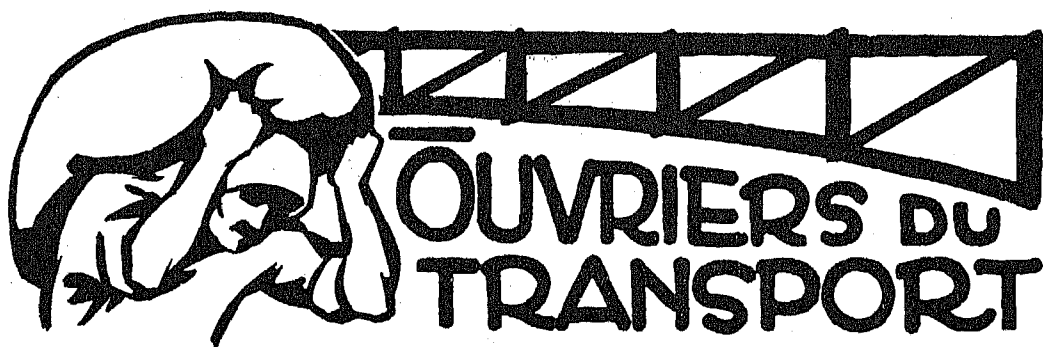
Après un an	—	6 jours.
" 10 ans	—	7 "
" 15 "	—	8 "

Congés spéciaux lors d'événements de famille.

#### Yougoslavie

De 3 à 10 ans	—	10 jours.
Après la 10ème année	—	15 "
" " 20ème "	—	20 "

En raison de la situation financière des chemins de fer, les vacances sont supprimées à de nombreux ouvriers. Les vacances supprimées ne donnent droit à aucun supplément de vacances l'année suivante.



## La durée du travail dans la batellerie tchécoslovaque

Les conditions et la durée du travail dans la batellerie tchécoslovaque sont réglées:

1. Par la loi sur les 8 heures;
2. Par la loi sur le repos du dimanche;
3. Par le traité intervenu entre la République tchécoslovaque et l'Allemagne relatif à la réglementation des conditions de travail et des assurances sociales des équipages des bateaux tchèques naviguant sur l'Elbe et sur l'Oder, traité d'après lequel les personnes ayant domicile en Tchécoslovaquie et travaillant à bord de bateaux tchécoslovaques sont soumises à la réglementation tchécoslovaque du travail, même si ces bateaux naviguent dans les eaux allemandes. Inversement, les personnes demeurant en Allemagne et naviguant à bord de bateaux allemands demeurent soumises au droit du travail allemand, également lorsque ces bateaux naviguent en Tchécoslovaquie. Les personnes travaillant exclusivement dans l'un des deux pays, sont considérées comme habitant dans ce pays.

En outre, les conditions de travail sont réglées par les contrats collectifs suivants:

1. Contrat collectif pour la navigation à longue distance (personnel de la Société de navigation tchèque sur l'Elbe S. A.).
2. Contrat collectif pour les capitaines naviguant à longue distance (même entreprise).
3. Contrat collectif général pour les chalands de la société ci-dessus pour l'ensemble du territoire tchécoslovaque.
4. Contrat collectif pour les mécaniciens, les chauffeurs, les matelots de remorqueurs, de la Société de remorquage sur l'Elbe et la Moldau.
5. Contrat collectif pour les capitaines des remorqueurs sur l'Elbe et la Moldau appartenant à la même société.
6. Règlement de service pour les employés de la Société de Navigation danubienne S. A.

Les dispositions contenues dans les contrats et lois cités ci-dessus sont applicables à la navigation sur tout le territoire de la République tchécoslovaque ainsi qu'à l'étranger (à l'exception du traité conclu avec l'Allemagne).

*Repos de nuit.* D'après la loi sur les 8 heures, le repos de nuit est compris entre 22 heures et 5 heures.

Le contrat pour la navigation à longue distance sur l'Elbe fixe le repos nocturne, lorsque le bateau n'est pas en navigation, entre 17 heures et 7 heures. Lorsque le travail est accompli en deux ou trois équipes, le repos de nuit dure de 20 heures à 6 heures. En navigation les employés de bord ont droit à un repos de nuit ininterrompu de 8 heures du 16 mars au 15 octobre et de 10 heures du 16 octobre au 15 mars. Le repos de nuit est compris entre 17 heures et 7 heures.

Le contrat collectif général pour la navigation sur l'Elbe garantit, lorsque le bateau n'est pas en navigation, un repos de nuit de 8 heures; ce repos est réparti suivant les coutumes locales; en navigation le repos de nuit est soumis aux dispositions en cours dans la navigation à longue distance. Les deux contrats relatifs au remorquage prévoient un repos nocturne ininterrompu de 9 heures tombant entre 20 heures et 5 heures. Les dispositions de la loi sur les 8 heures autorisent le travail de nuit dans la navigation intérieure. Les contrats collectifs pour la navigation à longue distance sur l'Elbe permettent des exceptions en ce qui concerne le repos nocturne, toutefois seulement en cas d'avaries, d'inondations, de basses eaux, de phénomènes ayant empêché la navigation diurne. Il en est de même lors de brouillards, de glaces flottantes etc. Lorsque dans de tels cas, il n'a pas été possible d'accorder un repos de nuit dans les 24 heures succédant au dernier repos de nuit, les heures ainsi soustraites au sommeil seront payées comme heures supplémentaires. Les femmes et les jeunes gens au-dessous de 16 ans ne doivent pas être utilisés pour le travail de nuit.

Les travaux ordinaires d'appareillage et d'amarrage ainsi que de chargement et de déchargement, de mise en pression, la couverture des feux, pour autant qu'ils n'exigent pas plus d'une demi-heure par jour, doivent être accomplis sans compensation. Lorsque ces travaux nécessitent plus d'une demi-heure, le temps supplémentaire est payé comme heures supplémentaires. Les contrats pour la navigation à longue distance sur l'Elbe garantissent pour la première heure supplémentaire, un supplément de 10 % et pour les heures en plus un supplément de 30%.

*Repos.* La loi sur la durée du travail garantit, après un travail ininterrompu de 5 heures, une pause d'un quart d'heure au moins. Les travailleurs au-dessous de 18 ans ne doivent pas travailler plus de 4 heures. En ce qui concerne les travailleurs de plus de 18 ans les pauses peuvent tomber si un temps de repos convenable leur a été assuré au cours du service. Sur la base des différents contrats une pause de deux heures est généralement accordée entre 11 heures et 13 heures.

*Repos du dimanche.* La loi sur la durée du travail assure aux employés de la navigation un repos hebdomadaire d'au moins 32 heures. Ce repos doit, dans la règle, tomber sur un dimanche. Le contrat collectif pour la navigation à longue distance garantit aux employés un repos dominical de 36 heures. Lorsque, pour des raisons de navigation, le repos du dimanche ne peut pas être accordé, un jour de repos ne tombant pas un jour férié officiel doit être accordé dans les quatre semaines qui suivent. Au plus quatre de ces jours peuvent être accordés à la fois. Pour les jours de repos qui n'ont pu être pris, en tant que ce sont des jours de navigation, il est accordé un supplément de 10 %. Les autres contrats, en ce qui concerne le repos dominical et les jours de congé à remplacer, contiennent des dispositions semblables.

*Jours fériés.* D'après la loi les dispositions relatives au repos dominical s'appliquent aussi au 28 octobre (anniversaire de la République). Le contrat pour la navigation à longue distance fixe les jours de congé suivants: 1 et 6 janvier, 1er mai, lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, 5 et 6 juillet, 28 septembre, 28 octobre, 1er novembre et 25 décembre. Le contrat relatif à la navigation sur l'Elbe et la Moldau prévoit le 1er janvier, le 1er mai, le 28 octobre et le 25 décembre. Les contrats relatifs au remorquage considèrent comme jours fériés: le 1er janvier, le 1er mai, le 28 octobre et le 25 décembre.

*Vacances annuelles payées.* Conformément à la loi sur les vacances payées, chaque employé, après une année de service, a droit à 6 jours de vacances payées, à 7 jours après 10 ans, à 8 jours après 15 ans. Les agents occupant des postes importants ont droit: après 6 mois de service à 10 jours, après 5 ans, à 14 jours et après 15 ans à 3 semaines de vacances payées annuelles. L'époque des vacances est déterminée par la navigation elle-même. Les vacances peuvent aussi être accordées pas tranches qui, sur la demande de l'agent, doivent être de 3 jours consécutifs au minimum. L'office de la navigation en Tchécoslovaquie fait assurer le respect des dispositions des lois et contrats.

## L'organisation et la gestion des transports interurbains (IV)

### SUÈDE

Les transports en commun par tramways et autobus sont *concessionnés*. Aucune entreprise ferroviaire n'exploite des tramways. Par contre, les chemins de fer de l'Etat et les chemins de fer privés exploitent un certain nombre de lignes d'autobus afin de parer aux effets de la concurrence automobile.

*La forme de l'entreprise.* En Suède, sur les 10 villes où circulent des tramways, 9 entreprises sont communales. La ville de Stockholm par exemple a des tramways et des autobus communaux.

Dans quelques entreprises privées de transport, l'Etat et les communes possèdent une partie du capital.

Pas plus qu'en Suisse, en Angleterre ou en Autriche, il n'y a de fonds commun.

*Subventions.* Les entreprises de tramways ou d'autobus, qu'elles soient privées ou exploitées en régie collective, n'ont aucun droit à un revenu minimum garanti. Les entreprises ne reçoivent pas de subventions mais des *prêts*. L'organisation du personnel est opposée à une telle manière de faire. Elle considère que les entreprises recourant à des prêts ne sont pas saines et doivent être soumises à une réorganisation.

*Concurrence automobile.* Les entreprises menacées par la concurrence automobile sont généralement rachetées par les communes qui refusent ensuite la concession à toute nouvelle entreprise menaçant d'assurer un service parallèle. Afin d'écartier la concurrence automobile, les tramways de Stockholm ont complété, comme nous l'avons mentionné ci-dessus, leurs lignes par des services d'autobus.

*Coordination des moyens de transport.* Jusqu'à présent, les pouvoirs publics n'ont témoigné que de peu d'intérêt pour la question de la coordination des moyens de transport. Ils sont intervenus dans les cas seulement où le monopole des chemins de fer routiers était menacé par l'automobile. Le personnel considère qu'il serait nécessaire de constituer des commissions consultatives composées de représentants patronaux et ouvriers ainsi que de représentants des autorités locales de police et des intéressés. Ces commissions devraient avoir le droit d'initiative en matière de transport, devraient travailler en collaboration avec les conseils municipaux et fonctionner en qualité d'experts lors d'accidents de la circulation.

*Personnel.* En général, les pouvoirs publics ne s'occupent pas des questions relatives au personnel des entreprises concurrentes. On peut dire que ce personnel n'intéresse les pouvoirs publics qu'au moment où ils rachètent l'entreprise privée où il est occupé. En ce qui concerne les conditions de travail et de salaire dans les entreprises rachetées, le personnel pense qu'elles ne doivent pas être réglées unilatéralement par les pouvoirs publics mais en accord avec les représentants du personnel.

*Participation des tramways à l'entretien des rues et routes.* Les tramways routiers roulent généralement sur des voies leur appartenant en propre. Là où les rails sont placés sur les routes et les rues, les tramways supportent les frais de reconstruction des rues et routes occasionnés par l'installation des voies. Ils participent également aux frais d'entretien.

Il n'existe pas de fonds d'entretien des routes.

*Tarifs.* Les autorités interviennent dans la fixation des tarifs de transport. A Stockholm le tarif de base des tramways et autobus est de 15 öre dans la ville même. Seules des questions de concurrence déterminent les tarifs auprès des compagnies privées.

## La nouvelle loi danoise sur les transports et les transports de poisson à destination de l'Allemagne

Dans notre communiqué de presse du 4 mars 1932, N° 5, nous avons annoncé une modification de la loi sur les transports discutée alors par le «Folketing». La nouvelle loi, qui a été adoptée en avril, représente, comparativement à l'ancienne loi promulguée en 1927, un progrès considérable. Les prescriptions concernant l'emploi abusif d'alcool par les conducteurs d'automobiles ont été rendues plus sévères encore. D'après la nouvelle loi, il est défendu aux chauffeurs ayant abusé d'alcool de conduire une voiture ou même d'essayer seulement. Dans un tel cas, non seulement les chauffeurs sont menacés de punition, mais encore ceux qui les chargent de la conduite d'une voiture (par exemple le chef d'entreprise). Les aubergistes ou les personnes à leur service ont l'obligation d'empêcher un conducteur d'automobile en état d'ébriété de poursuivre sa route.

La disposition de la loi relative aux conducteurs surmenés est d'une extrême importance. «Personne», dit cette disposition, «ne doit conduire ou tenter de conduire une voiture automobile, si, par suite de surmenage, de sommeil insuffisant, d'absorption de boissons alcooliques ou de narcotiques, il se trouve dans un état de lassitude si prononcé qu'il n'est pas en état de conduire avec la sûreté nécessaire».

Le transport de personnes par des conducteurs professionnels se trouvant dans l'état ci-dessus sera considéré comme circonstance aggravante. Au cas où le patron du conducteur en question aurait une part de responsabilité pour lui avoir confié la conduite d'une voiture, il serait également puni.»

Cette disposition est extrêmement importante, en particulier en ce qui concerne les camions-automobiles qui assurent le transport du poisson, et qui, depuis plusieurs années, rendent dangereuse la circulation entre Esbjerg (Danemark) et Hambourg ou Berlin. Les patrons danois ont très souvent employé pour ces transports des chauffeurs extrêmement jeunes en les obligeant à accomplir ce parcours dans un minimum de temps. Ces conducteurs demeuraient parfois au volant sans interruption de 16 à 20 heures. Dans de telles circonstances, il est compréhensible que ces chauffeurs étaient trop fatigués pour conduire leur voiture avec la sûreté désirée. Souvent ils se sont endormis au volant et ont ainsi causé de nombreux accidents entraînant parfois des suites mortelles.

A la suite d'une demande faite par l'organisation allemande affiliée à l'I.T.F., notre Internationale a soumis cette question aux camarades danois. Malheureusement l'organisation danoise n'a pu faire que très peu (pour ainsi dire rien), parce qu'il s'agit en grande partie de patrons assurant pour leur propre compte le transport de poisson en se faisant aider par des membres de leur famille. Le gouvernement a nommé une commission. Th. Pedersen y représente l'organisation danoise des conducteurs d'automobiles.

L'article de la loi cité ci-dessus a été sans aucun doute adopté grâce aux efforts de l'organisation danoise. La disposition rendant également les entrepreneurs responsables des accidents lorsque ils exigent des chauffeurs un service trop long, les engagera certainement à plus de prudence et à plus d'égards envers leur personnel.

(suite de la page 106)

de mer va commencer son activité le 1er novembre. Malgré l'existence de plusieurs organisations, les gens de mer suédois étaient syndiqués à 100 %. La nouvelle organisation groupera donc tous les gens de mer, soit 15.000 membres. Il est encore difficile de prévoir l'avenir immédiat de la nouvelle organisation mais il est certain que la bonne volonté qui a présidé à la fusion contribuera sans aucun doute à liquider les différences d'opinion qui ne manqueront pas de surgir. Les avantages que représente une organisation unique sont trop évidents pour lais-

ser les intérêts particuliers d'une section prendre le pas sur les intérêts généraux.

Après que la nouvelle organisation aura fonctionné quelque temps et que les organes directeurs auront eu le temps de se rendre compte et des défauts et des modifications à apporter, un congrès sera réuni qui jettera les bases définitives de la nouvelle organisation. Nous souhaitons à la nouvelle organisation des gens de mer suédois succès et prospérité. Que son exemple inspire les autres organisations affiliées à l'I.T.F. et contribue à démontrer que l'union fait la force!

# MARINS

## La Fédération des marins suédois

Au 1er novembre prochain, la nouvelle organisation centrale des marins suédois entrera en activité, événement qui mettra fin à la diversité ayant existé jusqu'à présent au point de vue organique parmi les marins suédois. La Suède avait en effet pas moins de cinq organisations différentes de gens de mer: une union des marins, une union des chauffeurs, une union du personnel du service général des entreprises de navigation autres que la ligne Suède-Amérique, une union du personnel du service général de la ligne Suède-Amérique ainsi qu'une union du personnel navigant féminin. Les deux dernières organisations sont les plus récentes. Les autres ont été fondées en 1914 déjà. Depuis la mise sur pied de ces organisations on a envisagé la possibilité d'une fusion que des causes diverses ont toujours empêchée. En 1927 déjà les deux unions des marins et des chauffeurs ont soumis à leurs membres un referendum relatif à une proposition de fusion, mais sans résultat. Les organisations du personnel du service général également se sont occupées de la fusion, mais en vain. Le dernier congrès des unions des marins et chauffeurs, considérant que la question de la fusion était mûre, l'a confiée aux deux Comités exécutifs aux fins d'enquête.

A ce moment la collaboration de la C. G. T. suédoise a été demandée. La C. G. T. a considéré que la nouvelle organisation projetée devait comprendre les trois autres organisations du personnel des entreprises de navigation. Une commission commune d'enquête a été nom-

mée, composée de représentants des cinq organisations et placée sous la présidence de la C. G. T. suédoise.

Cette commission est parvenue à une entente parfaite de vues en ce qui concerne la question de la fusion. La commission s'est occupée principalement des intérêts économiques et sociaux des gens de mer, questions devant lesquelles les intérêts particuliers des différentes organisations ont dû céder le pas. Naturellement une grande attention a été accordée à d'autres facteurs tels que celui relatif aux avantages entraînés, au point de vue administratif, par une fusion réduisant les frais. La Commission a établi les statuts de la nouvelle organisation, statuts qui ont été soumis au referendum des membres des organisations intéressées. Autant qu'il est possible, ces statuts suivent le modèle tracé par la C. G. T. suédoise tout en tenant compte, naturellement, des exigences spéciales imposées par la profession des membres. On s'est en outre efforcé de maintenir les dispositions en vigueur dans les anciennes organisations.

La nouvelle union est divisée en quatre sous-sections: personnel du pont, personnel de la machine, personnel du service général, navigation intérieure et remorquage. Dans les organes directeurs, les différentes sections sont représentées proportionnellement au nombre des membres.

Comme nous l'avons dit ci-dessus, la question a été soumise à une votation. Les résultats sont déjà connus pour quatre des organisations. La participation au scrutin, très forte, témoigne de l'intérêt

que la question de la fusion a soulevé chez les gens de mer. L'Union des marins a réuni 2.646 voix pour et 611 contre; l'Union des chauffeurs 2.163 pour et 663 contre, le personnel navigant féminin 450 pour et 5 contre, le personnel du service général de la ligne Suède-Amérique 198 pour et 4 contre. L'Union du personnel du service général n'a pas encore communiqué ses résultats. Quoiqu'il en soit, les chiffres ci-dessus démontrent que 4/5 des membres qui ont pris part à la votation se sont prononcés en faveur de la fusion.

C'est vraiment un résultat très heureux qui témoigne de l'intérêt que les membres portent aux questions syndicales. Ils ont compris la nécessité d'une organisation unique. Ce résultat est également une désillusion pour l'Internationale syndicale communiste qui a fait tous ses efforts afin de faire échouer la fusion! L'organisation communiste avait également demandé une organisation unique des gens de mer. Mais au moment où l'unité allait devenir un fait, cette organisation a changé subitement son point de vue. Tout ce qu'on peut dire des méthodes qu'elle a employées, c'est qu'elles ne sont pas adéquates. Elle s'est principalement attaquée à une disposition des nouveaux statuts autorisant les militants à décider eux-mêmes de l'opportunité d'un mouvement revendicatif en faveur de l'une ou de l'autre des organisations. Cette disposition est pourtant bien naturelle et existe dans la plupart des organisations syndicales.

Il n'existe certainement pas d'organisation permettant qu'une de ses sections déclenche une grève à un moment que l'organisation ne considère pas comme favorable. La réponse énergique donnée par les gens de mer suédois aux agitateurs communistes doit leur donner matière à réfléchir.

La question de la fusion est donc liquidée. La nouvelle union suédoise des gens

(Voir la suite page 105)

## Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche

### GRANDE-BRETAGNE.

La pêche chalutière anglaise se pratique dans les parages de l'Islande, de la Mer Blanche, de l'île des Ours, des îles Féroé et le long des côtes du Maroc et du Portugal. En général, la pêche se pratique toute l'année. Cependant les bateaux qui ont Hull comme port d'attache, ne pêchent pas dans les parages de l'île des Ours pendant les mois de juin, juillet et août.

La pêche est pratiquée en grande partie avec des chalutiers à vapeur bien que d'autres types de bateaux soient en usage. En 1929, 1219 chalutiers à vapeur, d'un tonnage moyen de 234 tonnes étaient en navigation. Le nombre des chalutiers à vapeur semble être en augmentation, tandis que celui des autres types de bateaux tend à diminuer.

**Equipage.** Il n'existe pas de règles générales fixant la composition de l'équipage. A Hull, pour les campagnes de pêche dans

la Mer du Nord on embarque généralement neuf hommes. Pour les campagnes d'Islande et des îles Féroé, l'équipage ne comporte pas moins de 13 hommes et 15 hommes pour la Mer Blanche et l'île des Ours. A Grimsby les embarquements se font de la manière suivante: Mer du Nord 9 hommes, îles Féroé 11 hommes et Islande 12 hommes.

**Enrôlement.** Les méthodes d'enrôlement sont diverses. Dans quelques cas l'équipage est enrôlé pour 6 mois. L'enrôlement doit être dénoncé avec un préavis de 24 heures. Les équipages ne sont pas enrôlés par les patrons ou capitaines, mais par les armateurs ou leur représentant.

**Salaires et parts de pêche.** En Angleterre la manière de procéder varie d'un port à l'autre. Il est difficile de donner un aperçu complet des salaires et parts de pêche. Nous donnons ci-dessous un aperçu valable pour les trois plus importants ports de pêche chalutière. Nous ne possédons pas de renseignements sur l'Ecosse.

**Salaires et parts de pêche**

Catégories	Grimsby			Hull			Fleetwood		
	Salaires et parts de prise	Suppléments	Remarques	Salaires et parts de prise	Suppléments	Remarques	Salaires et parts de pêche	Suppléments	Remarques
Patron . . . . .	1 1/8 des 14 parts provenant du revenu net de pêche attribué à l'équipage. (Le revenu net de la pêche, après déduction de la part de l'armateur est divisé en 14 parties)	£ 100 après que l'armateur a encaissé un bénéfice de 10%. Plus 20% du bénéfice restant. Dans de nombreux cas il existe des ententes personnelles entre les armateurs et les patrons de bord	£ 1.- comme prime spéciale. Lors de campagne de pêche à destination de lieux très éloignés	Voir Grimsby	Voir Grimsby	Assure lui-même sa nourriture	Voir Grimsby	£ 1.- par 100 £ de revenu net	Assure lui-même sa nourriture
Timonier . . . . .	Une part des 14 parts provenant du produit net de la pêche	£ 25. En outre mêmes conditions que le patron. Egalement comme ci-dessus, entente personnelle entre le timonier et l'armateur	Assure lui-même sa nourriture Part sur le produit de la vente du foie	Voir Grimsby	—	Assure lui-même sa nourriture	Voir Grimsby	—	Assure lui-même sa nourriture
Maître d'équipage . . . . .	£ 2.56 par semaine plus 4 deniers par £ de revenu net	—	Est nourri à bord. Participe à la vente du foie	£ 2.56 par semaine plus 2 d. p r £ de revenu net	—	—	£ 2.9 par semaine plus 4 deniers par £ de revenu net	—	Est nourri à bord
Matelot . . . . .	£ 2.03 par semaine plus 3 deniers par £ de revenu net	—	Est nourri à bord. Ne participe pas à la vente du foie	£ 2.2 par semaine plus 2 d. par £ de revenu net	—	Est nourri à bord; le matelot remplissant les fonctions de soutier reçoit un supplément de 20 shillings par voyage.	£ 2.2 par semaine plus 2 deniers par £ de revenu net	—	Est nourri à bord
1er mécanicien . . . . .	£ 3.10 par semaine plus 2 deniers par £ de revenu net	—	Est nourri à bord. Ne participe pas à la vente du foie	£ 3.83 par semaine plus 3 d. par £ de revenu net	—	Est nourri à bord	£ 3.83 par semaine plus 3 deniers par £ de revenu net	—	Est nourri à bord
2ème mécanicien . . . . .	£ 1.196 par semaine plus 2 deniers par £ de revenu net	—	Est nourri à bord. Ne participe pas à la vente du foie.	Voir Grimsby	—	Est nourri à bord	Voir Grimsby	—	Le 2ème mécanicien sur les bateaux dépassant 121 pieds et qui n'ont qu'un soutier ou chauffeur, reçoit un supplément de 7 sh. par semaine
Chauffeur et soutier . . . . .	£ 2.03 par semaine plus 2 deniers par £ de revenu net	—	Est nourri à bord. Participe à la vente du foie	£ 1.18.6 plus 1 denier par £ de revenu net	—	Est nourri à bord	£ 2.12.6 par semaine de 7 jours	—	Est nourri à bord
Cuisinier. . . . .	£ 2.03 par semaine plus 2 deniers par £ de revenu net	—	Est nourri à bord. Participe à la vente du foie	£ 2.2 par semaine plus 2 d. par £ de revenu net	—	Est nourri à bord	Voir Hull	—	Est nourri à bord

*Tableau des rations.* Il n'existe pas de tels tableaux pour les bateaux de pêche. Le rôle d'équipage se contente de mentionner qu'une nourriture suffisante sera servie et qu'elle ne doit pas être gaspillée. L'équipage n'a pas la faculté de vérifier les provisions embarquées.

*Durée du travail.* Au cours du voyage à destination des lieux de pêche, l'équipage assure simplement les quarts (6 heures de quart, 6 heures de pause). Au cours de la pêche, la durée du travail n'est pas réglementée. Les quarts sont supprimés et ne sont repris que lorsque le bateau regagne son port d'attache. En cours de route le bateau doit être remis en état. Ce travail prend généralement la presque totalité du voyage de retour.

Au port, la durée du travail varie; une partie du personnel du pont participe au déchargement. On retient 8 shillings aux membres du personnel qui ne participent pas au déchargement.

*Durée du voyage.* Les voyages de pêche dans les eaux anglaises durent de 10 à 12 jours et de 18 à 28 jours à destination de l'Islande.

*Congés dans les ports.* Dans les ports le temps libre dépend du fait de savoir si l'équipage décharge ou ne décharge pas la prise. Le temps libre oscille entre 16 et 36 heures. Le travail du dimanche n'est pas compensé.

*Indemnités de déplacement.* Le voyage des membres de l'équipage de leur habitation au bateau n'est pas remboursé. Tou-

fois, ils sont au bénéfice de billets de chemins de fer leur accordant une réduction de 25 %.

*Assurance-maladie.* Aucune indemnité de maladie n'est payée. Eventuellement une demande peut être faite à la Caisse nationale d'assurance-maladie. Tout membre d'équipage débarqué pour cause de maladie, voit son salaire supprimé.

*Assurances sociales.* Les équipages sont au bénéfice de l'assurance-accidents et de l'assurance-chômage.

La retraite est payée par l'Etat seulement.

Les primes sont payées par l'équipage, l'Etat et l'armateur. Lors de perte d'effets, l'équipage n'a droit à aucun remboursement.

*Travaux de commencement et de fin de saison.* La plus grande partie des travaux d'armement pour la campagne suivante sont faits pendant le voyage de retour de la précédente campagne. Une fois le poisson déchargé, l'équipage est libre jusqu'au moment du départ. Au cas où des travaux préparatoires sont nécessaires on paie pour 4 à 6 heures une journée de salaire normale.

*Contrats collectifs.* Les conditions de travail à bord sont réglées par des accords intervenus entre les organisations syndicales et les armateurs. Ces accords ont un caractère local et leur portée est limitée.

## Le tonnage désarmé en Allemagne

Le 1er août 1932, le 35 % de la flotte de commerce allemande était désarmé. 392 navires inscrits à l'Union des armateurs allemands étaient immobilisés. Le 1er juillet, 32,6 % du tonnage allemand étaient désarmés. Août marque donc une augmentation du chômage bien que le pourcentage ne soit pas aussi haut qu'au 1er mai où le pourcentage des navires désarmés atteignait 36,1, le chiffre le plus haut constaté jusqu'à aujourd'hui. Ce chiffre comprend aussi le tonnage saisonnier ne naviguant pas pendant les mois d'été. Egalement chez les armateurs non affiliés à l'Union des armateurs, le tonnage désarmé est important; 70.600 tonnes peuvent être ajoutées au chiffre total du tonnage désarmé. A Hambourg, il y a 26 bateaux étrangers désarmés représentant 144.059 tonnes. L'Angleterre y est représentée par 43.856, la Norvège par 21.999 et la France par 20.906 tonnes.



*La question linguistique peut-elle être résolue par la mécanique?*

Personne ne met en doute que la diversité des langues ne soit un gros obstacle dans les rapports internationaux, particulièrement dans l'époque d'après-guerre où les congrès internationaux, les rencontres d'ordre politique, scientifique, etc. se multiplient. Quiconque a assisté à un congrès international, désire la solution de ces difficultés linguistiques.

Bien que le moyen soit considéré comme insuffisant on s'est, jusqu'à présent, servi du truchement de traducteurs.

Naturellement, on s'efforce de réduire au strict minimum le nombre des langues parlées dans les congrès. Les avantages résultant des économies de temps et d'argent sont malheureusement contrebalancés par d'autres désavantages.

Afin d'économiser du temps on a essayé d'une solution technique. Il s'agit d'un système téléphonique.

Les traducteurs, assis à proximité de l'orateur traduisent au fur et à mesure dans des microphones, conçus de telle manière que les traducteurs ne se gênent pas les uns les autres. Ces microphones sont reliés aux divers pupitres et les membres du congrès, peuvent brancher leur écouteur sur tel ou tel traducteur. Un système de signaux lumineux, au-dessus du pupitre de l'orateur, indique les différentes langues dans lesquelles le discours est traduit. Un tel système permet donc une traduction immédiate en plusieurs langues, ce qui signifie une économie de temps. Pourtant plusieurs difficultés demeurent non résolues. Ce système est extrêmement compliqué et très coûteux. Les congrès ne peuvent plus être tenus dans n'importe quelle salle, mais seulement dans un local spécialement aménagé à cet effet. Un tel système ne peut donc trouver qu'un emploi limité et ne résout absolument pas les plus importantes difficultés. La tendance à limiter le nombre des langues demeure, parce que ce système exige d'une part, un grand nombre de traducteurs et d'autre part un microphone et une conduite téléphonique pour chaque langue. Les fautes de traduction et les malentendus qui en résultent ne peuvent pas être évités. D'autre part, les congressistes qui ne possèdent pas à fond l'une au moins des langues du congrès, ne peuvent participer que partiellement aux débats.

Un système aussi compliqué est sujet à des dérangements techniques. La question linguistique n'est donc pas résolue d'une manière satisfaisante et les congrès internationaux demeurent dans une importante mesure dépendants des traducteurs.

La seule solution possible est donc l'adoption d'une langue unique: l'espéranto. On objecte qu'il est impossible que tous les délégués connaissent cette langue et qu'il est impossible d'exiger d'eux qu'ils l'apprennent. Ceci peut s'appliquer aux fonctionnaires syndicaux surchargés de travail. Mais avec un peu de bonne volonté le premier pas vers une solution peut être accompli. L'espéranto peut être appris très facilement. Toutefois, il faut un certain temps pour arriver à posséder entièrement cette langue, jusqu'à pouvoir discuter et rapporter en espéranto, ce qui est d'ailleurs possible, les congrès espérantistes internationaux où de simples travailleurs de langue différente sont parvenus à s'entendre, l'ayant prouvé. Chacun peut comprendre l'espéranto après quelques semaines. Si chacun, pendant ces quelques semaines, faisait les sacrifices nécessaires, on pourrait, pendant une époque intermédiaire, traduire tous les discours et discussions en espéranto, langue que chacun comprendrait alors. Il n'y aurait nul besoin d'un système coûteux, incommode et compliqué, mais seulement de bonne volonté. Il faudrait naturellement faire table rase du conservatisme qui est de mode en ce qui concerne l'espéranto. Ne pourrait-on pas faire une fois l'essai lors d'un de nos congrès? La tentative en vaudrait la peine.

L'étude préparée par le secrétariat de l'I. T. F. et approuvée par le congrès de Prague sur:

## "LES DETTES POLITIQUES INTERGOUVERNEMENTALES ET LA CLASSE OUVRIÈRE"

paraîtra prochainement. Les membres pourront se procurer la brochure par l'intermédiaire de leur Fédération