

# LE TRAVAIL

**ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT**

**LE VÉRITABLE FRONT UNIQUE**

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

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

**SOMMAIRE:**

**Articles d'intérêt général:**

La lutte victorieuse contre les attaques patronales. . . . . 110

Les pratiques fascistes en Pologne 110

Quelques mots d'adieu aux camarades Bidégaray et Döring . . . . 111

Un jugement inconsideré. . . . . 111

Communications du Bureau. . . . 111

**Cheminots:**

L'application de la journée de 8 heures dans les gares espagnoles 112

Les allocations du personnel des trains en Pologne. . . . . 112

Les licenciements à la Société des chemins de fer allemands . . . . 113

Les griefs des cheminots de Palestine . . . . . 114

Une loi espagnole assurant le contrôle de l'Etat sur les chemins de fer 114

**Ouvriers des transports:**

L'intoxication par le manganèse . 115

La tâche des Syndicats dans la navigation aérienne . . . . . 116

Les nouvelles conditions de travail du personnel des autobus londoniens . . . . . 118

**Marins:**

Les conditions de travail et des salaires dans la grande pêche (VII) 119

**Espéranto. . . . . 117**



La lutte commune des officiers et des marins subalternes dans la récente grève en Hollande

## La lutte victorieuse contre les attaques patronales.

Les tentatives des employeurs de se tirer de leur situation difficile en appliquant des diminutions de salaires et des avilissements aux conditions de travail et de vie de leurs salariés, se heurtent à une résistance croissante.

La classe ouvrière n'est pas disposée à faire de nouvelles concessions et à se contenter d'une part plus petite au produit de la production qui lui est versé sous forme de salaire et qui trouve en outre son expression dans toutes ses conquêtes sociales.

Si la société qui s'appuie sur le système de production actuel n'est pas à même de supporter de pareilles charges, elle perd toute raison d'être et il faut en finir avec elle.

Peu de temps après le congrès de Prague, qui s'est prononcé de manière non équivoque contre tous avilissements ultérieurs du niveau de vie de la classe ouvrière, des escarmouches se sont produites dans la navigation maritime de trois pays fort différents entre eux, escarmouches qui ont abouti à une victoire ouvrière, mais dont le résultat n'est pas tel que nous puissions nous déclarer satisfaits. Les différences sont en effet bien trop grandes. On ne pourra parler d'une amélioration sensible de la situation que lorsque la revendication formulée par le congrès de Prague, à savoir l'introduction d'un salaire uniforme international pour les marins, sera réalisée.

En Pologne, les armateurs ont tâché de réduire les salaires des marins de 15 à 20% ; à Gdynia on voulait aussi s'attaquer aux salaires des dockers. La résistance acharnée et la solidarité des travailleurs de Dantzig et des ouvriers des transports suédois, ont cependant fait échouer ces tentatives.

En Hollande, les armateurs ont cherché à réduire les soldes des équipages de 20%. Ils désiraient imposer ces réductions sans tenir compte de contre-propositions éventuelles. La manière de procéder insolente des armateurs indiquait qu'ils ne craignaient aucune résistance ou du moins qu'ils comptaient trouver suffisamment de jaunes dans l'éventualité d'une grève. Ils ont été bien déçus. En quelques jours, toute la navigation fut paralysée grâce à l'attitude unie des marins et des officiers. Le désaccord divisa, non pas les travailleurs, mais les armateurs, et ceux-ci se virent contraints d'entamer des négociations et de capituler.

En Allemagne, les choses se sont passées d'une manière analogue, mais il ne faut pas perdre de vue que les salaires allemands sont bien plus bas que les salaires hollandais. Si on avait imposé une réduction ultérieure, la solde d'un matelot aurait baissé jusqu'à environ la moitié du taux hollandais. En Allemagne aussi, une résistance se forme sur toute la ligne. La réduction projetée pour la grande pêche et, ensuite, le refus des armateurs de prolonger pendant plus d'un mois le contrat valable dans cette industrie, aboutirent à des mesures de solidarité de la part des organisations étrangères, qui avaient d'ailleurs

aussi témoigné de leur solidarité vis-à-vis des marins hollandais. L'essai des employeurs dans le port de Hambourg de profiter de cette situation n'eut pas d'autre suite qu'une prolongation des contrats existant.

Personne n'a évidemment la naïveté de croire que les armateurs se résigneront à présent après l'échec de leurs tentatives.

Dans d'autres branches de l'industrie des transports des mouvements analogues ont eu lieu. C'est ainsi que les compagnies de chemins de fer anglaises ont annoncé de nouvelles réductions. Un conflit dans les autobus londoniens n'a pu être évité que par la décision de la société de renoncer à son projet d'imposer des réductions.

L'Union des cheminots anglais a déclaré, par l'organe de son secrétaire général, le camarade Cramp — également président de l'I. T. F. — qu'elle ne consentirait à aucune réduction des salaires. Les deux autres organisations anglaises du personnel des chemins de fer ont adopté une attitude analogue.

Dans bien des pays, sinon partout, la lutte nous attend. La force du mouvement syndical sera, dans cette lutte, soumise à une rude épreuve.

## Les pratiques fascistes en Pologne

Le Congrès de l'I. T. F. de Prague a pris connaissance avec indignation du fait que le gouvernement polonais avait refusé des passeports aux délégués que les organisations adhérentes de cheminots et d'ouvriers des transports avaient désignés pour assister au congrès. Dans une résolution, le congrès a donné expression à sa protestation et a assuré aux travailleurs polonais tout son appui dans leur lutte contre la dictature fasciste.

A part cela, plusieurs membres du Comité exécutif ont personnellement protesté contre l'attitude du gouvernement polonais, auprès du représentant diplomatique de la Pologne dans leur pays. Le président de l'I. T. F. reçut de l'ambassadeur de Pologne à Londres une réponse qui revient à dire que le gouvernement polonais n'a pas refusé les passeports, mais qu'il a simplement réclamé de chacun de ceux qui avaient demandé un passeport, un montant de 400 zloty (env. 1150 francs français), montant qui serait exigé de chaque citoyen polonais pour la délivrance d'un passeport. Les cheminots et travailleurs des transports polonais auraient refusé de payer le montant, en demandant qu'on leur accorde les passeports, délivrés pour des occasions spéciales, à un prix sensiblement plus bas. Le gouvernement polonais, estimant que le congrès de l'I. T. F. ne devait pas être considéré comme une de ces occasions spéciales, avait refusé. Il fallait en outre que ces passeports spéciaux soient demandés très longtemps d'avance, chose que les organisations auraient négligé.

Il va sans dire que l'I. T. F., connais-

sant la mentalité des gouvernements fascistes, n'a pas accepté sans réserves la communication « que les passeports n'auraient par conséquent pas été refusés » ni le reste de l'explication. Elle a fait en Pologne une enquête pour connaître la vérité. Il s'est trouvé alors que la communication faite par l'ambassadeur de Pologne à Londres était une supercherie. Une loi polonaise prescrit que les personnes qui désirent quitter le pays pour assister à des congrès ou à des réunions internationales, peuvent obtenir un passeport au prix réduit de seulement 80 zloty (environ frs. 230.—). La Centrale syndicale de Pologne a fait en temps voulu une demande pour avoir ces passeports, mais a essuyé un refus. Lorsqu'elle demanda de connaître le motif de ce refus, on lui répondit que les motifs seraient communiqués lorsque les frais de timbre, dus pour la réponse, auraient été payés. Le paiement fut fait, mais la réponse se fait toujours attendre.

L'épisode esquissé ci-dessus illustre clairement le traitement que les ouvriers doivent se laisser infliger dans le pays qui a réussi à se libérer du tsarisme russe et du militarisme prussien et il donne une idée de la liberté que les citoyens polonais possèdent en général. Ils sont au fond, ou du moins la très grande majorité d'entre eux, pratiquement parlant, internés dans leur propre pays. Seulement une minorité est en mesure de payer 400 zloty pour avoir un passeport. L'assertion que la situation financière du pays nécessite la perception de ces taxes élevées, n'est évidemment pas autre chose qu'un misérable prétexte. La même chose peut d'ailleurs se dire du reste de la réponse envoyée au président de l'I. T. F. par le représentant de Pilsoudski à Londres.

On peut dire que non seulement Mussolini a fait école, mais encore que ses élèves et ses imitateurs commencent à dépasser leur maître dans tout ce qui est anti-ouvrier.

Voilà pour les travailleurs de tous les pays une raison de plus pour entamer la lutte contre toutes les formes du fascisme, pour le faire sans délai et de toutes leurs forces!



Les délégués argentins au congrès de Prague avec nos secrétaires



José Pipino — Francisco Agnelli — N. Nathans — Edo Fimmen — José Negri — Luis M. Rodriguez



Marcel Bidégaray



Johann Døring

### Quelques mots d'adieu aux camarades Bidégaray et Døring

Deux membres du Comité exécutif et du Conseil général n'ont pas été réélus par le Congrès de Prague. La cause ne s'en trouve pas dans un désir des congressistes de donner la préférence à d'autres candidats. Au contraire, il est hors de doute que le congrès les aurait réélus à une très grande majorité, pour ne pas dire à l'unanimité, s'ils avaient posé leur candidature. Ce n'était pas le cas.

Toute chose a son heure. Après de longues années de travail ardu et dévoué, les camarades Bidégaray et Døring ont quitté le service de leur organisation. Ils ont renoncé à leur fonction de militants et quelque dur que cela ait pu leur paraître de rompre les liens avec les camarades des autres pays, ils ont compris que le mandat qui leur avait été confié par leurs organisations devait être transmis aux camarades qui, dans leur propre pays, avaient repris leur travail.

C'est ainsi que nous ne les verrons plus paraître aux réunions du Conseil général ou du Comité exécutif, auxquelles ils ont rarement, si jamais, manqué.

Ces deux camarades ont pendant beaucoup d'années fait leur devoir dans l'Internationale.

Døring est un de ceux qui ont occupé une place importante dans la direction de l'I.T.F., particulièrement depuis 1904, alors que les organisations allemandes s'en occupaient directement. Ce qui caractérisait Døring, c'était la compréhension qu'il avait pour les conditions et les conceptions en vigueur dans d'autres pays que le sien; pour lui, ce n'était pas la forme de l'organisation qui était décisive, mais la mesure dans laquelle une organisation était appropriée à l'action nécessaire pour atteindre les buts qu'elle s'était fixés.

Malgré les contrastes entre leurs caractères — Døring était l'homme calme et pondéré, Bidégaray, par contre, plein de tempérament — leurs vues s'accordaient bien souvent lorsqu'il s'agissait de questions de la pratique syndicale. Bidégaray était avant tout le propagandiste, l'orateur prêt à tout moment à improviser un discours s'adaptant aux circonstances et dont l'enthousiasme de méridional était tempéré par le bon sens français. Døring était en premier lieu le travailleur inlassable qui, sans jamais se décourager, continue l'œuvre une fois entamée.

Tous deux jouissent à présent du repos qu'ils ont bien mérité. Si nous ne les revoions plus régulièrement dans nos mi-

lieux, ils continueront néanmoins à être nos amis, comme par le passé. Tous deux suivront attentivement l'œuvre de l'I.T.F. Le cadeau qui leur a été offert par le Conseil général leur rappellera l'esprit de camaraderie et d'amitié qui a toujours régné parmi nous et sera un témoignage de la place d'honneur qu'ils se sont acquise, par leur travail, dans les annales de l'I. T. F.



### Un jugement inconsidéré

Tandis que tous les organes des groupements adhérents à l'I. T. F. reproduisent les décisions prises par le congrès de Prague en les accompagnant généralement de quelques considérations sur le congrès, l'organe de la Fédération française des Syndicats Maritimes se borne à publier le texte suivant:

*«Congrès de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.»*

Il s'est tenu à Prague, dans la grande salle des concerts de l'Hôtel municipal, du 7 au 13 août 1932.

Nous en avons reçu un compte rendu analytique. Il n'intéresse pas les marins en général, les français en particulier, qui semblent être ignorés dans la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

Nous n'avons pas même trouvé une ligne relative à l'internationalisation de la loi de huit heures à bord des navires de commerce.

Les résolutions prises sont toutes de tendance politique et n'expriment que des pensées de lieux communs. Des couionnades, quoi!

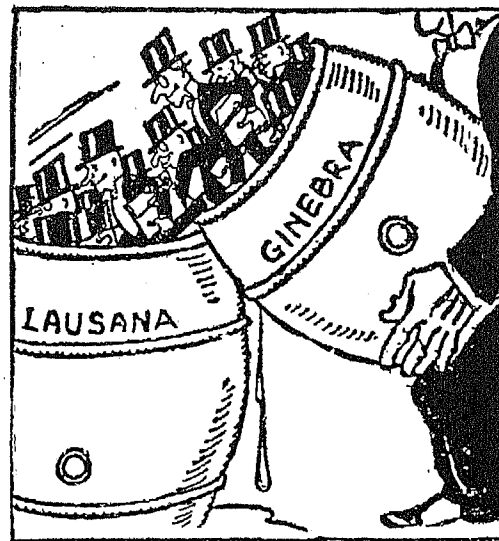
Fimmen et Nathans ont été réélus secrétaire général et secrétaire général adjoint. Rien de nouveau dans l'Univers!»

Nous tenons à publier ici ce texte avant que certaine presse ne s'en saisisse. Nous désirons affirmer aussi que nous ne craignons point que l'on critique nos faits et gestes, qu'au contraire nous apprécions la critique. Nous estimons cependant que les organisations adhérentes ont la tâche de formuler des critiques constructives et doivent s'abstenir de publier des papiers méprisants et fielleux dans le genre de celui que nous reproduisons ci-dessus.

Il est certain que l'auteur de l'article en question ne sait rien de ce qui a été discuté au Congrès, notamment à la conférence de la section des marins. Cela serait d'ailleurs à peine possible, attendu que la Fédération française des Syndicats Maritimes n'était pas représentée au congrès par un de ses membres. Il est vrai que l'on avait chargé le camarade Bidégaray de représenter la Fédération. Quoi donc de plus naturel pour le rédacteur du «Travailleur de la Mer» que de lui demander (à Bidégaray) des renseignements sur le congrès et sur les conférences spéciales, avant de se livrer à des commentaires sur une conférence à laquelle il n'avait pas pris part?

Vraiment, publier une attaque aussi grossière que le fait l'organe de la Fédération des marins français, c'est manquer de tout esprit de camaraderie.

### Les Conférences européennes Transvasement du vide dans le néant



Reproduit du «Obrero Ferroviario»  
l'organe de la Fédération des cheminots argentins



### Communications du Bureau

*L'exécution des résolutions du Congrès de Prague*

Il ressort des renseignements et questionnaires que nous avons expédiés, que l'exécution de toutes les décisions prises au congrès de Prague a été entamée.

Nous faisons encore appel ici à la collaboration de tous Ceux qui n'ont pas encore répondu aux questionnaires en cause sont priés de le faire sans délai.

*Une Conférence internationale du personnel des wagons-lits*

Il est probable qu'une Conférence des représentants du personnel de la Compagnie internationale des wagons-lits dans différents pays, aura lieu à Paris le 24 novembre, afin d'envisager une action éventuelle. Qu'aucun pays ne fasse défaut!

Nous rappelons en outre à toutes les organisations entrant en ligne de compte, notre circulaire du 6 octobre.

#### Cotisations reçues

Pour 1931:

Fédération espagnole des travailleurs des transports: pes. 5.665,35 fl. 1138,68  
Syndicat des cheminots de Rhodésia . . . . . £. 5.— „ 41,25

Pour 1932:

Syndicat national du personnel des Ch. P.T.T. M. A. de Belgique . . . . . 2055,68  
Union belge des ouvriers du transport „ 1050,57  
Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux . . . . . 200.—  
Union danoise des transports: . . . . . Cr. 1.500.—  
Syndicat des dockers de Pärnu . . . . . 3,22  
Union des cheminots d'Esthonie . . . . . 139.—  
Fédération française des syndicats maritimes . . . . . 120.—  
Union britannique des transports . . . . . 4063.—  
Union irlandaise des transports . . . . . 100.—  
Union norvégienne du personnel de la locomotive . . . . . 115,60  
Union des cheminots polonais . . . . . 900.—  
Syndicat des cheminots de Rhodésia . . . . . £ —.12,6 „ 5,16

#### Nouvelles adresses

Les adresses des nouveaux membres du Comité exécutif sont les suivantes:

J. Jarrigion, 15 Avenue Quihou, St. Mandé (Seine).  
B. Koenig, Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des Oesterreichischen Eisenbahnpersonals, Postfach, Wien V/1.

H. Rudolph, Michaelkirchplatz, 4 Berlin N.S.O. 16.

La Federación del Transporte, Pesca e Industrias Marítimas de España a transféré son siège de Andres Mellado 26 l. O, Madrid, à

Hilarion Eslava, 5. piso 3º letra B, Madrid.



# CHEMINOTS

## L'application de la journée de huit heures dans les gares espagnoles

Un des premiers gestes du nouveau gouvernement espagnol a été de procéder, le 1er mai 1931, à la ratification sans aucune réserve de la convention de Washington sur la limitation de la durée du travail dans les entreprises industrielles. Le 1er juillet de la même année, un décret a été rendu réglant les détails de l'application de la convention en Espagne. Le chapitre VII de ce décret s'applique aux chemins de fer. L'article 91 relatif au service dans les gares prescrit textuellement ce qui suit:

«La journée de travail ordinaire des agents du service des gares sera de huit heures qui pourront être réparties selon les exigences et les particularités du service; elle ne pourra pas être effectuée en plus de trois tranches et l'on ne comptera pas comme repos les pauses inférieures à 60 minutes; un repos minimum de dix heures par journée civile sera en tout cas obligatoire. Après avoir entendu le préavis des chefs des gares, les organismes paritaires détermineront la répartition de la journée de travail des divers agents, par gare ou par catégorie de gares.»

Une ordonnance du ministre des Travaux publics du 15 juillet 1931 donnait instruction aux compagnies de chemins de fer, de réclamer des chefs de gare, des propositions concernant la répartition des heures de travail des ouvriers et employés de ces gares et de remettre les propositions formulées aux Commissions paritaires entrant en ligne de compte, afin que la réglementation proposée puisse être mise en vigueur, après approbation par le ministre du Travail, le 1er janvier 1932.

Le travail des Commissions paritaires a été rendu particulièrement difficile, non seulement par le retard avec lequel les compagnies ont fourni les données, mais encore à cause de la diversité des critères adoptés. Il leur fut impossible de fixer des règles précises. Toute la documentation fut alors envoyée au Tribunal ferroviaire de Conciliation et d'Arbitrage. Il ressort des textes recueillis que les compagnies de chemins de fer peuvent être réparties sur quatre groupes:

- 1° Compagnies qui appliquaient la journée de huit heures dans les services des gares, avant la publication du décret du 1er juillet 1931.
- 2° Compagnies pour lesquelles l'entente a été unanime à la Commission paritaire pour la répartition des services de la journée de huit heures.

3° Compagnies prêtes à appliquer la journée de huit heures à condition que le ministre des Travaux publics les autorise à modifier certains services adaptés jusqu'à présent aux dispositions du règlement sur les chemins de fer.

4° Compagnies pour lesquelles un accord n'a pas été réalisé à la Commission paritaire, parce qu'elles considéraient comme trop onéreuse l'augmentation des frais que nécessiterait la répartition du service proposée par les chefs des gares, et qui, sans proposer une autre organisation, ont effectué des calculs sur la base d'une journée de huit, de neuf et de dix heures, selon les catégories des gares.

Les compagnies qui font partie des premiers trois groupes totalisent le 20 p. 100 de la longueur totale du réseau ferré.

La question fut étudiée au sein du Tribunal ferroviaire de Conciliation et d'Arbitrage. Sur la base des vœux émis par les représentants des compagnies et du personnel au sein du Tribunal et considérant la teneur de l'article 91 du décret du 1er juillet 1931, reproduit plus haut, le ministre du Travail a alors décrété, en date du 21 juillet 1932, ce qui suit:

Article 1. Toutes les Compagnies dans lesquelles un accord unanime au sein de la Commission paritaire a été réalisé relativement à la distribution des services en vue de l'introduction de la journée de 8 heures, procéderont sans délai à son introduction pour autant qu'elles ne l'ont pas encore fait.

Article 2. Les Compagnies qui sont arrivées à un accord au sein de la Commission paritaire concernant la distribution des services dans les gares en vue de l'introduction de la journée de 8 heures, en la subordonnant toutefois à l'obtention des autorisations nécessaires de la part du ministre des Travaux publics, insisteront pour obtenir lesdites autorisations et procéderont à l'introduction de la journée de 8 heures, aussitôt que les modifications projetées auront été autorisées.

Article 3. Dans les gares, pour lesquelles les compagnies, visées au groupe 4 mentionné plus haut, auraient réussi à établir une distribution du service permettant l'introduction de la journée de 8 heures, il sera procédé sans délai à cette introduction.

Article 4. Pour la réglementation de la journée de travail dans les gares des compagnies du groupe 4, pour lesquelles aucun accord n'a été réalisé concernant la distribution du service, les entreprises remettront au Tribunal ferroviaire de Conciliation et d'Arbitrage les données ci-après:

a) Etude d'une réorganisation du service permettant d'introduire la journée de 8 heures dans le plus grand nombre possible de gares et pour le plus grand nombre possible d'agents; indication du nombre des agents qui déjà bénéficient de la journée de 8 heures et du nombre de ceux qui en bénéficieraient après la réorganisation.

b) Autres gares dans lesquelles il sera nécessaire d'autoriser des journées de 9 et de 10 heures; indication du nombre des agents qui seront tenus d'accomplir des journées de 9 et de 10 heures.

c) Les dispositions réglementaires qu'il sera nécessaire de modifier pour réaliser la réorganisation visée au point a) tendant à étendre dans la mesure du possible le régime de la journée de 8 heures, tout en limitant autant que possible l'augmentation des frais.

Article 5. Le Tribunal de Conciliation et d'Arbitrage recommandera, après étude de la documentation présentée par les Compagnies au ministère, les autorisations qu'il sera indispensable d'accorder pour certaines gares, services et agents, à l'effet d'étendre pour ceux-ci la journée de travail à 9 et à 10 heures.

Article 6. En tout cas et sans aucun délai, la journée maximum de travail ne pourra, à partir du 1er octobre prochain, excéder dans toutes les gares une durée de 10 heures et la distribution du service de chaque agent devra être conforme aux dispositions de l'article 91 du décret du 1er juillet 1931. Les heures que chaque agent fournira à partir de cette date en sus des 8 heures, jusqu'au maximum de 10 heures, seront rémunérées conformément à l'article 98 du décret en question. (Supplément de 25 % Red.). Les heures supplémentaires exécutées par chaque agent, ne pourront pas dépasser 50 heures par mois, ni 500 heures par an.»

Le Syndicat National des cheminots espagnols qui n'est certes pas étranger au résultat que le contenu de ce décret représente, en a accueilli la promulgation avec satisfaction, attendu qu'elle signifie l'application intégrale, sans aucune réserve ni subterfuge, de la journée de huit heures pour tout le personnel des gares des chemins de fer espagnols.



## Les allocations du personnel des trains en Pologne

Ainsi que les autres entreprises ferroviaires européennes, les chemins de fer de Pologne payent aux agents du service des trains, à côté de leurs salaires fixes, certaines indemnités. Le montant de ces indemnités, dites allocations secondaires, est fixé par le ministre des Communications de même que les conditions dans lesquelles elles sont accordées. Suivant un décret du ministre des Communications du 9 décembre 1931, ces allocations sont payées sur la base ci-après:

Le personnel des trains sur les lignes à voie normale et sur celles à voie étroite de Haute-Silésie polonaise, touche pour la période pendant laquelle il fait du service:

- a) une indemnité horaire;
- b) une indemnité de parcours.

L'indemnité horaire est payée pour la période de travail effectif dans le service des trains. On entend par service effectif la période de circulation du train, plus le temps nécessaire pour la reprise du train avant le départ et pour la remise du train après l'arrivée. On accorde pour ces deux opérations respectivement une heure et une demi-heure au maximum, tout en exigeant que ne soit compensé que le temps de service effectivement fourni. Les chefs-facteurs peuvent dépasser les maxima prévus pour la reprise et remise d'un train en cas d'instructions spéciales. En ce qui concerne les trains de service, les délais prévus pour ces deux opé-

rations ne peuvent s'élever qu'à une heure au total. L'indemnité horaire est fixée pour le chef de train à zloty 0,23 (1 zloty = env. 3 fr. frs.) pour le chef-facteur à 0,20, pour le conducteur et le serre-freins à 0,18 par heure. Les serre-freins qui sont employés comme graisseurs dans le service-marchandises, ont droit à l'indemnité horaire tixée pour le chef-facteur. La même règle s'applique pour les conducteurs chargés de la conduite d'une automotrice.

L'indemnité horaire est diminuée de moitié pour la période d'arrêt à la gare terminus, calculée à partir du moment de la reprise du train. La même réduction s'applique en cas de voyage effectué du lieu d'attache pour aller reprendre un train à un autre endroit et, vice-versa, pour rentrer au lieu d'attache. L'indemnité horaire intégrale est payée pour les travaux de manœuvres, effectués dans les gares terminus. L'indemnité horaire est calculée par l'addition, à la fin du mois, de toutes les heures de service fournies. Les périodes de reste de moins de 30 minutes n'entrent pas en ligne de compte; celles dépassant 30 minutes comptent pour une heure entière.

L'indemnité de parcours s'élève, par 10 km. parcourus, pour le chef de train à zloty 0,30 dans le service-marchandises et à zloty 0,15 dans le service-voyageurs. Le chef-facteur touche respectivement 0,23 et 0,12, le conducteur et le serre-freins ont respectivement 0,20 et 0,10 zloty. Pour le personnel des trains faisant du service sur les trains de marchandises dans le secteur de Kattowitz et dans la région charbonnière Dombrowa-Cracovie, l'indemnité est majorée de 30 %. Cette majoration n'entre pas en ligne de compte pour le personnel des trains sur les lignes à voie étroite de Haute-Silésie.

Aucune indemnité de parcours n'est versée pour les courses haut-le-pied. Dans ce cas, les agents des trains n'ont droit qu'à la moitié de l'indemnité horaire dont il a été question ci-dessus. Les conducteurs employés pour la conduite d'automotrices ont droit à l'indemnité de parcours fixée pour le chef-facteur. Les conducteurs sur automotrices touchent l'indemnité prévue pour les conducteurs et les serre-freins. Lorsque le personnel des trains doit effectuer du service de manœuvres dans les gares situées sur le parcours ou dans des gares terminus, une heure de service de manœuvres est assimilée à 5 km. de parcours au service-marchandises et est compensée comme telle.

Les agents des trains qui sont détachés pour plus de 3 jours (72 heures) à un endroit en dehors de leur lieu d'attache, ont droit, à côté de l'indemnité horaire et de l'indemnité de parcours, à 30 % des indemnités de séjour fixées pour l'échelle des salaires dont ils font partie. Cette indemnité est payée pour toute la période du détachement, calculée à partir du jour du départ jusqu'au retour. Lorsque le détachement est de moins de trois jours, aucune indemnité de séjour n'est payée.

Le personnel des trains de Pologne n'a droit à aucune indemnité spéciale pour le service de nuit. Pareilles indemnités ne sont versées qu'aux autres agents de l'exploitation, en vertu de prescriptions spéciales.

Remarquons, pour terminer, que les taux des indemnités horaires et de l'indemnité de parcours ci-dessus mentionnées, sont applicables aussi bien pour les agents commissionnés que pour les agents non commissionnés des chemins de fer d'Etat de Pologne.



## Les licenciements à la Société des chemins de fer allemands

Dans le numéro 20 de nos Communications de presse, nous avons publié une notice disant que la Société des chemins de fer allemands avait licencié 52.000 ouvriers, mais avait d'autre part le dessein d'en embaucher 12.000 nouveaux. On trouvera dans l'article que nous publions ci-après, ce qui en est exactement de cette affaire.

Afin de compléter les renseignements contenus dans le numéro 20 des Communications de presse de l'I.T.F., nous tenons à affirmer ici que l'administration centrale de la Reichsbahn a décidé de n'embaucher que des ouvriers provisoires pour les travaux supplémentaires prescrits pour le renouvellement de la superstructure. Les ouvriers de l'entretien de la voie licenciés dans le courant des mois écoulés pour insuffisance de travail, entrent avant tout en ligne de compte pour être embauchés pour ces travaux. Or, le 4 octobre, l'administration centrale a déclaré à l'organisation du personnel qu'elle devait maintenir ses premières intentions. 52.000 ouvriers du service de l'entretien de la voie seront donc congédiés et 24.000 d'entre eux seront réengagés à titre provisoire pour exécuter les travaux supplémentaires de renouvellement. On évitera en outre le renvoi de 6.000 ouvriers par l'introduction de la semaine de 40 heures pendant les mois d'hiver pour l'ensemble du service de l'entretien de la voie, en ce sens que chaque semaine de travail comprendra un jour de chômage. 22.000 ouvriers doivent par conséquent être considérés comme licenciés.

Les ouvriers provisoires à engager doivent signer une déclaration qui comprend les mots: «Mon emploi aura vraisemblablement une durée maximum de trois mois». Parmi les ouvriers congédiés n'entrent pas en considération pour être réengagés, ceux auxquels une indemnité de départ a été accordée en vertu d'un jugement du Tribunal prud'homme, cela pendant la période pour laquelle est accordée l'indemnité. L'administration estime que cette limitation est nécessaire afin d'éviter que les ouvriers en question touchent pendant cette période une double rétribution, à savoir l'indemnité et le salaire. Pour un motif analogue ne seront pas réengagés non plus, les ouvriers dont une réclamation est encore en suspens, car si cette réclamation obtenait satisfaction, ils bénéficieraient, eux aussi,

d'un double paiement. A l'heure qu'il est, parmi les membres de l'Union des cheminots adhérente à l'I.T.F. uniquement, il y a 20.000 procès en suspens contre l'administration centrale.

La difficulté essentielle est à présent celle-ci: Quel conseil donner à nos camarades relativement à la réclamation formulée par eux contre leur renvoi? L'attitude de l'administration centrale exerce sur eux une forte pression, attendu qu'elle leur offre la perspective d'un emploi pour un temps relativement court s'ils retirent leur plainte. On peut cependant dire que la grande majorité des ouvriers réengagés au service devront quitter la Reichsbahn après quelques mois, sans avoir jamais plus la possibilité d'y revenir et que ces mesures frappent en première ligne les ouvriers déjà un peu plus âgés. Cela n'est modifié en rien par le fait que les ouvriers réengagés comme ouvriers provisoires auront la possibilité de maintenir leurs titres à une pension à verser par les caisses A et B, car les ouvriers un peu plus âgés précisément, ne seront à l'avenir plus jamais réengagés comme ouvriers provisoires. C'est pour cette raison que le Comité de notre organisation estime que les ouvriers un peu plus âgés ne doivent à aucun prix retirer leur plainte; elle conseille par contre aux ouvriers plus jeunes, dont les procès offrent peu de chances de succès, de renoncer à leur recours.

Ce qui caractérise les mesures et l'attitude de la direction centrale, c'est qu'elle a attendu jusqu'au 1er octobre pour communiquer aux directions régionales par voie d'ordonnance, quels travaux de renouvellement devront être entamés et dans quelle envergure. Avec cela, les directions régionales n'ont été renseignées que par une ordonnance du 3 octobre sur les directives à observer pour le réengagement des ouvriers entrant en ligne de compte pour l'exécution de ces travaux. Il en ressort clairement que les mesures de licenciement constituent un acte arbitraire pour la majorité des 52.000 ouvriers de la voie, renvoyés soi-disant pour cause d'insuffisance de travail.

Il va sans dire que ces congédiements ne sont pas sans affecter l'organisation des cheminots allemands, aussi bien par le fait qu'ils entraînent des pertes de membres que par la mesure accrue dans laquelle ses institutions de secours sont mises à contribution.

En 1931, l'Union des cheminots a payé 1.377.511 marks uniquement en secours de chômage. Elle a dépensé en outre 32.000 marks pour assistance judiciaire, et 70.000 marks en secours spéciaux. L'organisation a donc payé dans le courant d'une année, plus d'un million et demi de marks aux victimes de la crise. Pour 1932, le montant de ces secours sera sensiblement plus élevé.

Le Comité de l'organisation a eu la précaution de prendre toutes les mesures susceptibles de surmonter les difficultés avec lesquelles il pourra se trouver aux prises, qu'elles soient d'ordre financier ou d'ordre organique. H. J o c h a d e.

## Les griefs des cheminots de Palestine

Remplis d'indignation au sujet des licenciements, réductions de salaires et autres actes commis contre le personnel, tous les agents, juifs et arabes, du chemin de fer de Jérusalem se réunirent le jeudi 14 juillet 1932, afin de donner une expression publique à leur indignation et d'envisager les mesures qui seraient à prendre pour parer les attaques. Dans de modestes discours, les membres exposèrent avec simplicité leur extrême pauvreté et leur détresse. Tous sont livrés au désespoir. De dures critiques furent prononcées à la réunion contre les fonctionnaires anglais qui absorbent la part du lion dans le budget des chemins de fer, contre le gouvernement et contre l'administration qui négligent entièrement leurs responsabilités vis-à-vis du personnel.

Le camarade Achileah résuma comme suit les débats. Nous sommes indignés au plus haut degré et il est temps que l'opinion publique de Palestine connaisse notre situation. L'exploitation du personnel de la part du gouvernement et de la direction des chemins de fer s'est faite inhumaine à un point qui pourrait déterminer une réaction de la part de nos membres. C'est là le sentiment de chacun de nous qui a été témoin du sort de nos camarades, jetés sur le pavé après qu'on en eut tiré tout le profit possible, renvoyés sans le moindre dédommagement (les hommes civilisés appellent cela un licenciement), sans que fut même versé un montant pour amortissement, ainsi que cela se pratique jusque pour les machines. Nous avons vu et nous voyons ces membres, qui ont presque perdu l'aspect d'êtres humains, tels qu'ils sont venus nous prier de leur faire l'aumône, de leur accorder quelque appui pour rester en vie, eux et leurs enfants. Quels étaient les sentiments de ces agents congédiés, quels étaient nos sentiments, à nous qui sommes restés au service, mais qu'un même sort menace d'un jour à l'autre, à nous qui leur avons donné les petits montants dont nous pouvions nous priver, qui avons organisé des représentations de cinéma pour pouvoir leur venir en aide? Je voudrais que le gouvernement et l'administration des chemins de fer de Palestine tiennent compte de ces sentiments.

Nous ignorons laquelle des deux autorités nous laisse dans cet état pendant toute la période de notre service aux chemins de fer, toujours menacés de la crainte d'être renvoyés et de mourir de faim. Nous ne savons pas qui a le pouvoir de nous congédier et d'abaisser notre niveau de vie par des réductions de 25 % et de 35 %, appliquées à des salaires allant de 4 à 8 livres palestiniennes par mois, réductions appliquées à des hommes qui, en économisant à l'extrême sur un budget déjà minime, se sont habitués à vivre avec un salaire pareil.

La direction des chemins de fer rejette la responsabilité sur le gouvernement et vice-versa. Tous deux cependant ne manqueront pas de rejeter sur nous le blâme

pour notre mécontentement et, individuellement et collectivement, nous aurons à supporter le choc de leur attaque. Nous combattons pour l'amélioration de nos conditions de travail en nous bornant aux moyens légaux dont nous disposons. Ce n'est qu'en lui opposant un front unique que nous réussirons à forcer le gouvernement à reconnaître la légitimité de nos demandes. Si par la gestion défectueuse, le revenu des chemins de fer a diminué, et s'il est nécessaire de pratiquer des compressions au budget, il faut que ces compressions soient faites aux frais des fonctionnaires venus d'Angleterre et des colonies anglaises, qui ont touché des traitements élevés pendant la période de prospérité. Ces réductions ne doivent certainement pas être appliquées aux maigres traitements du petit personnel. Celui-ci n'a point profité des bénéfices de milliers de livres, réalisés sur les chemins de fer pendant cette période de prospérité. Il n'est par conséquent que juste qu'il ne soit pas affecté à présent par les diminutions; en outre, si des agents qui ont atteint l'âge de 55 ans sont licenciés en raison de leur âge et de leur incapacité à remplir leur fonction, nous stigmatiserons cette mesure comme une iniquité et comme un vol, si elle n'est pas accompagnée d'une indemnisation adéquate.

Après le résumé du camarade Achileah, les résolutions ci-après furent adoptées à l'unanimité des voix. Elles seront portées à la connaissance du gouvernement et de l'administration des chemins de fer:

- a) Nous demandons qu'une indemnisation ou pension soit accordée à tous les agents licenciés, qu'ils soient commissionnés ou non. La faim attend l'agent non commissionné qui est renvoyé du service et qui n'a pas été en mesure de mettre de côté de son maigre salaire assez pour vivre dans sa vieillesse ou en cas de renvoi prématuré. La responsabilité des chemins de fer pour les agents non commissionnés est égale à celle qui leur incombe pour les commissionnés; aucune différenciation ne devra par conséquent être établie.
- b) Nous demandons que l'administration des chemins de fer abolisse l'ordonnance relative aux réductions des salaires des agents du service de l'exploitation. Ces salaires ne constituent qu'un minimum vital. Dans le courant des années, ils ont réussi à s'imposer des privations, grâce auxquelles leur salaire leur permettait de vivre, mais des réductions allant de 20 à 30% menaceraient leur santé et celle de leurs familles ainsi que leur aptitude au service.
- c) Nous exigeons que les réductions, si elles sont absolument nécessaires, soient appliquées aux traitements des fonctionnaires bien rétribués, particulièrement de ceux qui ont été engagés au service des chemins de fer pendant la période de prospérité, alors que des bénéfices élevés furent réalisés.

## Une loi espagnole assurant le contrôle de l'Etat sur les chemins de fer

Le 1er septembre, le Parlement espagnol a approuvé, avec quelques légères modifications, un projet de loi présenté par le ministre des Travaux publics, qui prévoit «la création d'un système de contrôle permanent de l'Etat sur la gestion des compagnies de chemins de fer qui doit s'effectuer en commun avec l'Etat, en raison des apports de capital faits par l'Etat dans les diverses entreprises».

Le vote de la loi a été accueilli avec satisfaction par l'organe du Syndicat national des cheminots espagnols qui met toutefois le lecteur en garde contre l'illusion de croire que cette loi apportera la solution au vaste problème des transports ferroviaires, solution qui, à son avis, peut uniquement se trouver en un «rachat anticipé des réseaux et une exploitation de ceux-ci sous un régime de nationalisation qui transforme radicalement le régime suranné actuel». L'organe rappelle à ce propos, le passage suivant du discours prononcé par le ministre M. Prieto, devant la Chambre, pour défendre son projet de loi: «Cette loi constitue le début d'une série de mesures précautionnelles de caractère provisoire, en attendant que le gouvernement, et avec lui le Parlement, s'occupent de résoudre la question à fond».

La nouvelle loi contient quelques dispositions fort intéressantes qui méritent de servir d'exemple à d'autres pays. Nous en faisons suivre ici un résumé.

Le contrôle projeté sera exercé par des représentants de l'Etat portant le titre de Commissaires et désignés librement par le ministre des Travaux publics dont le choix ne pourra cependant en aucun cas tomber sur des membres de Conseils d'administration de banques, sociétés ou monopoles d'Etat ayant un lien quelconque avec les finances publiques, ni sur des députés au Parlement. Les Commissaires auront la faculté d'exercer un veto suspensif concernant les décisions que les organes directeurs des Compagnies pourraient prendre et concernant l'exécution de décisions prises antérieurement. Ils seront assistés dans leur tâche, d'une part par des fonctionnaires des services de comptabilité de l'Etat qui auront à surveiller les écritures et le service des caisses, de même que les fournitures, les opérations de crédit, les bilans et la répartition des profits et pertes. Les Commissaires auront d'autre part à leurs ordres du personnel technique de l'Etat, soit appartenant au service des chemins de fer, soit étranger à celui-ci, qui aura pour mission de se prononcer sur les projets d'extension et de transformation des réseaux et d'inspecter l'exécution de ces travaux, de même que des travaux d'entretien et de réparation des installations et du matériel roulant et fixe.

La rétribution que le ministre des Travaux publics fixera à l'intention des Commissaires sera supportée par les Compagnies; les traitements touchés par les agents appelés à les assister étant à la charge

de l'Etat, sauf le cas de gratifications spéciales — à décider par le ministre et ne pouvant en aucun cas excéder les montants du traitement — qui devront être payées par les compagnies.

Le Conseil supérieur des Chemins de fer sera appelé à se prononcer sur les décisions des organes directeurs des Compagnies, frappées du veto des Commissaires. Il fera à ce propos une recommandation au ministre des Travaux publics qui tranchera la question dans un délai d'un mois, à calculer de l'imposition du veto.

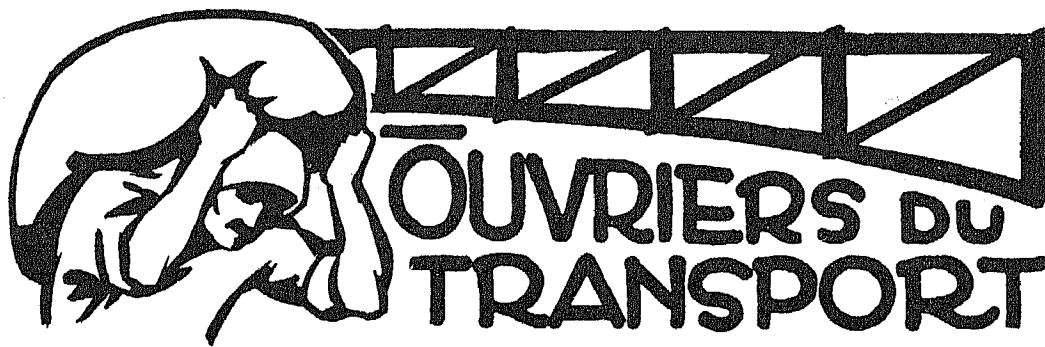
La loi prescrit pour terminer que ne pourront pas siéger dans les Conseils d'administration ou de direction des Compagnies de chemins de fer, les personnes qui font partie du Conseil d'administration d'une entreprise bancaire ou qui ont des intérêts dans des entreprises fabriquant du matériel fixe ou roulant pour chemins de fer ou fournissant à ceux-ci d'autres produits. Une même interdiction frappe les personnes qui font partie de plus de trois Conseils d'administration, quelle que soit la nature des entreprises qui s'y rattachent. Les personnes visées par ces dispositions devront décider, dans un délai de dix jours à partir de la promulgation de la loi, sur la charge à laquelle ils donnent la préférence.



### Les cheminots argentins réclament l'extension de la loi sur les retraites aux permanents syndicaux

Un projet de réforme à la loi sur la pension des cheminots vient d'être présenté en Argentine. Les organisations de cheminots critiquent dans ce projet le fait que le bénéfice de la pension de retraite n'est pas étendu aux permanents des organisations professionnelles dans l'industrie des chemins de fer. Elles estiment que ce ne serait que juste que ceux qui travaillent dans les syndicats bénéficient des mêmes avantages que les cheminots en service actif, en ce qui concerne la retraite. Le Bulletin de la Confédération générale du Travail d'Argentine écrit à ce propos, dans son numéro du 25 août:

«Il s'agit d'une omission vraiment injustifiable. Elle est si injustifiable que nous avons la certitude absolue que le Congrès réparera cet oubli. Les permanents des organisations professionnelles exercent une activité ferroviaire, intense autant que digne. Ils font partie des organismes issus de l'effort des travailleurs mêmes qui accomplissent une œuvre efficace de progrès technique et intellectuel. Ils sont les propulseurs du droit nouveau que peu à peu les travailleurs réussissent à imposer dans un effort grandiose. Rien de plus juste que leur désir d'entrer, eux aussi, au bénéfice des lois de prévision sociale auxquelles beaucoup d'entre eux ont contribué, en leur qualité d'anciens cheminots, licenciés du service pour faits de grève ou pour d'autres motifs relatifs à l'organisation syndicale.»



### L'intoxication par le manganèse

Dans l'Organe central pour l'hygiène industrielle et la prévention des accidents, le Dr. Baader a décrit, il y a quelque temps, l'état d'un arrimeur hambourgeois intoxiqué par le manganèse. Cette forme d'intoxication a seulement été constatée jusqu'à présent chez des ouvriers qui avaient travaillé pendant longtemps dans des carrières de manganèse sous l'influence de la poussière intoxicante. Cela explique que l'on n'ait pas tout de suite reconnu la nature de la maladie affectant l'arrimeur Sch. qui, de 1926 jusqu'à l'été 1930, était occupé au déchargement de charbon et de minerai. Attendu que Sch. se porta malade pendant qu'il était en train de travailler dans une cargaison de gravier de Chypre, on supposa chez lui une intoxication minérale provenant de ce gravier.

Le médecin traitant de la Caisse de maladie non seulement, mais encore la Clinique de l'Université de Hambourg, admirent d'abord l'intoxication due au gravier de Chypre. Des recherches furent toutefois immédiatement faites, lorsqu'on constata des symptômes qui semblaient indiquer un cas d'empoisonnement par le manganèse. Il se trouva alors que la maison qui employait Sch. avait fait décharger, pendant ces quatre ans, 19 bateaux de manganèse. Il ne fut pas possible de déterminer si le malade avait travaillé à bord de ces 19 bateaux. Toutefois, en admettant qu'il ait travaillé à bord des 19 navires pendant toute la période de déchargement, soit 3 jours à raison de 7 heures par jour, on arrive, en additionnant toutes les journées de travail, à un total de seulement 3 semaines au plus, pendant lesquelles le malade aurait été exposé, avec de longs intervalles, à l'action de la poussière de manganèse. Cette période relativement courte est remarquable, en raison du fait que généralement les formes chroniques d'intoxication de manganèse sont dues à un travail de longues années ou de longs mois en contact avec ce métal et que des cas ne se sont, pour autant que nous sachions, jamais produits après une période si courte.

«L'état du malade qui depuis juin 1930 a été incapable de travailler, s'est progressivement aggravé. Il montrait le syndrome classique de cette forme d'intoxication: masque rigide du visage, mouvements lents et maladroits; démarche chancelante, les premiers pas hâtés avec une propulsion très nette; en cas de changement subit de direction, ou lorsqu'il se retourne, le corps penche en arrière; en cas de tentative de marche arrière ou de

mouvement pour joindre les pieds, en fermant les yeux ou sans même fermer les yeux, le malade tombe. Lorsqu'il veut toucher le nez du bout du doigt, la main tremble et manque le but. En voulant boire dans un verre, le malade renverse beaucoup; il ne peut manger que lorsque l'avant-bras est appuyé. Son écriture indique nettement que les mouvements sont ralentis et entravés... Psychiquement, le malade est déprimé et morne, avec des crises de larmes, ... Il convient aussi de remarquer le nombre des globules rouges du sang: en août 1930, il était de 6,28 millions, en novembre 1931, de 4,2 millions. Les selles contenaient en novembre 1931, c'est-à-dire 16 mois après l'arrêt du travail, 3,93 milligrammes de manganèse sur 100 grammes.

Nous avons reproduit avec tant de détails tout le syndrome, parce qu'il indique d'une manière effroyablement frappante les dangers de la manipulation de minerais. Le Dr. Baader signale encore que les ouvriers intoxiqués par le manganèse n'ont jamais résisté à une pneumonie. Le Dr. Baader estime que le cas de Sch. annule la supposition suivant laquelle la poussière de manganèse n'aurait des effets intoxicants qu'à la longue. On a d'ailleurs dû renoncer à l'opinion que l'intoxication des poumons par le quartz ne montre ses premiers symptômes qu'après 5 à 10 ans de travail dans les carrières. On vient en effet de constater chez des travailleurs employés à l'emballage de produits de nettoyage contenant du quartz, des cas mortels de poumons affectés, après 2 ans 1/2 de travail. C'est ainsi qu'il semble également possible que le travail de déchargement de navires de manganèse soit plus dangereux pour la santé que tout autre travail dans le manganèse observé jusqu'à présent. (Les cas de charbon ne se produisent pas non plus fréquemment parmi les ouvriers qui travaillent les peaux, mais bien plutôt parmi les travailleurs du commerce et des transports. C'est sans doute pour cette raison que le projet de réglementation pour combattre le danger du charbon dans l'industrie des peaux, envoyé en mai 1931 par le Bureau international du Travail aux gouvernements, prévoit la création de prescriptions spéciales pour les marins et ouvriers des ports et entrepôts.)

Le Dr. Baader termine son article par les mots suivants:

«L'hygiène industrielle impose la demande que le déchargement de navires ayant une cargaison de manganèse soit



## La tâche des Syndicats dans la navigation aérienne

Le développement de la navigation aérienne qui certainement s'accroîtra encore beaucoup à l'avenir, constitue pour toutes les organisations de travailleurs des transports un motif pour s'occuper en temps voulu d'une collaboration étroite sur le plan international. Les expériences acquises au moment de l'essor des autres moyens de transport ont prouvé qu'un appui réciproque entre les organisations professionnelles de l'industrie en cause est nécessaire non seulement dans les périodes de plein épanouissement, mais encore et surtout pendant la période de développement. Il convient d'ajouter en ce qui concerne la navigation aérienne, qu'elle est de caractère à pouvoir seulement se développer pleinement dans le cadre international. A cause de cela, les conditions de travail des travailleurs de cette industrie, la plus nouvelle des industries des transports, s'influenceront bien davantage d'un pays à l'autre, que ce n'est le cas pour d'autres catégories ouvrières.

Bien que la *International Air Traffic Association* (I.A.T.A.), fondée en 1919, groupe déjà 24 des principales entreprises aéronautiques européennes, tous les efforts pour réaliser un contact plus étroit entre les organisations de salariés, ont eu bien peu de succès jusqu'à présent. Tandis que les entreprises réunies dans la I.A.T.A. tiennent, tous les ans deux sessions, dans lesquelles toutes les questions touchant la navigation aérienne sont examinées et

soumis au contrôle médical et technique, que l'on prenne des mesures pour réduire au minimum la poussière en cas de déchargement, et en outre que l'on veille à ce que les arrimeurs travaillent à tour de rôle. Il me semble opportun d'exclure les ouvriers qui ont à manutentionner du gravier de Chypre, du Rio-Tinto, ou d'autres minerais irritant les organes respiratoires, du déchargement du manganèse. Vu que des navires charbonniers et des bâtiments chargés de minerai doivent bien plus souvent être déchargés que ceux qui transportent du manganèse, cette mesure de précaution ne comporterait pas d'injustice économique».

Le Dr. Baader arrive à cette dernière revendication, parce qu'il croit que «les cas fréquents de maladie de Sch. pendant qu'il était occupé au déchargement de gravier de Chypre ont, en irritant les muqueuses des organes respiratoires, préparé le terrain pour le développement rapide de la grave intoxication dont il est tombé victime.

L i n d o w

réglées en principe, beaucoup d'organisations ouvrières n'ont pas même réussi jusqu'à présent à syndiquer le personnel de l'aviation de leur pays. En considération du caractère particulier de la navigation aérienne, il est à craindre que ce personnel ne soit définitivement perdu pour notre mouvement, si une propagande intensive n'est pas entamée sans délai par tous les moyens. Ce n'est pas le nombre relativement minime de cette catégorie de travailleurs qui doit déterminer l'intensité des efforts; il ne faut, au contraire, rien négliger pour acquérir, tant qu'il en est encore temps, une certaine influence sur la manière dont se développe l'aéronautique.

Les syndicats appelés à s'occuper de la sauvegarde des intérêts ouvriers, ont le devoir de s'employer dès à présent de toutes leurs forces en faveur d'une solution rationnelle de tous les problèmes qui touchent à ce moyen de transport le plus moderne, afin d'être convenablement préparés aux conflits qui ne manqueront pas de se déclencher à l'avenir.

Le manque de résultats des tentatives faites dans tous les pays pour syndiquer le personnel de l'aviation, a donné lieu à la Fédération allemande des transports d'attirer l'attention sur ces circonstances, en faisant à ce sujet une proposition à inscrire à l'ordre du jour du Congrès de Prague. Cette proposition invite instamment toutes les organisations adhérentes à l'I.T.F. à accorder une attention soutenue à l'importance toujours croissante de la navigation aérienne internationale et à faire des efforts pour le groupement syndical des travailleurs en cause. Elle donne mandat au Comité exécutif de l'I.T.F. de procéder en temps opportun à la création d'une commission consultative pour les travailleurs de la navigation aérienne qui aurait à s'occuper des intérêts de cette catégorie de travailleurs. L'adoption unanime de cette proposition à la conférence des conducteurs d'automobiles par les représentants de 19 organisations de 14 pays, de même que sa ratification par la séance plénière du Congrès, justifient la supposition que l'on s'occupera plus énergiquement que par le passé du groupement syndical des travailleurs de la navigation aérienne.

Comprenant que l'aviation qui était alors à ses débuts, se développerait en une nouvelle branche de l'industrie des transports, la Fédération allemande des travailleurs des transports s'est efforcée, avant la guerre mondiale déjà, d'intéresser le personnel de l'aviation pour le mouvement syndical. Ses premiers efforts ont été particulièrement difficiles, attendu que les quelques pilotes professionnels étaient au service des autorités militaires qui, à cette époque, avaient interdit à tous les salariés à leur service, l'adhésion à un syndicat. Le contact établi alors s'est malheureusement perdu pendant la guerre et l'après-guerre. L'essor inattendu de l'aviation pendant la guerre et l'accroissement considérable du personnel intéressé, déterminé par cet essor,

avaient entièrement transformé les conditions. Bénéficiant du droit d'association et préoccupés par le souci de perdre leur emploi à la suite de l'exécution des clauses du Traité de Paix de Versailles, les travailleurs de l'aviation avaient procédé à la constitution d'une organisation professionnelle. Au moment où les conditions de l'après-guerre commencèrent à se régulariser et où l'on pouvait discerner les débuts de l'aviation civile, des pourparlers furent entamés entre notre Fédération et ce Syndicat professionnel; ils aboutirent en juillet 1921 à l'adhésion du Syndicat à la Fédération des transports. Tandis que, pour commencer, l'ensemble du personnel, des pilotes jusqu'aux ouvriers auxiliaires, était syndiqué dans notre Fédération, les pilotes fondèrent en 1925 une association professionnelle séparée. D'anciens officiers à qui l'adhésion à un syndicat semblait incompatible avec leur rang, étaient les promoteurs de cette scission.

On pourrait encore observer à ce propos que des tendances analogues se font jour un peu partout, car si ces dernières années les représentants politiques du mouvement ouvrier s'occupent d'une manière croissante des problèmes de l'aviation, il est un fait certain qu'autrefois, les partis de gauche de tous les pays ont beaucoup trop négligé ce domaine. Cette omission s'explique tout naturellement par l'usage des avions pour des buts presque exclusivement militaires. Les autorités militaires en effet se sont intéressées à l'avion dès sa naissance. A peine sorti de ses premiers débuts, l'avion a été transformé en l'arme la plus dangereuse managée pendant la guerre mondiale. Aujourd'hui encore, on dépense des millions afin d'utiliser ce moyen de transport pour des fins militaires. Cette utilisation absolument unilatérale de l'aviation aurait dû amener nos représentants aux Parlements à accorder à l'avion un intérêt allant au-delà des simples préoccupations budgétaires. En Allemagne on s'est, même encore après la guerre, laissé aller à la faute d'abandonner, pour ainsi dire entièrement, l'aviation aux anciens officiers. Il n'est pas besoin de souligner ici combien l'activité de la Fédération allemande des transports se ressent de cet état de choses. Il sera partout très difficile de gagner le personnel de l'aviation pour l'organisation syndicale, vu que les intérêts corporatifs offrent de grandes différences, malgré le nombre relativement petit de salariés. Il faut établir une distinction de principe entre le personnel de bord et le personnel terrien. Un autre facteur qui rend l'œuvre syndicale plus difficile, c'est l'emploi de petits groupes de travailleurs dans différentes localités et les changements constants de localité dus à des déplacements, ce qui fait que c'est un travail de patience et de longue haleine que de provoquer et de consolider le sentiment de solidarité indispensable. Après de longues années, nous avons réussi en Allemagne à mettre fin, par la conclusion de contrats collectifs, à la situation chaotique



tique qui existait relativement aux salaires et conditions de travail. En 1928, un contrat collectif applicable à l'ensemble du pays, a été conclu pour tous les ouvriers et ouvrières des ateliers de réparation et des aéroports. Jusqu'alors, des oppositions d'intérêts et un état d'esprit anti-syndical de certaines catégories du personnel, avaient empêché la conclusion d'un contrat collectif unique pour ces différents groupes. En 1930 seulement, il fut possible de conclure un contrat pour les mécaniciens et radios navigants. Il est caractéristique pour la prolétarisation croissante du personnel de la navigation aérienne, que les pilotes, qui étaient jusqu'à présent radicalement opposés à la tactique syndicale, visent maintenant à la conclusion d'un contrat collectif. Ce printemps, ils ont adhéré à une centrale syndicale de tendance nationaliste libérale (Deutscher Gewerkschaftsring) afin d'avoir la possibilité d'être reconnus partie dans un contrat collectif. Si jusqu'à présent, il n'a pas encore été possible en Allemagne de gagner l'ensemble du personnel de la navigation aérienne pour notre organisation, nous pouvons dire, en considération des faits auxquels nous venons de faire allusion, qu'il n'est plus qu'une question de temps que de voir les pilotes et mécaniciens de bord, qui nous font encore presque entièrement défaut, reconnaître la valeur de notre grande Fédération.

Il est une chose curieuse que de constater que c'est dans les industries ayant avant tout un caractère international, que l'organisation syndicale laisse le plus à désirer. Quoiqu'il faille reconnaître qu'une partie des pilotes et mécaniciens ne proviennent pas de l'industrie et sont par conséquent, en raison de leur éducation, hostiles au mouvement syndical, la cause principale de cette organisation insuffisante doit se trouver dans le fait qu'à l'étranger, le personnel de la navigation aérienne n'est encore que peu syndiqué. Une enquête faite, au printemps de cette année, à notre demande par le secrétariat de l'I.T.F. a confirmé cette opinion. Sur les 14 pays auxquels des demandes ont été adressées, la Belgique seule a répondu qu'une partie du personnel en question était syndiqué. Cette enquête a également mis en lumière que dans quelques pays, des associations séparées de pilotes existent, ainsi que c'est le cas en Allemagne. Il est plus que temps que les organisations syndicales s'occupent de la propagande parmi ces travailleurs, car, en 1926 déjà, une Ligue internationale a été fondée qui se fixe le but de grouper les pilotes du monde entier et de créer entre eux des liens de camaraderie et d'amitié. Après la réunion de constitution, à laquelle des représentants de 38 pays auraient participé, nous n'avons plus jamais entendu parler de cette Ligue. Il est probable qu'il ne s'agissait pas ici d'une association adoptant des principes syndicaux, mais bien plutôt d'un groupement s'inspirant d'idées contraires. Le fait que l'aviation du monde entier a, à

l'heure actuelle, besoin de subventions publiques pour vivre et est par conséquent très dépendante de la politique budgétaire des Parlements, nécessite que dans toutes circonstances, les grandes organisations ouvrières s'en occupent qui, seules, sont en mesure de faire aboutir les revendications du personnel et qui ont avant tout la tâche d'influencer, dans un sens favorable aux ouvriers, la politique des Parlements. A côté de cela, il faut aussi que l'on consacre toute l'attention nécessaire à la législation qui doit s'adapter au développement rapide de l'aviation. La section des travailleurs de la navigation aérienne dans la Fédération allemande des transports a réussi à se faire valoir auprès de l'opinion publique et des autorités. Elle a désigné les experts qui siègent dans le Comité consultatif pour l'aéronautique et dans la Commission de surveillance de la navigation aérienne allemande. Ces deux organismes ont pour tâche d'assister le ministre des Communications dans toutes les questions intéressant l'aéronautique. Les membres du Comité consultatif ont à s'occuper d'enquêtes concernant les accidents, de questions de sécurité, de l'organisation du réseau aérien et de la sauvegarde des intérêts du personnel navigant, tandis que la Commission de surveillance a la tâche d'élaborer des prescriptions sur les matériaux de construction, sur la fabrication, l'équipement et la vérification des avions et de les adapter aux besoins de la pratique. Par cette collaboration au sein de ces organismes officiels et au moyen de la représentation parlementaire, il devient possible d'influencer, plus ou moins dans le sens désiré par nous, toutes les décisions qui doivent être prises dans les questions touchant la navigation aérienne.

A côté de la I.A.T.A., dont il a été question plus haut, et des organisations nationales patronales, il existe encore toute une série d'organisations internationales, officielles ou semi-officielles. Etant donné que l'Allemagne n'est pas représentée dans ces organisations internationales, puisque l'égalité de droits ne lui a pas été reconnue, il est probable que ces organisations fonctionnent sans aucune participation de la part des groupements ouvriers.

Il ne nous a pas été possible de déterminer jusqu'à présent s'il existe une organisation syndicale qui ait de l'influence sur la *Commission internationale de navigation aérienne*, qui est l'organisation la plus importante et la plus influente. Cette organisation, qui existe depuis le 11 juillet 1922, réunit 27 Etats dont 16 européens. Elle élabore des prescriptions uniformes concernant les services aériens et s'occupe aussi de toutes questions intéressant le personnel. Il convient encore de signaler dans cet ordre d'idées, l'enquête faite dans ce domaine au début de l'année par le Bureau international du Travail. Celui-ci a envoyé un questionnaire aux gouvernements des différents pays, dans le but de recueillir des renseignements sur l'état où se trouve la navigation

aérienne et de jeter les bases pour une réglementation future des conditions de travail du personnel intéressé. Quoiqu'il ne s'agisse pas encore ici de propositions concernant une réglementation internationale des conditions de travail, mais simplement de recueillir des informations, on peut cependant supposer que ces démarches aboutiront, dans un temps pas trop éloigné, à l'introduction de règles uniformes.

On pourrait encore dire beaucoup sur la tâche des syndicats dans l'industrie de la navigation aérienne. Nous nous bornerons toutefois à l'exposé ci-dessus. Nous croyons avoir donné des preuves convaincantes de la nécessité urgente qu'il y a pour toutes les organisations de s'occuper sans délai de ce genre de questions. La navigation aérienne est appelée tout particulièrement à favoriser l'entente internationale. Elle ne peut cependant servir ce but que si l'on réussit partout à éliminer l'influence militaire et à empêcher en outre la main-mise du grand armement, qui considère la navigation aérienne comme un concurrent et fera tout ce qui est en son pouvoir pour utiliser les lignes aériennes pour ses propres fins. Les syndicats ne pourront s'employer avec succès à cette tâche, que s'il leur est possible de syndiquer le personnel sans exception. Nous formulons l'espoir que les présentes lignes pourront contribuer au groupement international de tous les salariés et aider de telle sorte à faire de la navigation aérienne l'institution qu'elle est appelée à être: *un moyen d'entente entre les peuples dans l'intérêt des travailleurs de tous les pays.*

F. Borchert.

Nous nous rallions sans réserves à l'exposé ci-dessus de notre camarade allemand en ce qui concerne l'organisation syndicale du personnel de l'aviation dont un groupement international est d'une nécessité de plus en plus impérieuse. Comme pour toutes les autres catégories ouvrières, on s'efforce de déprimer son niveau de vie; les pilotes deviennent des prolétaires et ne doivent plus hésiter à adhérer aux syndicats qui entrent en ligne de compte pour eux.

L'I.T.F. n'a malheureusement pas eu beaucoup de succès jusqu'à présent dans les efforts tentés dans plusieurs pays pour amener les travailleurs de la navigation aérienne à se syndiquer. Nous espérons par conséquent d'autant plus, que le présent article sera le point de départ d'une action de recrutement énergique qui amènera les travailleurs de l'aviation sans exception dans l'organisation syndicale et, par la voie de celle-ci, dans notre Internationale.



#### *L'espéranto dans le commerce et l'industrie.*

Ces derniers temps, quelques villes, entre autres Prague, Varna (Bulgarie), Ljubljana (Yougoslavie) ont édité des brochures en espéranto, de même que les foires commerciales dans différentes villes.

La direction des Chemins de fer fédéraux autrichiens a ajouté l'espéranto à la liste des langues que le personnel des trains internationaux est tenu de connaître. En raison de l'intérêt croissant témoigné à l'espéranto, la direction a organisé des cours officiels.



## Les nouvelles conditions de travail du personnel des autobus londoniens

Nous faisons suivre ci-après le résultat des longues négociations qui ont eu lieu ces dernières semaines entre la *London General Omnibus Company* et les entreprises *Thomas Tilling* et *Tilling and British Automobile Traction* d'une part et l'organisation du personnel de l'autre. Nous en avons fait mention à plusieurs reprises dans nos Communications de Presse. Il s'agissait pour ces entreprises d'imposer des réductions de salaires; des compressions des effectifs et une accélération des services. Nous ne pouvons que féliciter nos camarades de l'Union britannique des transports d'avoir pu écarter la première de ces mesures et d'avoir pu trouver une solution satisfaisante en ce qui concerne les deux autres exigences patronales. L'accord, signé le 23 septembre par les deux parties, prévoit dans les grandes lignes ce qui suit.

*Salaires de base* (semaine de travail de 48 heures):

Machinistes:	Par heure		Par semaine	
	s.	d.	s.	d.
Premiers six mois	1.	8 $\frac{3}{8}$	80.	6
Ensuite	1.	9 $\frac{3}{8}$	86.	6
Receveurs:				
Premiers six mois	1.	6 $\frac{3}{8}$	73.	6
Ensuite	1.	7 $\frac{3}{8}$	79.	6

### Indemnités.

- 25 p. 100 au-dessus du taux normal en cas de travail de dimanche, de nuit et du Vendredi Saint,
- 50 p. 100 les jours fériés officiels (Bank Holidays),
- 100 p. 100 le jour de Noël,
- 25 p. 100 en cas de service fourni volontairement un jour de repos.

On paie en outre 1 s. 0 d. lorsque le travail commence entre 4 et 5 heures du matin; 2 s. 6 d., lorsqu'il commence entre 3 et 4 heures; 6 d. lorsque le service prend fin entre 1 et 2 heures de la nuit; 1 s. 0 d., lorsqu'il se termine après 2 heures de la nuit.

Pour cette partie du contrat un préavis de trois mois a été prévu; elle ne peut cependant pas être résiliée avant le 30 juin 1933.

La semaine de travail régulière est répartie en six périodes de service de 8 heures au moins. Les heures fournies en sus de huit heures seront considérées comme heures supplémentaires et calculées par semaine. Les jours de semaine, la journée de service ne pourra pas s'étendre sur plus de 12 heures; le service effectif ne pouvant pas excéder 8 heures  $\frac{1}{2}$ . 80 p. 100 au moins des journées de service ne peuvent pas dépasser une du-

rée totale de 8 heures  $\frac{1}{2}$ , le travail effectif pendant ces journées ne pouvant pas être de plus de 8 heures, attendu qu'un repos d'au moins une demi-heure doit être accordé pour le casse-croûte.

Seulement 10 p. 100 des journées de service peuvent dépasser une durée de 9 heures  $\frac{1}{2}$ . Les autres journées de service ne peuvent pas excéder 9 heures  $\frac{1}{2}$ , la durée du travail effectif ne pouvant pas être de plus de 8 heures  $\frac{1}{2}$  — avec un repos pour casse-croûte de pas moins de 40 minutes. Parmi les journées de service excédant 9 heures  $\frac{1}{2}$ , 75 p. 100 au moins ne doivent pas prendre fin après 19 heures (sauf le samedi).

Les dimanches et jours fériés, le total de la journée de service ne pourra pas excéder 10 heures, la durée du travail ne pouvant dépasser 9 heures. 80 p. 100 au moins des journées doivent être de 8 heures  $\frac{1}{2}$  au maximum, avec un repos de 30 minutes au moins pour le casse-croûte. Les autres journées de service ne peuvent pas dépasser 10 heures, le travail effectif ne pouvant pas être de plus de 9 heures, le repos pour casse-croûte devant être d'au moins 40 minutes.

Les périodes de service ininterrompu ne peuvent jamais dépasser 6 heures y compris le temps alloué pour la préparation et la terminaison du service et pour se rendre au lieu où débute le service.

Chaque période de service régulière doit comprendre 20 minutes — 30 minutes lorsqu'il s'agit de wattmen sur des autobus conduits par un seul agent — pour la préparation et la fin du service et pour d'autres travaux nécessaires, tels que le renouvellement de la provision de tickets, le remisage des voitures et le règlement des comptes. Le temps accordé pour aller du garage à l'endroit où commence le service est fixé suivant les cas. Lorsque le service le permet, le repos pour casse-croûte devra être accordé entre la troisième et la sixième heure de service.

Le roulement est arrangé de manière à classer le service en service de commencement, de milieu et de fin de journée. Les services de commencement de journée ne peuvent pas excéder le 35 % du total des services d'une journée. Les services de milieu de journée ne peuvent pas excéder le 10 %. Un service de commencement de journée ne pourra pas se terminer après 18 heures, les jours de semaine et après 19 heures les dimanches. Le service du milieu de journée ne pourra pas se terminer après 21 heures. Toutes les semaines, le roulement doit être changé. Le jour de repos hebdomadaire est désigné chaque semaine.

Lorsque le personnel de réserve doit faire en une journée plus d'une heure de présence, il a droit à être payé. Le service de réserve est considéré comme service régulier, mais non pas comme service supplémentaire. En cas de service sur un autobus, un délai de 10 minutes de service de réserve est accordé avant le

départ de l'autobus du garage. Le service qu'on peut réclamer au total du personnel de réserve ne peut pas dépasser 12 heures, les jours de semaine et 10 heures les dimanches. Les heures de disponibilité du personnel de réserve doivent être de deux heures par jour, sauf le cas où on le garde plus longtemps pour des travaux d'un caractère spécial ou urgent. Huit heures de disponibilité seront dans ce cas considérées comme une journée de service complète.

Les machinistes et receveurs ont droit après 12 mois de service à 8 jours de congé payé et à deux jours de plus, lorsque le congé est pris entre octobre et mars. Les deux tiers des congés doivent être pris entre octobre et mars et le reste entre avril et septembre. Lorsque les effectifs du personnel le permettent, des congés peuvent cependant être déplacés d'une période dans l'autre. Le congé annuel ne peut pas être compensé par un paiement en espèces.

Le paiement pour les heures supplémentaires, fournies en sus de 48 heures par semaine, sera de 25 % pour les premières deux heures et de 50 % pour les heures suivantes. Ne seront pas considérées comme heures supplémentaires les heures de service fournies un jour de repos. Chaque fraction de quart d'heure sera considérée comme un quart d'heure complet.

Une semaine de travail de 48 heures est garantie au personnel régulier à condition que l'agent se soit présenté à temps au service chacun des 6 jours de la semaine et ait exécuté le service prévu. En ce qui concerne le personnel de réserve, les règles suivantes s'appliquent. Pendant la période allant de la deuxième semaine de paie du mois d'août jusqu'à la semaine précédant Pâques, la semaine de travail garantie peut être réduite, pour tous les agents de réserve, ayant moins de trois années de service à la compagnie, de 48 à 40 heures par semaine. Lorsqu'une journée de service n'est pas terminée pour cause de maladie ou par la faute de l'agent, le paiement ne sera fait que pour le temps effectivement fourni. Lorsque le service ne peut pas être fourni, parce qu'il n'y a pas de voiture disponible ou à cause de conditions atmosphériques ou d'autres cas de force majeure, l'agent sera payé pour le service effectivement fourni, ou pour une période de 8 heures si le service effectivement fourni est de moins de 8 heures. Lorsqu'un agent ne peut pas compléter ses 6 journées de service hebdomadaire pour cause de maladie (certifiée par un médecin) ou pour une raison qui n'est pas de sa faute, l'agent aura droit à un paiement proportionné au nombre des journées de travail fournies. Les agents employés pour un service de louage à des particuliers seront payés suivant le taux régulier pour les heures effectivement fournies. Aucune partie de ce temps ne sera considérée comme service supplémentaire.

Tous les horaires de service et tableaux

de roulement seront envoyés à un représentant de l'organisation du personnel en même temps qu'aux garages. Sauf dans des cas spéciaux, les tableaux de roulement devront être affichés dans les garages cinq jours complets avant leur entrée en application. En cas de litiges, le représentant de l'organisation a le droit de demander une entrevue avec les représentants des compagnies au sujet des tableaux de service. A défaut d'entente, il peut être fait appel au Directeur. Cette règle s'applique aussi aux tableaux de service établis dans des cas spéciaux, lorsque ceux-ci restent en vigueur pendant plus de 7 jours. Le service prévu pour le jour de Noël devra être affiché dans les garages deux semaines à l'avance.

Les compagnies ont le droit de réclamer, tout en observant les prescriptions du nouvel accord, tous services spéciaux qui peuvent leur sembler souhaitables et d'employer pour d'autres services les agents qui ne peuvent pas être employés sur des autobus. Ces services doivent cependant avoir un caractère provisoire et ne peuvent pas porter atteinte au service régulier des autres agents. Il est interdit qu'un agent fournisse en un jour deux périodes de service différent.

Les compagnies n'ont pas le devoir de payer les agents auxquels elles ne peuvent pas donner de travail en raison d'un manque de carburant ou d'autres articles nécessaires, en raison de grève ou de

lock-out ou pour toutes autres circonstances pour lesquelles elles ne peuvent assumer aucune responsabilité.

Ce nouveau contrat qui laisse inchangé un certain nombre des dispositions de l'ancien contrat, n'est applicable qu'aux machinistes et receveurs de la région londonienne et peut être résilié de part et d'autre en observant un préavis de trois mois, toutefois pas avant le 30 juin 1933.



#### *L'espéranto et le mouvement des jeunesses socialistes.*

A la fin du mois de juin a eu lieu à Helsingfors (Finlande) une réunion des jeunesses socialistes des pays du nord. Les délégués espérantistes, au nombre de 100 environ et représentant 5 pays, ont tenu à cette occasion une assemblée. Des rapports ont été présentés sur l'attitude de la jeunesse devant la langue internationale. L'assemblée a ensuite voté une résolution demandant aux organisations internationales ouvrières d'accorder plus d'attention à l'espéranto. Des directives relatives à l'organisation d'une propagande rationnelle parmi la jeunesse ont été tracées. La jeunesse socialiste d'Esthonie a décidé de faire de cette résolution le principe fondamental de son travail en faveur de l'espéranto.

#### *L'espéranto fait des progrès en Suède.*

La Société suédoise d'éducation ouvrière vient de publier son rapport sur l'année scolaire 1931/32. Le rapport indique que les cours de langues sont

Les litiges qui pourraient surgir concernant l'interprétation seront examinés dans une réunion de représentants des compagnies et de l'organisation, et tranchés, si nécessaire, par une commission d'arbitrage, composée de deux représentants de chacune des parties plus un président, à désigner d'un commun accord entre les parties ou, à défaut d'entente à ce sujet, par le ministre du Travail.

en progression. Pour la première fois, l'espéranto occupe le premier rang :

	1930/31	1931/32
espéranto	290	432
anglais	303	344
allemand	89	115
français	4	9
russe	1	1

Environ 6500 personnes ont suivi les cours d'espéranto. La Fédération des ouvriers de l'industrie du papier a institué une commission spéciale chargée d'organiser des cours pour les membres de la Fédération. 14 cours dans 10 localités ont pu être ainsi organisés.

#### *L'espéranto au service de la science et de la technique.*

L'Institut pharmaceutique de l'Université de Tokio vient de publier une pharmacopée japonaise en espéranto.

La revue médicale polonaise «Kwartalni Kliniczny» fait suivre chaque article d'un résumé en espéranto.

Au cours du mois de juillet, le Congrès international de l'électricité, qui s'est réuni à Paris, s'est occupé, entre autres, de la désignation en espéranto des termes normalisés. Le congrès a entendu un rapport très détaillé sur cette question. Sur la proposition du président, et après une discussion nourrie, le congrès a décidé de proposer à la commission internationale de l'électrotechnique d'ajouter l'espéranto au dictionnaire officiel des termes normalisés.



## Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche (VII)

### SUEDE.

La pêche chalutière se pratique dans la Mer du Nord, le Skagerrak et le Cattegat. Elle est exercée toute l'année, avec une interruption au milieu de l'été.

La pêche chalutière se pratique surtout au moyen de chalutiers à vapeur dont le nombre est de 30 à 40. Nous ne disposons pas de renseignements concernant leur tonnage. La pêche chalutière est aussi pratiquée par les propriétaires de petits bateaux munis de moteurs à huile lourde. Ces bateaux ne peuvent pas cependant faire la pêche dans des eaux aussi profondes que les chalutiers à vapeur. La flotte chalutière est centralisée à Gotembourg et appartient à une société de pêche. La pêche est pratiquée en outre, par des petits propriétaires sur une base coopérative. En ce qui concerne les bateaux, il est impossible d'obtenir des renseignements concernant les revenus et les conditions de travail. Ces pêcheurs sont inorganisés. Ils ont fondé, il est vrai, il y a quelques années une Association, mais on ne peut pas dire que cette association adopte les principes de la lutte des classes. Il s'agit plutôt d'une simple communauté d'intérêts.

Le personnel de la flotte chalutière est organisé sans exceptions dans l'organisation des chauffeurs de navires qui s'occupe de la défense de ses intérêts.

### *Effectifs de l'équipage.*

Sur les chalutiers à vapeur, l'équipage est de 10 hommes y compris le capitaine. Il se décompose comme suit: un capitaine, un mécanicien, un second, un maître l'hôtel, un chauffeur, un soutier, et quatre matelots.

### *Les salaires et parts de pêche.*

Les salaires et parts de pêche sur les chalutiers à vapeur s'élèvent aux montants ci-après:

Mécanicien	Cr. 160 par mois, plus 2,9 % du produit de la pêche au-dessus de Cr. 500 p. m.
Second	„ 150 „ „ 2,7%
Premier matelot	„ 110 „ „ 2,5%
Arrimeur du poisson	„ 110 „ „ 2,5%
Chauffeur	„ 100 „ „ 2,5%
Matelot	„ 100 „ „ 2,5%
Soutier	„ 100 „ „ 0,4%

Le chauffeur touche une indemnité fixe de 25 couronnes par mois, vu qu'il doit souvent travailler, pour préparer le bateau au départ ou pour autre chose, pendant les périodes de repos consécutif prescrites. Le lampiste sur les bateaux non pourvus d'éclairage électrique touche une allocation de 5 Cr. par mois

en sus du salaire normal, parce que, en cas de nécessité, les lampes doivent être préparées également pendant les heures de repos.

#### *Indemnités pour foie etc.*

Les hommes du pont ont droit ensemble à 10 % du produit de la vente des foies et frais. Pour les menus poissons la moitié du produit est partagée parmi tous les membres de l'équipage. En cas de pêche de thon, chaque homme a droit à 3,1/8 du bénéfice brut. Tout l'équipage à l'exception du capitaine, reçoit chaque semaine 80 kg. de poisson à partager. Le poisson doit être de la blanchaille, des petits aigrefins ou de la morue et il est distribué le jour fixé à cet effet par l'armateur ou par son représentant.

#### *Paiement dans le port.*

En cas de réparations à effectuer dans le port et dans d'autres cas où l'équipage n'est pas nourri à bord, une indemnité de nourriture est payée s'élevant aux montants ci-après:

Mécanicien	Cr. 10.— par jour
Second	„ 8.50 „ „
Chauffeur	„ 8.50 „ „
Soutier, matelots	„ 8.— „ „

On évalue cette indemnité à 250 couronnes par mois en moyenne pour les marins subalternes, à 300 couronnes pour le second et à 350 couronnes pour le mécanicien.

#### *Système du paiement des salaires.*

Les salaires fixes sont payés deux fois par mois, les parts de pêche une fois par mois, mais jamais plus tard que 8 jours après la fin d'un mois civil. Dans le port, les salaires sont payés par semaine, chaque vendredi.

#### *Tableau des rations.*

A bord, l'équipage est nourri et logé. La nourriture est ordinaire. Le maître d'hôtel s'occupe de l'achat des provisions.

#### *Heures de travail.*

A la mer, la durée du travail est illimitée. Dans le port, elle est de 8 heures par jour. Les heures supplémentaires sont une notion inconnue et ne sont par conséquent pas rétribuées. Ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, seuls le chauffeur et le lampiste ont droit à une indemnité pour le travail accompli pendant les heures de repos. Pour la même raison, le mécanicien bénéficie d'un pourcentage plus élevé que le second.

#### *Heures de congé.*

Chaque membre de l'équipage bénéficie chaque semaine d'un repos de 22 heures consécutives. Seuls le chauffeur, le lampiste et le mécanicien peuvent être appelés à effectuer du travail pendant cette période, mais on ne peut leur demander que l'exécution des travaux qui ne peuvent pas être ajournés. Tout l'équipage est libre le soir de Noël, les deux jours de Noël, de même que le 1er mai et le jour de la Saint-Jean, ce dernier jour cependant seulement lorsque le bateau se trouve dans le port.

On ne paie aucune indemnité pour les travaux accomplis le dimanche.

#### *La durée des voyages.*

Les voyages durent en général 48 heures. Lorsqu'il s'agit de voyages vers l'Angleterre ou d'autres voyages exceptionnels, un accord spécial est conclu avec l'équipage.

#### *Travaux entre deux voyages.*

Entre deux voyages, l'équipage doit décharger la pêche et s'occuper du chargement des caisses et de la glace. Aucune indemnité n'est payée à cet effet.

#### *Délai-congé.*

Un délai de préavis de 7 jours est observé de part et d'autre. Les marins qui se présentent au service en état d'ébriété, dont l'attitude est de nature à troubler l'ordre ou qui négligent d'obéir aux instructions données par le capitaine pendant le service, par exemple concernant le départ du navire, sont congédiés sans bénéfice du délai-congé prescrit.

#### *Indemnité de voyage.*

L'équipage n'a droit à aucun remboursement de frais de voyage éventuels.

#### *Indemnité de maladie.*

En cas de maladie, les marins-pêcheurs bénéficient des indemnités prévues par le Code maritime. Les hommes ont droit à un montant de 4 couronnes par jour. Lorsque le traitement a lieu à l'hôpital aux frais de l'armateur, les hommes ont droit à la continuation du salaire fixe pendant leur séjour à l'hôpital, toutefois pas durant plus d'un mois.

Les hommes sont tenus de présenter un certificat attestant de leur santé.

Lorsqu'un homme tombe malade, l'armateur doit en être informé aussitôt que le navire entre dans un port. L'armateur désigne le médecin qui devra être consulté et décide où le malade sera soigné.

#### *Assurances sociales.*

Les équipages bénéficient des prescriptions de l'assurance-accidents et de l'assurance-vieillesse. Il n'existe pas en Suède d'assurance-chômage.

Le personnel à bord des chalutiers est assuré contre les accidents du travail en vertu de la loi de 17 juin 1916 qui prescrit que chaque travailleur dont le salaire ne dépasse pas 9.000 couronnes par an doit être assuré contre les accidents. L'assurance est contractée auprès de la Caisse nationale d'assurance ou auprès d'une société mutuelle. Lorsque l'assurance n'est pas contractée auprès d'une mutuelle, le travailleur sera considéré comme étant assuré auprès de la Caisse nationale, même si aucune prime n'a été versée à son profit. Les primes sont à la charge de l'armateur.

Les ouvriers accidentés ont droit à toucher pendant la période de maladie découlant de l'accident:

- les soins médicaux de même que les médicaments et les appareils chirurgicaux nécessaires pour augmenter la capacité de travail;
- une indemnité de maladie à verser pendant les premiers 35 jours, dont le montant va de une à 3,50 couronnes par jour, suivant le revenu de l'accidenté et l'importance de la prime versée par lui, conformément à la loi générale sur la pension de retraite;
- une indemnité de maladie à partir du 36ème jour, à raison des 2/3 du revenu quotidien de l'accidenté, calculée en divisant le revenu annuel par 365, le revenu annuel ne pouvant pas, pour ce calcul, dépasser 2.400 couronnes, ni être inférieur à 450.

En cas d'hospitalisation, l'indemnité de maladie peut être réduite de la moitié au maximum.

L'indemnité de maladie est payée lorsque la maladie dure plus de trois jours après l'accident et lorsque la capacité de travail a été diminuée d'au moins 1/4.

Il existe en outre des dispositions détaillées concernant la rente d'invalidité.

En ce qui concerne la pension de retraite les équipages des chalutiers sont assujettis à la législation générale. Les primes à cet effet sont versées par les assurés sous la forme de taxes à payer à l'Etat.

#### *Perte d'effets.*

En cas de perte du navire, quelle qu'en soit la cause, les hommes auxquels s'applique le contrat collectif, ont droit à une indemnité pour perte d'effets jusqu'à un maximum de 300 couronnes. Lorsque l'équipage périt, l'indemnité en question est versée aux ayants-droit.

\*\*\*

Les dispositions ci-dessus, sont inscrites dans un contrat collectif conclu entre l'Union suédoise des chauffeurs et l'Association des propriétaires de chalutiers à vapeur. Le contrat prescrit qu'aussi bien les membres des équipages que les armateurs doivent être organisés.