



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

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE - AMSTERDAM

SIÈGE: AMSTERDAM (PAYS-BAS) 61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE: 20186

SOMMAIRE :

Communications diverses: Chronique syndicale	17	L'Union nordique des Cheminots	24	Gens de Mer: Réglementation des heures de travail à bord des navires	28
Le mouvement syndical indigène aux Indes néerlandaises	18	Recettes du trafic-marchandises dans divers pays	25	L'inspection des navires en Suède	29
La nouvelle loi fasciste visant à l'épuration politique du personnel des transports publics	20	Ouvriers du Transport: Les conditions de travail du personnel de la navigation intérieure en Allemagne et dans le bassin du Danube	25	La loi sur les heures de travail des marins finlandais	30
Communications du Bureau	20	L'Union des Ouvriers des Transports hongrois en 1925	27	Les nouvelles soldes dans la grande pêche hollandaise	31
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays (Estonie)	21	Un contrat-type pour les chauffeurs professionnels allemands	28	A tous échos	32
Le Congrès des Cheminots canadiens	24			Espéranto	32

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Chronique syndicale.

Une des conséquences primordiales de l'application du plan Dawes a été la modification de la situation juridique du réseau ferré allemand. Non seulement, celui-ci fut impliqué de façon directe dans le paiement des réparations, mais il fut transformé également d'une entreprise exploitée par l'Etat en une entreprise privée, investie de la personnalité civile. De la sorte, le capital allemand et étranger obtinrent une influence considérable sur l'exploitation, influence contre laquelle les cheminots allemands firent entendre, dès le début, de sérieuses objections. Mais la déclaration faite par les autorités compétentes, lors de l'adoption des lois Dawes, affirmant que les agents de la Compagnie des chemins de fer du Reich resteraient des fonctionnaires publics, dans toute l'acception du terme, ainsi que la disposition incorporée dans la loi sur le réseau ferré, garantissant le respect de la part de la Compagnie des droits acquis du personnel, déterminèrent le consentement des travailleurs à l'aliénation du réseau ferré du Reich. Toutefois, plus le nouvel état de choses existe en Allemagne, plus il est manifeste que la Compagnie des Chemins de fer agit à l'encontre des pro-

messes faites à l'égard du personnel et abuse de son indépendance pour mener une politique de provocation. Cette affirmation reproduit une façon de voir qui n'est pas limitée aux milieux du personnel, mais qui est partagée par tous les milieux politiques et sociaux d'Allemagne. L'ordre du jour suivant voté à l'unanimité par le Reichstag en témoigne: "La politique actuelle de la Compagnie des Chemins de fer du Reich à l'égard de ses salariés, ne remporte pas l'approbation du Reichstag. Cela plus particulièrement parce qu'il n'est pas satisfait aux déclarations, faites au Reichstag, lors du vote de la loi sur la Reichsbahn et le personnel de la Reichsbahn."

Cet ordre du jour renferme en lui la condamnation de l'attitude adoptée par la Compagnie des Chemins de fer à l'égard de la récente sentence arbitrale, accordant aux catégories inférieures du personnel un relèvement total de pas même vingt millions de marks par an. Non seulement, la Compagnie refusa d'accepter la sentence, mais encore elle dénia au ministre du Travail la compétence de déclarer obligatoire et exécutoire une sentence se rapportant à sa gestion. Elle proposa en même temps de faire trancher la question par le Tribunal prévu par la loi sur la Reichsbahn et de renvoyer l'application de la sentence jusqu'à ce que celui-ci se soit prononcé. Il est probable, dans l'état actuel des choses, que le Tribunal des Chemins de fer débouterait la Compagnie et que, de la sorte, la protestation de celle-ci ne signifiera qu'une prorogation de l'application de la sentence arbitrale. L'incident garderait néanmoins toute son importance, car il éclaire le personnel, aussi bien que l'opinion publique — non en dernier lieu le Gouvernement — sur la façon dont la Compagnie des Chemins de fer a l'intention d'abuser de la situation spéciale dont elle bénéficie. Si elle maintient cette attitude, chaque tentative des cheminots visant à l'amélioration de leur situation économique et au relèvement de leur niveau de vie, portera sans doute en elle les germes de graves conflits.

Les nouvelles ayant un caractère d'actualité, concernant des mouvements en cours, etc., sont publiées dans les „Communications de Presse de l'I. T. F.", expédiées toutes les deux semaines aux organisations et à leurs organes.

Le mouvement syndical indigène aux Indes néerlandaises.

Le rapport ci-dessous a été adressé à l'I. T. F. des Indes néerlandaises. Considérant que les événements des pays coloniaux réclament à l'heure actuelle une attention particulière, nous en avons reproduit le texte pour ainsi dire en son entier.

Depuis de longues années déjà, le Gouvernement et les autorités coloniales entravaient sérieusement le développement du mouvement syndical aux Indes néerlandaises, mais la façon dont, ces derniers temps, on sévit contre les militants et les organisations, dépasse toute mesure. Une espèce de Terreur Blanche commence à régner ici et elle entrainera sans doute des conséquences dont il est impossible, à l'heure actuelle, de déterminer la portée.

Les dirigeants et porte-paroles du patronat européen aux Indes ont toujours réagi de façon systématique contre toute revendication formulée par la population indigène en vue de l'élévation de son niveau social. Il n'y a pas lieu de s'en étonner; en effet, les entreprises occidentales, agricoles et industrielles, des Indes produisent pour le marché étranger et le patronat, non seulement n'a pas besoin d'une population indigène relativement aisée et, partant, en mesure de consommer, mais encore il ne désire pas ce niveau d'aisance, attendu que cela signifierait une diminution de ses bénéfices.

Chaque fois que l'on constatait dans le monde indigène des indices faisant prévoir que des groupes importants se préparaient à conquérir, de leurs propres forces, plus de bien-être, la presse patronale, jetant les hauts cris, prétendait que ces mouvements menaient tout droit à la révolution et insistait, à grand tapage de phrases ronflantes, afin de camoufler le manque d'arguments, pour que le Gouvernement intervienne avec "une main de fer" et mette fin à ces agissements, représentés par elle comme fort dangereux. Il en fut ainsi dans les années 1912/14, les années où surgirent le "Sarekat Islam" et le Parti indien de Douwes Dekker; il en fut ainsi dans la période de 1918 à 1920, quand une misère épouvantable régnait dans le monde indigène et que le patronat européen réalisait des bénéfices énormes; et il en est de nouveau ainsi ces dernières années, avec cette différence que jamais auparavant, le Gouvernement et les autorités administratives n'ont sévi de façon aussi brutale contre les travailleurs.

Le Gouvernement a trouvé, cette fois, un prétexte facile pour se conformer aux exigences du patronat, et ce, en faisant semblant qu'il s'agissait ici de mesures imposées par une situation anormale. Autrefois, le Gouvernement justifiait son attitude, en affirmant qu'il n'était pas hostile à un mouvement populaire sain et normal, mais qu'il devait être inexorable à l'égard d'excès; tout dépendait évidemment dans ce cas de la conception que se faisait le Gouvernement de mouvement normal ou d'excès. Toutefois, il y avait là, bien que vague, un principe qui pouvait servir de directive et, dans la pratique, il laissait en effet quelque latitude au développement

du mouvement populaire, fut-ce entre des limites étroites.

Le patronat jugea cependant que cette latitude était encore trop grande et, sous la conduite de M. Treub, le président du Conseil des Entrepreneurs indiens, il a réussi à forcer le Gouvernement à s'engager dans une voie tout à fait réactionnaire. Il a su imposer une politique d'économies dont on a abusé pour abaisser le niveau d'existence de la population indigène et faire monter ainsi, d'année en année, les bénéfices: en 1922, 450 millions, en 1923, 720 millions et en 1924, 800 millions de florins. Ces sommes sont soustraites à l'économie indienne sans la moindre compensation, et le désir de constamment grossir ces bénéfices fait que, de plus en plus, le Gouvernement est forcé de suivre la voie réactionnaire.

L'influence du patronat sur le Gouvernement indien s'explique en première ligne par la propagande visant à susciter une crainte irraisonnée des menaces du mouvement communiste. La propagande des agents bolchévistes du Gouvernement des Soviets en Extrême-Orient suffisait pour justifier l'assertion que cette propagande fait également sentir ses effets aux Indes néerlandaises, chaque conflit du travail est expliqué désormais comme une manifestation de l'esprit communiste ou, pour le moins, comme un résultat de la propagande communiste.

La grève aux chemins de fer de mai 1923, par exemple, fut qualifiée de révolutionnaire et de communiste et l'on a sévi avec une rigueur incroyable contre les grévistes. Lorsque, une année plus tard, le rapport du Conseil de Conciliation fut publié — avec force coupures, car il constituait un désaveu presque complet de l'attitude gouvernementale pendant le conflit — il se trouva que le personnel des chemins de fer avait des griefs fort légitimes qui justifiaient pleinement la grève. Ce nonobstant, l'article 161bis avait été incorporé dans le Code pénal, menaçant de graves sanctions quiconque excitait à une grève "désorganisant ou pouvant désorganiser la vie économique du pays"; un militant après l'autre avait été arrêté, et la grève, manquant de direction, avait périclité. Elle était d'ailleurs, dès le début, condamnée à l'échec. Si elle avait éclaté deux mois plus tard, à l'époque du trafic intense pour le transport du sucre des usines aux ports, elle aurait été menée avec beaucoup plus de succès. Le Gouvernement s'en rendit compte et en arrêtant, le 9 mai 1923, un des dirigeants pour des propos qu'il avait tenus, plus d'un mois auparavant, dans un meeting, il sut provoquer le déclenchement de la grève avant le moment prévu.

L'édition de l'Est du Java du journal bourgeois de Soerabaia, le "Indische Courant" accusa ouvertement le Gouvernement d'avoir provoqué la grève, afin d'éviter des perturbations dans le transport du sucre, sans que le rédacteur en chef fût poursuivi pour ce fait. Il fut, par contre, condamné à trois jours de prison pour avoir soutenu que l'article 161bis, interdisant même d'appuyer la grève en accordant aux grévistes et à leurs familles un secours financier ou autre, était scandaleux.

Depuis lors, la situation aux Indes a été relativement calme; la misère ayant engendré l'abattement et le désespoir. Depuis quelques mois, toutefois, le mouvement renaît.

Au mois d'août dernier, une grève éclata dans les imprimeries de Semarang. Seul le personnel du journal "De Lokomotief", resta au travail. Peu de temps après, une grève fut déclarée dans l'entreprise des vapeurs et pirogues du port de Semarang. De même que pour la grève des typographes, il s'agissait simplement d'une demande d'amélioration des conditions, mais évidemment, la grève fut qualifiée de communiste et le droit de réunion fut rétréci. Lorsque le journal "De Lokomotief", dans un article fort modéré, qualifia cette restriction de "inintelligente", tous les grands bonzes de Semarang, la Direction de la Banque de Java en tête, fondirent sur lui et réussirent à le "dompter".

Deux discours, tenus récemment par des magnats du sucre au sein du "Conseil du Peuple" (Volksraad) prouvent d'ailleurs que le patronat ne se contentera pas de demi-résultats.

Le Président du Syndicat du Sucre et de l'Association patronale de l'industrie sucrière de Java, M. Palma, constata que l'action du Gouvernement contre le "mal" n'avait servi à rien, qu'au contraire, celui-ci se faisait valoir davantage encore que par le passé. Chaque homme de bon sens se demanderait, dans les circonstances données, si le Gouvernement ne fait pas fausse route et s'il ne faut pas rechercher d'autres moyens, mais M. Palma — qui connaît fort bien les causes du mal — arriva à d'autres conclusions, réclama du Gouvernement qu'il ait recours à des mesures "encore plus énergiques" et exprima l'avis qu'il était nécessaire que les fonctionnaires locaux fussent nantis de pouvoirs plus étendus, en vue des conflits du travail, que ceux dont ils disposent à l'heure actuelle.

Si ce Conseil était suivi et si les autorités locales, formées, pour la plupart, dans une atmosphère intellectuelle très bornée, étaient pourvus de pouvoirs plus étendus encore que ceux dont ils disposent et qui vont déjà trop loin, les conséquences en seraient déplorable.

L'autre discours, tenu par M. Schmutzer, directeur d'une fabrique de sucre, se mouvait dans le même ordre d'idées. Il rapporta de façon détaillée sur un certain programme communiste, programme auquel aucun des leaders "communistes" des Indes ne se conforme. Ce que ces Messieurs qualifient de "mouvement communiste" n'est rien d'autre que la manifestation d'un grave mécontentement qui vit dans le monde indigène tout entier. Qu'une propagande ait, ou non, précédé, l'irritation générale cherche une issue et trouve des hommes, se qualifiant eux-mêmes de communistes — produits, eux aussi, du mécontentement — prêts à diriger tant bien que mal ce mouvement. Lorsqu'on rencontre ces hommes dans la vie quotidienne, on constate que la plupart sont des gens calmes, réfléchis et remplis de bonnes intentions qui se sont sentis la gorge serrée, en voyant les souffrances du peuple et ressentent en eux un besoin spontané de venir en aide à leurs compatriotes.

Ce mouvement populaire deviendra un danger, si les européens continuent à pousser le Gouvernement à des actes, dont l'un est plus sot que l'autre et qui ne servent à rien, si ce n'est à accroître l'irritation. Non pas le communisme, mais cette exaspération, constituera alors un véritable danger.

Le comble de l'aveuglement a été atteint à Soerabaïa où, depuis quelques semaines, une grève est déclanchée dans l'industrie des machines. Le 2 décembre, le Syndicat des Toekangs (ouvriers spécialisés) remit au patronat un cahier de revendications avec la prière d'y répondre le 9 décembre au plus tard. Ces

revendications étaient excessives, mais avaient trait uniquement aux salaires et conditions de travail. Les patrons, bien que sachant que par la voie de négociations, ils pourraient éviter la grève — l'indigène est très accessible à des arguments raisonnables — ne daignèrent pas répondre, jugeant qu'il était plus intelligent de laisser venir la grève et d'anéantir ensuite le syndicat, en donnant aux autorités l'occasion de faire un déblaiement parmi les "agitateurs communistes". En effet, peu de jours plus tard, la grève éclata, mais elle fut loin d'être générale, le nombre des "jaunes" dépassant de beaucoup celui des grévistes.

La grève donna lieu aux autorités de Soerabaïa de prendre des mesures comme si la ville se trouvait à l'état de siège. Le droit de réunion fut immédiatement limité; même la tenue de réunions privées devait être notifiée cinq jours à l'avance. Avec zèle, on se mit à la recherche de gens transgressant les dispositions restrictives ou l'article 161 bis ou une interdiction de réunion spéciale ayant trait à un nombre d'organisations, citées nommément, et qui va plus loin encore. Des perquisitions eurent lieu au domicile des militants, sans que l'on trouve, au dire de la presse, quoi que se soit. Néanmoins, ces militants sont "communistes"! Un dirigeant après l'autre est arrêté, des hommes coupables de rien d'autre que d'avoir participé à la direction de la grève, sont amenés au Commissariat et détenus pendant des journées entières, soi-disant dans l'intérêt de l'enquête. Il y a violation des droits et principes syndicaux les plus élémentaires et nous ne croyons pas que dans aucun autre pays plus au moins civilisé, on oserait sévir de la sorte. Ce n'est d'ailleurs que le caractère résigné de la population indigène qui fait que l'on ose aller aussi loin.

Il va sans dire que toutes ces persécutions ont créé une atmosphère funeste d'espionnage, de méfiance et d'irritation. Cependant, les fabricants de machines auront ce qu'ils désirent: ils ont assez bien de commandes à exécuter et une grève est quelque peu gênante. Le mouvement ouvrier sera donc radicalement anéanti et il se passera un bon moment avant qu'il puisse de nouveau être question dans l'industrie métallurgique d'un syndicat convenablement dirigé.

Le Résident de Soerabaïa est un homme aux idées trop larges et trop démocratiques pour prendre toutes ces mesures de sa propre initiative. C'est pourquoi on l'a gratifié de l'aide du Préfet de Police de Batavia et d'un autre fonctionnaire de l'administration coloniale qui, à eux deux, ont tout en mains.

Dans un pays où des choses pareilles se passent, des choses pires sont aussi possibles; évidemment les Indes traversent une période de réaction cynique, telle qu'on ne l'a pas encore connue. Le capital européen gouverne les Indes et, tout en les gouvernant, les pousse tout droit à la révolte. Le Gouvernement ne saurait prétendre qu'il n'a pas été averti: dans le Conseil du Peuple, la situation véritable a été mise en lumière, tant du côté socialiste que du côté démocrate, mais la bureaucratie croit toujours mieux savoir.

Il est avant tout nécessaire qu'une publicité aussi large que possible soit donnée à ce qui se passe aux Indes. Pour le moment, on y vit dans l'impression d'être dans un recoin oublié du monde, où les pires scandales peuvent se produire, sans que rien n'en transpire. Si les choses continuent de la sorte, une période viendra, semblable à celle par laquelle ont passé les Indes britanniques après le régime Curzon, une période d'attentats par bombes et à coups de revolver, dans laquelle des jeunes hommes mourront avec sérénité, parce qu'ils croiront se sacrifier pour leur peuple. Contre une disposition d'esprit de ce genre, aucune "mesure énergique" ne pourra plus servir.

La nouvelle loi fasciste visant à l'épuration politique du personnel des transports publics.

Nous faisons suivre ci-dessous le texte du décret-loi qui vient d'être promulgué en Italie et qui vise à l'épuration politique du personnel des transports publics :

Art. 1. Outre les cas prévus par les dispositions en vigueur, les entreprises de services publics de transport, par chemins de fer, tramways ou lignes de navigation intérieure, peuvent révoquer définitivement du service les agents qui troublent ou cherchent à troubler la tranquillité et la discipline de la masse du personnel.

Art. 2. Contre les mesures de révocation prévues par le précédent article, les intéressés ont le droit, dans un délai péremptoire de 10 jours à partir de la notification de ladite mesure, de faire appel au ministre des Travaux Publics qui décide en définitive.

Contre cette décision, aucun appel n'est possible, ni par la voie administrative, ni par la voie judiciaire.

Art. 3. Aux agents qui n'ont pas de titres à la retraite en vertu des dispositions dont fait mention l'art. 9 du décret-loi du 19 octobre 1923, est accordée la faculté de réclamer, dans un délai de six mois à partir de la date de notification de la mesure de révocation, la restitution de la cotisation de 15 pour cent, versée à partir du 1er janvier 1919, sous déduction de la cotisation à l'assurance obligatoire dont fait mention le décret du 30 décembre 1923 et, pour les agents non sujets à cette assurance, sous déduction de quatre quinzièmes de ladite cotisation qui restent inscrits à leur crédit sous forme de versements facultatifs.

Cette loi est grosse de conséquences pour le personnel des transports publics et va bien plus loin que les deux lois, de tendance égale, qui lui ont précédé. Elle expose le personnel à une constante menace et le met à la merci des administrations.

Car, il va sans dire, le recours au ministre des Travaux Publics n'offre, dans la pratique, aucune garantie contre des mesures injustes, d'autant plus qu'aucun appel de la décision de ce ministre n'est possible. La révocation peut être décidée sans aucune procédure probatoire, fût-elle même formelle. Une simple dénonciation ou suspicion pourra donc suffire pour déterminer la révocation d'un agent.

Une autre caractéristique de la loi mérite d'être signalée: elle permet de sévir également contre celui qui, au sein-même des corporations fascistes, oserait élever des critiques ou exprimer son mécontentement.

A cet égard, elle constitue une preuve de ce que le parti fasciste ne se sent pas en possession d'une sécurité absolue, autant qu'il voudrait le faire croire hors de ses rangs. Car, autrement, il n'aurait pas besoin d'avoir recours à des moyens aussi cyniques.

COMMUNICATIONS DU BUREAU.

Nouvelle adhésion.

En exécution d'une décision du Congrès tenu récemment à Madras, la Fédération des Unions de Cheminots des Indes britanniques a adressé à l'I. T. F. une demande d'adhésion.

Le Congrès général de l'I. T. F.

Le Congrès général de l'I. T. F. se réunira à Paris, du 15 au 22 septembre prochain dans l'hôtel de la Société des Ingénieurs Civils de France, 19 rue Blanche.

Nous rappelons notre circulaire demandant aux organisations de nous adresser leurs propositions avant le 15 mars prochain (organisations extra-européennes avant le 15 mai).

Conférence du Personnel des Cadres et des Services Administratifs des Chemins de fer.

Cette Conférence se réunira les 30 et 31 mars prochain, à Amsterdam, American Hôtel, Leidscheplein.

L'ordre du jour comporte, entre autres questions, les points suivants:

— Les organisations du personnel des cadres et des services administratifs et celles des autres agents des chemins de fer dans les divers pays.

— Le développement des organisations du personnel des cadres dans la lutte pour de meilleures conditions de travail et dans la lutte générale de la classe ouvrière.

— La tâche du personnel supérieur dans la lutte pour la co-gestion et la socialisation des chemins de fer.

D'autres points pourront être proposés à l'ordre du jour avant le 10 mars prochain, dernier délai.

Les organisations n'ayant pas encore répondu à notre questionnaire en date du 30 décembre, sont priées de le faire au plus tôt.

Renseignements statistiques concernant l'effectif et la situation financière.

Fin janvier, quelques questionnaires ont été expédiés. Nous insistons pour obtenir une prompt réponse.

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes:	
Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer	frs. 10.000.—
Union néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et des Tramways	fl. 1.000.—
Union centrale néerlandaise des Ouvriers des Transports	„ 1.200.—
Union tchèque du Personnel de la Locomotive	cour. 2.050.—
Union nationale des Cheminots anglais	fl. 10.000.—
Syndicat espagnol de Cheminots	„ 290.—
Syndicat espagnol de Conducteurs d'automobiles	„ 192.—

Changements d'adresse.

Soemaendenes Forbund, nouvelle adresse: Nyhavn 31, Copenhague.

Union des Cheminots bulgare, nouvelle adresse: Rue Kn. Klémentina 44, Sofia.

Congrès.

Congrès général de l'I. T. F., 15 au 22 septembre, à Paris.

Conférence du Personnel Supérieur des Chemins de fer, 30 et 31 mars, à Amsterdam.

Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer, 24 au 26 mars, à Paris.

Fédération suisse des Cheminots, 3 et 4 juillet, à Berne.



Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays.

ESTHONIE (Suite).

VIII. La durée du travail.

La durée du travail est réglée sur la base des huit heures. Il est établi, cependant, une différence entre la durée du travail effectif et la durée de présence. La durée du travail effectif s'élève à 8 heures par jour, 47 heures par semaine et 204 heures par mois.

Dans les bureaux administratifs, la durée du travail est de 41 heures $\frac{1}{2}$ par semaine, dans les semaines précédant les principaux jours de fête, elle est de 39 heures.

En ce qui concerne les catégories d'agents dont le travail est réglé d'après les nécessités du service, une durée de travail effectif de 8 heures et une durée de repos ininterrompu de 8 heures par 24 heures ont été prévues.

Pour le personnel roulant, (y compris les graisseurs et nettoyeurs) la durée du service est déterminée par mois; pour le personnel de la locomotive, la durée maximum (travail effectif et durée de présence) a été établie à 240 heures, pour les autres groupes à 280 heures par mois. La durée d'une journée de service ne peut pas excéder 14 heures pour le personnel de la locomotive et 16 heures pour le personnel des trains. Une heure de présence est considérée comme une demi-heure de travail effectif.

Toutes les heures de travail fournies en sus des maxima prévus, ou effectuées pendant les heures de repos prévues, sont considérées comme heures supplémentaires. Les deux premières heures supplémentaires sont rétribuées à raison de 50 %, les heures suivantes à raison de 100 % au-dessus du taux normal. Le nombre des heures supplémentaires à fournir en une année ne peut pas dépasser le maximum de 156.

Le personnel commissionné (généralement parlant, tous les agents, à l'exception des ouvriers des ateliers et des journaliers) a droit à un congé annuel payé de 14 jours, après une année de service, et de 30 jours, après 2 années, à condition toutefois que le travail de l'agent en congé puisse être effectué par les autres. Seul, le personnel des gares a droit à un remplaçant. Des congés spéciaux pour raisons de famille (décès, etc.), de même que pour la participation à des congrès ou conférences, sont accordés sur demande, avec continuation du salaire.

IX. La réglementation des salaires.

La loi actuelle sur la rétribution des salariés de l'Etat, date du 19 décembre 1922 et est entrée en application, à l'exception de quelques dispositions transitoires, le 1er janvier 1923.

La loi prévoit 6 échelles de salaires romaines (I à VI) et 16 échelles arabes (1 à 16). Certaines de ces échelles sont subdivisées en échelons (a, b, c etc.).

Voici quels sont les taux mensuels payés dans les différentes échelles:

Echelles romaines:

		marks esthoniens:
II (échelon a)	Directeur général	34.000.—
IV	Directeur général adjoint	25.200.—
V	Chefs des Services de l'exploitation, de la traction et de l'entretien de la voie	21.600.—
VI	Chefs des Services de comptabilité et du matériel	19.500.—

Echelles arabes:

1.	Chef du service médical et adjoints des chefs de l'échelle V.	18.000.—
2.	Chef de bureau principal, inspecteurs	15.200.—
3.	Chefs de bureau, ingénieurs en chef, inspecteurs divisionnaires comptabilité, chef de gare de Reval	13.500.—
4.	Contrôleurs, secrétaires à la Direction générale, ingénieurs, chefs de gare de 1e classe	11.700.—
5.	Contrôleurs-adjoints, chefs de dépôt de 1e classe, chefs du mouvement degré supérieur d'ancienneté, chefs de gare de 2e classe	9.900.—
6.	Chef-caissier, sous-inspecteurs comptabilité, techniciens supérieurs, contrôleurs techniques, chefs de dépôt de 2e classe, employés principaux, chefs de gare de 3e classe	8.700.—
7.	Comptables, dessinateurs, sous-chefs de gare degrés supérieurs, piqueurs 1e catégorie	7.700.—
8.	Piqueurs 2e catégorie, mécaniciens service-voyageurs, techniciens 2e catégorie, chefs de gare de 4e classe, sous-chefs de gare de 1e classe	6.800.—
9.	Contrôleurs des trains, télégraphistes-ajusteurs degré supérieur d'ancienneté, techniciens 3e catégorie, mécaniciens service-marchandises, chefs de gare de 5e classe, sous-chefs de gare de 2e classe	6.200.—
10.	Electro-techniciens, chefs de manoeuvres, ajusteurs 1e catégorie, piqueurs 3e catégorie, ajusteurs-électriciens, mécaniciens de manoeuvre, chefs de gare de 6e classe, sous-chefs de gare de 3e classe	5.800.—
11.	Calqueurs, aide-mécaniciens, agents des manoeuvres de 1e catégorie, télégraphistes degré supérieur d'ancienneté, sous-chefs de gare de 4e classe	5.500.—
12.	Télégraphistes de 1e catégorie, agents des manoeuvres de 2e catégorie, accrocheurs de voitures de 1e catégorie, monteurs-électriciens, employés degré supérieur d'ancienneté, chef de train service-voyageurs, sous-chefs de gare de 5e classe, chefs d'équipe de 1e catégorie	5.300.—
13.	Chef-distribueurs, accrocheurs de voitures de 2e catégorie, chefs de train service-marchandises, télégraphistes de 2e catégorie, chefs d'équipe de 2e catégorie, employés de 1e catégorie	5.000.—
14.	Aiguilleurs de 1e catégorie, accrocheurs de voitures de 3e catégorie, télégraphistes de 3e catégorie, conducteurs ancienneté supérieure, chauffeurs de machine fixe, nettoyeurs de chaudière, graisseurs, ébénistes, jardiniers, ramoneurs, employés de 2e catégorie	4.800.—
15.	2e aide-mécaniciens, nettoyeurs de tuyaux, sémaphoristes, conducteurs débutants, téléphonistes 1e catégorie, pointeurs, portiers, lampistes, ouvriers de la voie	4.600.—
16.	Hommes d'équipe de gare, téléphonistes 2e catégorie, aiguilleurs 2e catégorie, nettoyeurs de locomotive, gardes-barrières de 1e catégorie, aide-ouvriers de la voie	4.500.—
16 échelon a	Gardiens de nuit	4.000.—
"	" b Gardes-barrières 2e catégorie, gardes-ponts, garçons de bureau	3.700.—
"	" c Garçons de course	3.200.—

Il existe trois classes de lieux de résidence. Dans la première classe (grandes villes), le salaire de base tout entier est payé; dans la deuxième classe (localités moyennes), le salaire de base est réduit de 5 % et dans la troisième classe (localités rurales), il l'est de 10 %.

Le taux de salaire est identique pour tous les agents classés dans une même catégorie. Il n'a pas été prévu d'augmentations périodiques. A part le salaire de base, le personnel touche des allocations pour charges de famille et une indemnité de cherté de vie.

Les agents commissionnés dont le salaire n'excède pas 12.000 marks par mois, touchent une allocation pour chaque enfant de moins de 18 ans (en cas d'incapacité au travail de l'enfant, sans limite d'âge). Ces allocations s'élèvent par mois à

800 marks esth.	par enfant dans les grandes villes,
600 " " "	" " " petites villes,
400 " " "	" " " villages.

Le personnel non-commissionné (ouvriers des ateliers et journaliers) bénéficie d'une allocation familiale qui s'élève pour la femme à 25 marks et pour chaque enfant de moins de 17 ans à 15 marks par jour.

L'indemnité de cherté de vie est égale au salaire de base mensuel et est accordée tous les ans; la moitié en est payée avant Pâques et l'autre moitié avant la Noël.

Le personnel de la locomotive et des trains touche, en outre, des indemnités de parcours et des primes. Dans le service-voyageurs, l'indemnité de parcours se monte à 100 mark par 100 km. Pour tout parcours effectué en un mois en sus de 3000 km., l'indemnité est triplée.

Le personnel des ateliers travaille généralement à la pièce.

Les chiffres suivants indiquant les prix de quelques articles de première nécessité, permettent de se rendre compte du coût de la vie:

	marks esth.
Logement (de deux chambres) par mois:	3000
1 paire chaussures	2000
1 complet	6500
1 kilo pain	20
1 " viande	100
1 " lard	150
1 litre lait	20
1 kilo pois	40
1 " pommes de terre	7
1 mètre cube de bois	2000
100 kilos charbon	600

X. Le règlement des retraites et le secours en cas de maladie.

Tout le personnel — commissionné ou non — a droit, en cas de maladie, ainsi que les membres de la famille, aux soins médicaux et pharmaceutiques gratuits. Dans les centres importants, il existe des consultations gratuites et des cabinets dentaires au profit du personnel. Sur certificat d'un médecin des chemins de fer, des agents malades ou convalescents et les membres de leurs familles sont admis dans des sanatoria; les frais de ces séjours sont portés entièrement ou en partie par l'administration.

Les agents ont droit à l'hospitalisation gratuite pendant six mois, les membres de leur famille y ont droit pendant trois mois. Il est fait exception en cas de maladies contagieuses; dans ce cas, l'hospitalisation dure jusqu'à disparition du danger de contagion.

Tous les agents ayant fait du service pendant plus d'une semaine touchent en cas de maladie, pendant le

premier mois, le salaire entier et ensuite 2/3 du salaire. Lorsqu'un agent a été absent du service pendant 26 semaines consécutives ou, en cas de rechute, pendant 30 semaines en une année, on procède à la mise en disponibilité, sans égard aux années de service.

Les femmes employées ont droit, en cas d'accouchement, à toucher le salaire entier pendant 10 semaines, à condition d'avoir été au moins pendant 6 mois avant la délivrance au service des chemins de fer.

Les ouvriers et agents commissionnés ont droit, à l'âge de 60 ans et après 25 années de service, à la pension de retraite. Les pensions sont versées par la Caisse de Pensions de l'Etat; le personnel ne paye aucune cotisation.

Le salaire de base, touché en dernier lieu, est pris comme montant de base pour le calcul de la retraite. Lorsque l'intéressé n'a pas occupé pendant deux années entières sa dernière fonction, le calcul est établi sur la base du salaire attaché à la fonction précédente.

Lors de circonstances normales, le barème des retraites est le suivant:

après 25 années de service	55 %	du montant de base
" 26	58 %	"
" 27	61 %	"
" 28	64 %	"
" 29	67 %	"
" 30	70 %	"
et davantage		(maximum).

En cas d'invalidité avant l'âge de 60 ans, l'agent peut faire valoir plus tôt des titres à la pension. Celle-ci s'élève dans ce cas, en pourcents du montant de base:

	Invalidité totale:	Invalidité partielle:
après 5 années de service	35	—
6 "	37	—
7 "	39	—
8 "	41	—
9 "	43	—
10 "	45	35
11 "	47	37
12 "	49	39
13 "	51	41
14 "	53	43
15 "	55	45
etc.		

augmentant de 2 pour cent par année de service jusqu'au maximum, atteint après 30 années de service, de 85 % en cas d'invalidité totale, et de 75 % en cas d'invalidité partielle.

Les agents obligés de quitter le service pour cause d'invalidité, avant d'avoir fourni 5 années de service, mais qui en ont fourni au moins deux, touchent en cas d'incapacité totale 75 % et en cas d'incapacité partielle 50 % du salaire annuel comme allocation unique.

Lorsque l'invalidité est la conséquence d'un accident du travail, les agents touchent, sans égard à l'ancienneté, en cas d'invalidité totale une pension de 100 % et, en cas d'invalidité partielle, de 85 % du salaire de base. On paye, en outre, dans ce cas une indemnité unique se chiffrant à 50 % du salaire de base annuel en cas d'invalidité totale et à 25 % en cas d'invalidité partielle.

Les veuves d'agents retraités touchent 50 % de la pension du mari. Les orphelins ont droit à 1/6 de la pension du père. Lorsqu'il y a plus de trois enfants, les enfants touchent chacun une part égale de la moitié de la pension du père. Pour les orphelins de père et de mère, la pension est réglée comme suit. Lorsque les enfants perdent en dernier lieu le père et

ne sont pas au nombre de plus de quatre, chaque enfant a droit à 1/4 de la pension du père. Lorsqu'il y a plus de quatre enfants, le montant de la pension du père, est réparti entre eux à parts égales. Si c'est la mère qui meurt en dernier lieu, les orphelins touchent, s'ils ne sont pas plus de quatre, à côté du sixième de la pension du père, un quart de la pension de la mère. Lorsqu'ils sont plus de quatre, la pension de la mère est répartie entre eux à parts égales.

Les ayants-droit des agents morts pendant le service et n'ayant pas encore droit à la retraite touchent une indemnité unique. Celle-ci s'élève:

Pour une veuve avec enfants à 75 % du salaire annuel du décédé;

Pour une veuve sans enfants à 50 % du salaire annuel du décédé.

Si le défunt avait moins de deux années de service, l'indemnité sus-visée est diminuée de moitié. Si la mort est la conséquence d'un accident du travail, l'indemnité est versée en tout cas, c'est à dire sans tenir compte de la question de savoir si le décédé avait ou non des titres à la retraite.

XI. Le libre parcours.

Les agents commissionnés ont droit à 6, les ouvriers journaliers à 4 billets gratuits par an. Les agents supérieurs ont droit au libre transport en 2e classe.

Des billets spéciaux sont délivrés pour se rendre en consultation auprès d'un médecin. Des permis permanents de libre parcours sont accordés aux enfants des agents pour leur permettre de visiter l'école. Lors de déplacement, soit demandé, soit imposé, le transport gratuit est assuré, tant pour l'agent et sa famille que pour les biens.

Les billets gratuits sont délivrés sans frais.

XII. Récompenses et sanctions pénales.

Des récompenses, sous forme de gratifications, sont accordées aux agents qui ont su éviter des accidents; leur montant est fixé pour chaque cas séparément.

Les agents ayant, intentionnellement ou par négligence, omis de remplir leur devoir sont sujets à une punition disciplinaire, sous réserve d'action judiciaire éventuelle. Les punitions disciplinaires sont les suivantes:

Réprimande verbale.

Retrait passager ou permanent des facilités de circulation (lors d'usage illicite de billets gratuits).

Suspension du service.

Déplacement disciplinaire.

Révocation.

L'inculpé est toujours informé par écrit de la peine infligée.

La révocation immédiate a lieu en cas d'ébriété pendant le service ou de crime. Le salaire est, dans ce cas, payé jusqu'au jour de la révocation.

XIII. Le logement.

L'administration construit des habitations à l'usage du personnel, plus particulièrement dans les zones rurales et auprès des bureaux centraux. Le loyer de ces demeures s'élève à 8 à 10 marks esthoniens par mètre carré dans les anciennes habitations et va jusqu'à 25 marks par mètre carré par mois dans les constructions nouvelles.

Les organisations ne s'occupent pas de la construction d'habitations pour le personnel.

XIV. Locaux, mesures d'hygiène et de sécurité.

Pour autant que des installations de bains existent dans les gares plutôt importantes et dans les ateliers,

elles sont à la disposition de tous les agents. Il en est fait un usage assez fréquent.

Dans les dépôts des gares, il y a des dortoirs spéciaux pour le personnel de la locomotive et des trains. Il y a également des locaux pour prendre les repas et des cuisines pour préparer les mets.

Dans les buffets des gares, les agents peuvent se procurer des aliments avec une réduction de 25 %. La Direction et l'organisation cherchent à favoriser l'abstinence.

Pour le nettoyage des voitures, le battage des coussins etc., il y a certaines installations mécaniques. L'attelage automatique n'a pas été introduit jusqu'ici.

XV. La tenue de service.

Le personnel employé aux services extérieurs (y compris une partie des ouvriers de la voie) a droit à la tenue de service prescrite par un règlement spécial. Parmi le personnel des bureaux de la Direction centrale, seuls les huissiers, les garçons de course et les chauffeurs ont droit à l'uniforme. Certaines catégories du personnel ne reçoivent que la casquette.

Ci-dessous quelques exemples de la tenue de service accordée:

Mécanicien: 1 casquette d'été tous les ans, 1 bonnet d'hiver tous les 2 ans, 1 vareuse en cuir tous les 3 ans, 1 pair bottes feutre tous les 3 ans.

Chef de train et conducteur: 1 casquette d'été tous les ans, 1 bonnet d'hiver tous les 2 ans, 1 capote drap tous les 3 ans, 1 pantalon drap tous les ans, 1 tunique drap tous les 2 ans.

Serre-frein: Comme conducteur avec en plus: 1 paire bottes feutre tous les 3 ans et 1 pelisse tous 3 ans.

Ouvrier des manoeuvres: 1 casquette d'été tous les ans, 1 bonnet d'hiver tous les 2 ans, 1 paire bottes feutre tous les 3 ans et 1 pelisse tous les 3 ans.

Chef et sous-chef de gare: Comme chef de train.

Aiguilleur: Comme ouvrier des manoeuvres, mais la pelisse est renouvelée après 5 ans.

Quelques catégories d'ouvriers reçoivent, en outre, certains vêtements de service.

XVI. La visite médicale et la visite des yeux.

Avant l'entrée au service, les agents doivent se soumettre à une minutieuse visite médicale. A des intervalles de trois ans, au maximum, les agents des services extérieurs doivent subir un nouvel examen portant sur la vue, l'ouïe et la distinction des couleurs. Dans des cas douteux, la Direction décide (après entente d'une Commission d'experts) sur la capacité au service de l'agent en cause ou sur sa mise à la retraite éventuelle. L'intéressé peut réclamer une révision du jugement.

XVII. Sanatoria, colonies de vacances et de convalescence.

Il y a, au bord de la mer, un sanatorium avec des bains de boue, fondé par la Direction. Sur l'avis du médecin des chemins de fer, chaque agent peut y être reçu et soigné. Le traitement médical, les bains et le logement y sont gratuits, mais les malades doivent s'occuper eux-mêmes de leur nourriture; on leur donne gratuitement les moyens de chauffage nécessaires pour la préparation des repas.

Récemment, un sanatorium pour enfants a été ouvert à la campagne; il est géré par le médecin des chemins de fer et par l'organisation. 50 enfants y sont actuellement soignés. Le séjour dans le sanatorium est

gratuit, mais on supprime durant cette période l'allocation pour enfants touchée par l'agent en cause.

XVIII. L'apprentissage technique.

Sur l'initiative de la Direction, des cours sont organisés pour le personnel de la locomotive, les piqueurs et les chefs de trains. L'organisation du personnel a institué des cours de langues, de comptabilité etc.

Bien que l'organisation trouve peu d'appui auprès de la Direction dans la question de la formation technique et autre du personnel, elle développe une activité éducative très intense et a l'intention d'ouvrir une école spéciale des chemins de fer.

Le Congrès des Cheminots canadiens.

Le treizième Congrès régulier et troisième Congrès bisannuel de la Fédération des Cheminots canadiens (Canadian Brotherhood of Railroad Employees) fut tenu à Toronto du 21 au 28 septembre.

Le rapport moral, soumis au Congrès, atteste de la situation florissante où se trouve l'organisation. Des efforts ont été tentés durant les années écoulées pour arriver à la fusion des diverses organisations de cheminots fonctionnant au Canada, mais le président ne put pas signaler d'importants progrès à cet égard. Une résolution fut votée affirmant à nouveau la nécessité d'une fusion et se déclarant d'accord avec un projet adopté par la Seconde Conférence internationale pour la Fusion dans l'Industrie des Chemins de fer, tenue à Chicago, le même mois.

Dans la période écoulée depuis le Congrès précédent, le Comité Exécutif avait décidé l'adhésion à l'I. T. F. Cet acte fut ratifié par l'assemblée et le président, le camarade Mosher, fut désigné pour représenter l'organisation au prochain Congrès général de l'I. T. F. A ce propos, la résolution suivante fut votée:

"Considérant que le monde est menacé sans cesse par le danger d'une nouvelle guerre impérialiste,

considérant que la force principale en mesure de combattre ce danger est constituée par la classe ouvrière syndiquée internationalement,

le Congrès estime qu'un des plus solides remparts de la paix mondiale se trouverait en l'unification du mouvement syndical international, sur une base mondiale, dans une Internationale syndicale groupant tous les travailleurs, selon les directives émises par le mouvement syndical britannique et russe; et

décide que la Fédération canadienne des Employés des Chemins de fer fera, en sa qualité d'unité affiliée à la Fédération internationale des Ouvriers du Transport, tout ce qui est en son pouvoir pour promouvoir l'unité syndicale des travailleurs du monde entier."

Une résolution intéressante donne mission au Comité Exécutif "de prier le Gouvernement du Canada de désigner un représentant de la Fédération pour siéger dans le Conseil d'Administration des Chemins de fer nationaux du Canada."

Les camarades Mosher, Maclean et Murdoch McLeod furent réélus aux fonctions respectives de Président, Secrétaire-trésorier et Vice-président.

L'Union nordique des Cheminots.

Les syndicats de cheminots de Suède, de Norvège et du Danemark ont reconnu depuis longtemps la valeur d'une collaboration et se sont groupés, dès leur fondation, en une espèce de communauté de travail. Pour commencer, les liens qui formaient ce groupement étaient très lâches, mais bientôt l'idée s'imposa de régler la collaboration de façon organique. La première tentative dans ce sens fut faite par le personnel de la locomotive qui fonda en 1899, la Fédération scandinave du Personnel de la Locomotive.

Il se passa assez longtemps avant que la collaboration des organisations générales de cheminots ne se traduisit par un groupement organique. Un premier pas fut fait dans ce sens par la convocation, sur l'initiative de l'Union suédoise des Cheminots, d'un Congrès nordique des cheminots. Ce Congrès siégea les 22, 23 et 24 août 1918 à Gothenbourg et, outre les organisations de cheminots de Suède, de Norvège et du Danemark, la Fédération sus-nommée du Personnel de la Locomotive y participa. Le Congrès décida à l'unanimité le groupement des syndicats de cheminots des pays scandinaves en une Union nordique des Cheminots. L'activité officielle de cette Union ne commença toutefois pas avant 1921, lorsque les Statuts en furent définitivement approuvés.

L'Union nordique des Cheminots s'est fixé le but de porter aide et secours aux organisations adhérentes, en leur fournissant des conseils et des renseignements concernant des questions professionnelles et en les appuyant financièrement, en cas de conflits.

La direction de l'Union repose entre les mains du Comité Directeur et du Secrétariat. Le Comité Directeur est élu pour une période de deux ans et est composé d'un représentant de chaque organisation par 1000 membres ou fraction de ce nombre, le nombre maximum des représentants d'une même organisation étant toutefois limité à sept. Le Comité Directeur se réunit tous les deux ans, mais peut être convoqué plus souvent par le Secrétariat, sur la demande d'une organisation affiliée.

Le Secrétariat est désigné par le Comité Directeur et est composé de deux membres de chacune des trois organisations scandinaves de cheminots et de trois représentants de l'Union scandinave du Personnel de la Locomotive (un de chacun des pays adhérents). Le Secrétariat élit dans son sein un président et trois secrétaires (un de chaque pays); il se réunit normalement tous les ans.

En ce qui concerne les secours financiers en cas de conflits, les Statuts prévoient que pour avoir droit au secours, une organisation doit avoir plus de 500 de ses membres englobés dans un conflit et qu'il faut que le mouvement ait été approuvé, tant par l'organisation en cause que par l'Union nordique des Cheminots. Les Statuts imposent aux organisations adhérentes le devoir de verser entre le 8ème et le 30ème jour d'un conflit, une cotisation spéciale de 1 cour. 30 par jour et par homme englobé dans la lutte, avec cette restriction toutefois, qu'une organisation n'est pas tenue de verser cette cotisation pour un nombre de membres supérieur à celui pour lequel elle adhère à l'Union. Lorsqu'un conflit dure plus de 30 jours ou lorsque des organisations de plus d'un pays y sont englobées, le Secrétariat peut être saisi d'une demande de prolongation de la durée du secours ou d'augmentation du taux de la cotisation perçue. Les cotisations supplémentaires sont réunies par des versements volontaires de la part des membres ou par un autre moyen à déterminer par les organisations.

En 1922 déjà, c'est à dire immédiatement après le commencement officiel de son activité, l'Union a

prouvé qu'elle était en mesure de faire honneur à ses engagements. Ce fut à l'occasion de la grève aux chemins de fer privés de Suède, lorsque l'Union réunit au profit des grévistes une somme de 432.000 couronnes.

Comme règle générale, les organisations perçoivent dans un cas de ce genre des cotisations spéciales que les membres ne refusent jamais de payer. Un exemple suffira pour prouver à quelles obligations financières les membres des organisations ont à faire face. L'Union des Cheminots suédois avait, en l'année 1922, 35.157 membres; dans cette même année, les rentrées en cotisations régulières, cotisations spéciales et droits d'inscription s'élevèrent au total à 3.659.706.50 couronnes, ce qui représente un versement moyen de 104 couronnes par membre. Comme règle générale, les cotisations sont assez élevées en Scandinavie. L'Union des Cheminots suédois réclame, par exemple, de ses diverses sections, 24 couronnes par membre et par an; souvent cette somme s'augmente encore d'une cotisation supplémentaire. Les sections demandent à leurs membres, outre la cotisation perçue par l'organisation centrale, un montant pour couvrir leurs frais administratifs.

Recettes du trafic-marchandises dans divers pays.

D'après des relevés américains (reproduits dans la Railway Gazette du 9 octobre 1925), les rentrées moyennes du trafic-marchandises dans divers pays s'élevèrent par tonne-mille en cents américains:

Pays	Année	Rentrées moyennes
Etats-Unis (Compagnies ayant recettes annuelles de \$ 1.000.000 ou davantage)	1921	1,275
	1922	1,177
	1923	1,116
	1924	1,116
Chine (réseau de l'Etat)	1921	0,686
Indes	1922	0,809
Japon (réseau de l'Etat)	1921	0,993
Canada	1922	1,039
Nouvelle-Galle-du-Sud	1922	2,498
Australie méridionale	1922	3,058
Grande-Bretagne	1922	3,475
France (Compagnies)	1921	4,010
Suède	1921	4,507
France (Etat)	1921	4,830
Norvège	1922	5,008
Suisse	1921	6,340
Danemark	1922	6,456



Les conditions de travail du personnel de la navigation intérieure en Allemagne et dans le bassin du Danube.

II.

Bassin du Danube.

La voie d'eau du Danube est utilisée principalement pour le transport de marchandises. Les services de passagers ne sont importants que pour les localités éloignées du réseau ferré; cependant des services existent presque sur l'entière longueur du fleuve. Les entreprises de navigation sont, pour la plupart, d'importantes Sociétés Anonymes. Elles sont financées en partie par du capital étranger — surtout anglais et français. D'autres, telles que la Compagnie tchèque ou yougoslave bénéficient de considérables subventions de l'Etat.

La plus importante de toutes ces entreprises est la Erste Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft dont le siège est établi à Vienne et qui emploie près de 3500 personnes. Au début de 1925, elle possédait: 30 paquebots d'une puissance de 17390 CV., 42 remorqueurs de 32840 CV., 7 vapeurs à hélice de 2600 CV., 422 chalands d'une capacité de 244.862 tonnes, 1 navire à moteur de 320 CV., 13 installations d'embarquement flottantes, 1 pompe à vapeur et 1 atelier flottant.

L'entreprise, seconde en grandeur, est la Kgl. Fluss- und Seeschiffahrts A.-G. dont le siège se trouve à Budapest et qui possède 16 paquebots, 26 remorqueurs, 6 vapeurs à hélice, 5 bateaux-citernes et 198 chalands ayant une capacité totale de 120.000 tonnes.

Suivent alors par ordre d'importance:

Le Bayerische Lloyd, siège Ratisbonne, possédant 31 vapeurs et moteurs, 15 bateaux-citernes, 93 chalands (capacité totale 100.000 tonnes);

Le Tschechoslovakische Staatliche Donauschiffahrtsgesellschaft possédant 15 vapeurs et 120 chalands (capacité totale 80.000 tonnes);

La Suddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, siège Vienne, possédant 9 vapeurs, 9 bateaux-citernes, 24 chalands (capacité 25.000 tonnes);

La S. H. S.-Schiffahrt (Yougoslavie);

La Société Navigation d'Etat de Roumanie;

La Société de Navigation Franco-Roumaine.

Au total 12.000 à 14.000 personnes sont employées dans la navigation danubienne, sans compter les travailleurs affectés au chargement et au déchargement.

Le grand nombre de pays intéressés à la navigation sur le Danube fait qu'il n'y a pas d'uniformité dans les conditions de salaire et de travail. Les salaires, notamment, accusent des différences plus ou moins grandes, dues à la diversité des changes, de l'indice du coût de la vie et, pas en dernier lieu, à la diversité du pouvoir des organisations du personnel. La situation est la plus favorable pour les salariés des compagnies autrichiennes. Les renseignements ci-après ont été empruntés aux contrats qui régissent leurs conditions.

Pour les employés des services terriens, la durée du travail a été fixée à 8 heures par jour ou 48 heures par semaine. Les heures excédant ce nombre sont rétribuées comme heures supplémentaires. Pour le personnel navigant, la durée du travail a été fixée en principe à 12 heures y compris 2 heures de repos l'après-midi. En principe, le travail commence à 6 heures et se termine à 18 heures, sans tenir compte du fait de savoir si du travail effectif a été effectué. Tout travail fourni après 18 heures est rétribué au taux des heures supplémentaires.

Ce régime des heures de travail s'applique à tous les travailleurs de la navigation danubienne, également à ceux des pays du Bas-Danube. La rétribution des heures supplémentaires, par contre, est réglée de façons diverses.

Les salaires se subdivisent en: a) taux annuels et sursalaire, b) allocation familiale, c) gratification semestrielle et d) allocations secondaires.

a. Rétribution annuelle.

Celle-ci se compose du salaire fixe annuel et des indemnités de vie chère mobiles et s'éleve:

	En Autriche (à partir du 1er août 1924)		Sursalaire annuel
	Min.	Max.	
	Schill. autr.		
Capitaine	2281,50	5531,10	115,30
Second	2051,50	3228,50	99,20
Maitre d'équipage	2022,70	2454,20	97,20
Mécanicien	2166,50	3135,50	107,20
Chauffeur	1993,80	2787,80	95,20
Matelot	1754,40	2234,00	

Des taux spéciaux ont été prévus pour les autres pays que traversent les navires des deux compagnies viennoises. La sursalaire varie d'après la classe du salaire et est accordé aux hommes mariés ayant un domicile fixe. Les membres de l'équipage qui ont leurs familles à bord ainsi que les célibataires qui n'ont pas de domicile fixe, obtiennent leur salaire par jour, au taux valable pour le pays dans lequel ils ont fourni leur service. Les membres de l'équipage dont les familles ont un domicile fixe, touchent 70 % de leur salaire d'après le taux en vigueur dans le pays où ils sont domiciliés et 30 % selon le taux du pays où le travail a été fourni.

b. Allocation familiale.

Celle-ci monte à 3 % du salaire annuel pour chaque enfant de moins de 18 ans et à 4 % pour l'épouse ou la compagne.

c. Gratification semestrielle.

Celle-ci est versée le 1er juillet et le 1er décembre de chaque année et se monte à un tiers du salaire du mois précédent.

d. Allocations secondaires.

Les allocations secondaires consistent en: allocation d'une heure supplémentaire pour chaque jour de navigation; allocation d'embarquement égale au salaire d'une heure de navigation nocturne (environ 150 % du taux d'une heure supplémentaire normale); allocations de bord, calculées d'après les tonnes-kilomètres ou bien d'après les kilomètres ou heures de navigation effectués.

Les capitaines ont en outre droit à une indemnité de commandement s'élevant à une heure de navigation nocturne au taux le plus élevé; les chefs-mécaniciens touchent une allocation spéciale s'élevant à la moitié de celle des capitaines.

Le salaire est continué sans modifications pendant la période d'arrêt en hiver qui, en cas d'hivers rigoureux, peut durer de trois à quatre mois.

En ce qui concerne la rétribution des heures supplémentaires, une différence est établie entre heures supplémentaires et heures de navigation nocturne. Sont considérées comme heures supplémentaires, les heures de service fournies entre 18 et 22 heures; celles fournies entre 22 et 6 heures sont considérées comme heures de service nocturne.

Les taux de rétribution s'élèvent pour:

le service effectué entre 18 et 22 heures à 50 %
 " " " " 22 et 6 " à 75 %

de l'heure normale. Le taux de l'heure normale est la 208ième partie d'un salaire mensuel (salaire de base plus indemnité de vie chère). Le paiement des heures supplémentaires à l'équipage se fait de façon collective.

Lorsque des travaux de déchargement ne sont pas faits par des ouvriers des ports, les hommes de l'équipage et les matelots des remorqueurs sont tenus de les faire. Ils touchent pour ces travaux, par 100 kilos de marchandises manipulées, une allocation d'un dixième d'une heure normale dans la dernière catégorie de rétribution. Lorsque les hommes sont appelés pour des raisons urgentes à effectuer ce genre de travaux dans des lieux d'escale où, généralement, ces travaux sont faits par des ouvriers à la tâche, ils touchent les taux localement en vigueur.

Les contributions directes perçus sur les salaires sont portées par l'entreprise.

L'équipage doit payer lui-même sa nourriture. Sur les paquebots, le restaurant prend soin de la nourriture des hommes; l'indemnité de nourriture est de 2 schilling par jour. Sur les remorqueurs, l'équipage pourvoit lui-même à l'entretien, dans ce cas une cuisinière est embarquée par l'entreprise; celle-ci touche le salaire d'un matelot. L'entreprise fournit en outre les combustibles et la batterie de cuisine.

Les conditions de logement sont peu satisfaisantes sur les navires de la Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, étant donné que la plupart des navires sont assez vieux. Lors de transformation d'un bâtiment, on a toujours soin d'apporter des améliorations au logement de l'équipage. Des conditions particulièrement favorables à cet égard existent sur les navires du Lloyd bavarois qui sont d'une installation moderne. Chaque homme y a sa cabine, éclairée à l'électricité, avec un lit, du linge propre, une table et une chaise. Il existe également sur ces navires des douches et lavabos en nombre suffisant.

Les hommes n'ayant point contracté d'assurance obligatoire, touchent, en cas d'incapacité au service par suite de maladie:

- a) s'ils ont jusqu' à une année de service, le salaire total durant 3 mois;
- b) s'ils ont plus d'une année de service, le salaire total durant 6 mois;
- c) s'ils ont plus de cinq années de service, le salaire total durant 12 mois.

Les hommes qui ont contracté une assurance obligatoire touchent, en cas de maladie, pendant 8 jours le salaire entier. On leur paie, en outre, la différence entre l'indemnité de maladie et le salaire:

- a) s'ils ont jusqu' à une année de service durant 3 mois;
- b) s'ils ont plus d'une année de service durant 6 mois;
- c) s'ils ont plus de cinq années de service durant 12 mois.

La durée du congé annuel payé s'élève:
 pour les agents auxiliaires à 10 jours
 pour les matelots et chauffeurs non brevetés

lors d'ancienneté de 6 mois à 5 ans à 10 jours
 " " " 6 ans à 15 " à 14 "
 " " " plus de 15 ans à 21 "

pour les autres membres de l'équipage à respectivement 14, 21 et 28 jours, d'après les normes sus-indiquées.

Il n'est pas permis de renoncer à son congé pour toucher une indemnité pécuniaire. Des congés de santé sont accordés, sur remise de certificat médical, sans égard aux intérêts du service.

En ce qui concerne la pension de retraite et la pension d'invalidité, les règles suivantes existent.

Tous les agents nommés à titre définitif avec traitement annuel auprès de la Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sont affiliés à une Caisse des Pensions, pour autant qu'ils ont atteint l'âge de 18 ans révolus ou n'avaient pas dépassé l'âge de 40 ans lors de leur entrée au service de la compagnie. Ils ont droit après cinq années de service à 25 %, taux qui augmente jusqu'à 70 % après 35 années de service, du salaire en vigueur pour la catégorie en cause. Ceci signifie qu'une augmentation des salaires du personnel en service actif comporte aussi une augmentation des pensions. La Compagnie garantit, par tous ses biens meubles et immeubles, le paiement des pensions par la Caisse des Pensions.

La cotisation que les agents doivent verser à la Caisse est de 8 % du montant de base pour le calcul de la retraite; ce montant de base est constitué par le salaire de base, augmenté de 36 %.

Les veuves d'agents décédés ont droit aux 2/3 de la pension du mari. Les orphelins bénéficient d'une allocation d'éducation de 20 %, les orphelins de père et de mère d'une allocation de 40 % de la pension du père. Le total des sommes touchées par la veuve et les orphelins ne peut toutefois pas dépasser 100 % de la pension du défunt.

Lorsque l'invalidité ou la mort du cotisant sont la conséquence d'un accident du travail, le droit à la pension minimum existe, même si les années de service sont moins de cinq.

(Au total la Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft doit verser actuellement des pensions à 2300 personnes — retraités et veuves avec ou sans enfants — ce qui signifie une dépense annuelle d'environ 2 millions de schillings autrichiens.)

Ainsi que tous les autres travailleurs des entreprises de transports publics, les agents sont assurés, en outre, contre les accidents auprès de la Caisse générale d'Assurance.

Le statut du personnel est réglé par l'ordonnance de service qui protège, de façon sans doute unique dans la navigation intérieure, les droits du personnel. Elle prévoit qu'après un stage de trois ans au maximum, les agents doivent être engagés à titre définitif. L'engagement définitif comporte que les agents ne peuvent être licenciés ou révoqués que par la voie d'une action disciplinaire.

Concernant l'organisation du personnel dans la navigation danubienne, on peut faire les constatations suivantes.

Tandis qu'en Allemagne, en Autriche et en Tchécoslovaquie, les organisations syndicales peuvent librement déployer leur activité parmi les bateliers du Danube, ceci est totalement impossible en Hongrie. Pendant longtemps, il en était de même en Yougoslavie. Ce n'est que dans ces derniers temps que l'activité syndicale y est de nouveau admise. En Roumanie et en Bulgarie, elle est singulièrement entravée par la situation politique.

Afin d'assurer une activité commune des diverses organisations syndicalistes à été créée la "Communauté de Travail des Organisations intéressées à la navigation danubienne," dont la direction repose entre les mains de l'Organisation des Transports d'Autriche (Freier Gewerkschaftsverband). Les organisations suivantes y adhèrent:

1) Deutscher Verkehrsbund (Transports allemands), 2) Deutscher Maschinen- und Heizerverband (Mécaniciens et Chauffeurs), 3) Bund der Industriearbeitenden Oesterreichs (Employés industriels d'Autriche), 4) Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs (Transports autrichiens), 5) Zentralverband der Maschinen- und Heizer Oesterreichs (Mécaniciens et Chauffeurs autrichiens), 6) Transportarbeiterverband der Tscho-

schoslovakei (Transports tchèques), 7) Maschinenistenverband der Tschechoslovakei (Mécaniciens tchèques), 8) Union des Transports de Hongrie.

Elle entretient en outre des relations avec l'Union des Travailleurs des Ports de Roumanie, l'Union des Bateliers yougoslaves et l'Union des Mariniers et Bateliers de Tchécoslovaquie.

L'Union des Ouvriers des Transports hongrois en 1925.

Les renseignements suivants ont été empruntés à une lettre adressée à l'I. T. F. par l'Union des Ouvriers des Transports hongrois.

L'année 1925 fut une année de crise qui mit à une rude épreuve la résistance et la viabilité de l'Union des Ouvriers des Transports de Hongrie, le chômage général ayant gravement porté atteinte aux travailleurs de l'industrie des transports. Pour chaque place devenue vacante, environ 70 chômeurs offraient leurs services. Les conditions étaient particulièrement défavorables dans l'industrie du charriage qui se ressentit sérieusement de la suspension totale des travaux de construction et se trouve, en outre, graduellement éliminée par le développement croissant des transports automobiles. En l'année 1925 seulement, 1500 véhicules automobiles ont été mis en service. Le chômage était également considérable parmi les ouvriers charbonniers et dans l'industrie du transport des meubles. Les transports danubiens subirent aussi un fléchissement dont les ouvriers des ports furent le plus atteint. Si autrefois, 500 à 600 ouvriers étaient régulièrement occupés dans le port de Budapest, ce chiffre est réduit actuellement à un nombre fort restreint qui, la plupart, ne travaillent encore qu'occasionnellement.

Le fait que, sans cesse, des chômeurs d'autres industries, parmi lesquelles l'agriculture, cherchaient à s'employer dans l'industrie des transports, ce qui créa un excès de main-d'oeuvre, entrava singulièrement les mouvements pour le relèvement des salaires. L'activité de l'organisation se ressentit également de la difficulté d'encaisser les cotisations, autre conséquence de la situation économique défavorable des travailleurs. La situation financière se trouva encore aggravée par suite des dépenses découlant de la construction d'une maison syndicale, construction qui absorba les dernières ressources de l'organisation. Si toutefois, celle-ci a pu se sauver de la ruine, ce fut, en grande partie, grâce à l'esprit de sacrifice animant les militants et les membres.

Une amélioration notable pour les travailleurs fut déterminée par les élections municipales qui eurent lieu à Budapest pendant l'été 1925 et dont l'issue amena une amélioration générale du degré d'occupation, particulièrement dans l'industrie des transports, ce qui ne laissa pas d'avoir, à son tour, une influence heureuse sur la situation de l'organisation.

Un succès qui mérite d'être signalé fut obtenu vers la Noël dans le camionnage à Budapest. Il fut possible, après une grève de quatre jours, de réaliser une série d'avantages économiques pour les travailleurs. Le système des salaires hebdomadaires, écarté au cours de l'année, fut réintroduit et les patrons se déclarèrent prêts à conclure un nouveau contrat collectif qui réglerait de façon détaillée les salaires et les heures de travail. Les négociations concernant ce contrat sont encore en cours et semblent se développer de façon satisfaisante pour les salariés.

Dans les autres branches de l'industrie des transports, la situation est actuellement comme suit. Le

patronat s'oppose à un renouvellement du contrat collectif, estimant le moment propice pour imposer une prolongation de la durée du travail de 8 heures à 9 heures $\frac{1}{2}$. Il vise, en outre, à écarter le système du congé annuel rétribué. Pour le moment, le conflit n'a pas encore donné lieu à une grève, l'ancien contrat ayant été tacitement prorogé.

Pendant le deuxième semestre de l'année 1925, l'organisation put enregistrer une augmentation notable de son effectif, dû au passage, après les élections, de grands nombres de travailleurs de la capitale, contraints jusqu'alors à se syndiquer dans les organisations chrétiennes, dans l'organisation syndicaliste. Ceci ne manqua pas évidemment, d'avoir une répercussion heureuse sur la situation financière.

L'organisation commence déjà à cueillir les fruits de la construction de l'immeuble syndical, créé au prix de si gros sacrifices. La propagande et l'activité syndicale s'en trouvent grandement facilitées et l'organisation voit venir l'avenir avec confiance.

Un contrat-type pour les chauffeurs professionnels allemands.

On nous écrit d'Allemagne ce qui suit:

Depuis longtemps déjà, la section nationale des chauffeurs dans la Fédération allemande du Trafic s'est efforcée de conclure avec les diverses entreprises de transport automobile un contrat-type au profit des chauffeurs professionnels. Ses efforts ont échoué jusqu'ici devant l'attitude des organisations du patronat qui alléguèrent, à maintes reprises, qu'elles ne constituaient pas de véritables organismes économiques, mais avaient un caractère essentiellement sportif. De la sorte, une des deux parties nécessaires pour la conclusion d'un contrat-type, faisait défaut.

La situation s'est modifiée récemment par la fondation du "Centralwirtschaftsverband Deutscher Motorfahrzeugbesitzer" (abrévié CEDEMOTOR) (Association centrale économique de propriétaires de véhicules automobiles) qui, peu de temps après sa création, passa avec la Fédération du Trafic un contrat national pour chauffeurs professionnels. Les clauses de ce contrat sont en elles-mêmes assez satisfaisantes et permettent d'espérer encore mieux.

Nous en faisons suivre ci-après quelques-unes parmi les principales.

Les chauffeurs bénéficient de quatre jours de congé par mois, dont deux doivent tomber un dimanche ou jour férié. Ils ont en outre droit à un congé annuel payé dont la durée varie d'après le nombre des années de service. En cas d'incapacité passagère, une indemnité de 3 mark par jour leur est versée. Tous les chauffeurs employés au service de la CEDEMOTOR bénéficient d'une assurance de 5000 Mark sur la vie et contre l'invalidité.

A été prévu comme salaire minimum le taux convenu entre l'Etat prussien et la Fédération du Trafic, majoré de 5 %. Une série de conventions relatives aux salaires ont déjà été passées sur la base du contrat-type. Elles prévoient les taux hebdomadaires suivants:

Arrond.	et environs	marks
Berlin		72.80
Leipzig	" "	72.80
Halle	" "	52.30
Hambourg	" "	62.25
Magdebourg	" "	66.00
Stettin	" "	71.40
Francfort s/M.	" "	72.40

Comme indemnité de séjour, on paye dans les villes à prix normaux 10 marks par jour; dans les localités

particulièrement chères (villes d'eau, lieux d'expositions etc.) 15 marks.

Bien que le contrat-type comporte encore bien des lacunes — il ne contient, par exemple aucune réglementation de la durée du travail — il constitue cependant une base sur laquelle il est possible de construire plus avant.



Réglementation des heures de travail à bord des navires.

La conférence d'organisations de marins, réunie à Amsterdam les 18 et 19 janvier 1926, a formulé à l'unanimité les revendications suivantes et décidé de les soumettre au Bureau international du Travail.

Une demande devra être adressée au Directeur du Bureau international du Travail visant à l'inscription à l'ordre du jour de la Conférence du Travail de 1926 de la question des heures de travail à bord des navires et, au cas où ceci serait impossible, à la tenue d'une Conférence spéciale au début de 1927.

Préambule.

Il faut insister pour l'application de la semaine de quarante-huit heures à bord des navires.

Personnel du pont.

- 1) A bord de tous les navires armés au long-cours ou faisant des séjours à la mer de plus de trois jours consécutifs, le service devra être organisé à trois bordées de navigation, de façon à ce que chaque bordée comprenne au moins deux matelots et un matelot léger, à savoir: un homme à la barre, un homme de vigie et un homme sur le pont.
- 2) Les charpentiers, les pilotins et les hommes faisant fonction d'officiers ne devront pas être chargés de remplacer les matelots pour le service du quart.
- 3) Lorsqu'un navire a été à la mer plus de six jours et que les hommes du pont ont été obligés de travailler cinquante-six heures en une semaine, ils devront bénéficier d'un jour entier de repos dans le port ou toucher une journée de solde supplémentaire pour chaque période de huit heures fournie en sus des quarante-huit heures.
- 4) A bord d'un navire armé au grand cabotage, le service devra être organisé à trois bordées et le système en vigueur à la mer devra être maintenu dans les ports étrangers où le navire séjourne moins de vingt-quatre heures.

Personnel de la machine.

- 1) A bord de tous les navires faisant des séjours à la mer de plus de trois jours, le service du personnel de la machine devra être organisé à quatre quarts.
- 2) Aucun homme ne devra être chargé de manipuler plus de trois tonnes de charbon par vingt-quatre heures dans des climats froids et plus de 2 tonnes $\frac{1}{2}$ dans des régions tropicales.

- 3) Le nombre de fourneaux auquel doit veiller un chauffeur ne devra pas être de plus de quatre.
- 4) A bord des navires dont le personnel des chaufferies se compose de moins de huit hommes, ceux-ci pourront être enrôlés tant pour les travaux de chauffe que pour ceux de soule.
- 5) Le système des quatre quarts devra être organisé par coupures de trois heures consécutives, avec un total de quarante-deux heures par semaine. Les six heures manquant pour parfaire les quarante-huit heures seront affectées à l'enlèvement des escarbilles, à la manipulation du charbon et à d'autres travaux nécessaires à la marche du navire.
- 6) A bord de navires chauffés à l'huile lourde, le travail devra être organisé à quatre quarts; aucun homme ne devra être chargé du service de plus de neuf feux; ces neuf feux devront se trouver dans une même chambre de chauffe.

Personnel du service général.

- 1) A bord de cargos, la durée du travail à la mer devra être de huit heures par jour, à effectuer entre 6 h. du matin et 7 h. 30 du soir; tout travail fourni en dehors de ces heures, devra être payé au taux supplémentaire convenu nationalement.
- 2) A bord de cargos, la durée du travail dans un port national ou de l'étranger devra être, du lundi ou vendredi, de huit heures par jour, à effectuer entre 6 h. du matin et 6 h. 30 du soir.
- 3) A bord de cargos, dans un port national ou de l'étranger, lorsque l'équipage est libre l'après-midi du samedi et/ou le dimanche, chaque agent du service général obligé de travailler à ces heures, devra toucher une allocation supplémentaire au taux prévu par une convention nationale.
- 4) A bord de paquebots, la durée du travail à la mer devra être de huit heures par jour, à effectuer entre minuit et minuit, chaque agent devant bénéficier d'au moins huit heures de repos consécutives.
- 5) Lorsque, sur un paquebot à la mer, l'équipage est libre l'après-midi du samedi et/ou le dimanche, chaque agent du service général obligé de travailler à ces heures, devra toucher une allocation supplémentaire au taux prévu par une convention nationale.
- 6) Dans le port, la durée du travail sur les paquebots devra être de huit heures par jour. Dans les ports nationaux, ces heures devront être fournies entre 8 h. du matin et 5 h. du soir et dans les ports de l'étranger entre 6 h. du matin et 6 h. 30 du soir.
- 7) Sur les paquebots dans les ports nationaux, la durée du travail devra être de cinq heures le samedi, à savoir de 8 h. du matin à 1 h. de l'après-midi, tout travail fourni en dehors de ces heures devant être payé au taux supplémentaire convenu nationalement.
- 8) Lorsque, dans les ports nationaux ou l'étranger, les agents du service général doivent fournir du service le dimanche, ils devront toucher une allocation supplémentaire au taux prévu par une convention nationale.
- 9) A bord des paquebots ou cargos faisant des séjours à la mer de plus de 6 jours, les agents du service général ayant été obligés de travailler plus de quarante-huit heures par semaine, devront bénéficier d'une journée de congé dans le port ou toucher une journée de solde supplémentaire, pour chaque période de huit heures de travail fournies en sus des quarante-huit heures.
- 10) Sur les navires à passagers, armés au grand cabotage, la durée du travail devra être de huit heures par jour, à fournir entre minuit et minuit. Pour

tout travail fourni en sus de quarante-huit heures par semaine, une allocation supplémentaire devra être payée au taux prévu par une convention nationale.

L'inspection des navires en Suède.

L'inspection des navires en Suède a pour tâche de contrôler la navigabilité de la flotte marchande et en partie, de veiller à l'observation des lois sur les conditions de travail des gens de mer.

Les lois et dispositions, à l'observation desquelles doit principalement veiller l'inspection, sont les suivantes:

1. Décret concernant la construction et l'équipement des navires.

Ce décret contient des prescriptions minima concernant le système de construction, concernant certains détails de la construction, le matériel et l'équipement. (En tant qu'il s'agit de navires classés par un bureau de classification reconnu, la classification est généralement maintenue.)

2. Loi concernant l'inspection des navires.

3. Dispositions concernant la durée du travail à bord des navires.

L'article de la loi ayant trait à l'inspection, est de la teneur que voici:

"L'inspection dont il est question dans la présente loi a lieu par le Comité de Direction de l'inspection des navires, dans certains cas de concert avec l'inspection des usines, ou encore, sous le contrôle et la direction du Comité sus-visé, par des inspecteurs ou par d'autres personnes, nommées à cet effet par le Comité en question.

Le contrôle des navires a lieu au moyen de l'examen (examen de la navigabilité et examen régulier des navires de passagers) et, en partie, par l'inspection.

L'examen de la navigabilité comporte en premier lieu l'examen auquel sont soumis tous les navires nouvellement construits et qui vise à constater s'ils répondent à toutes les exigences, avant qu'il ne soient mis à la mer, en second lieu, l'examen renouvelé auquel les navires à passagers, ainsi que tout autre bâtiment jaugeant plus de 100 tonneaux, doivent être soumis dans les intervalles ci-après:

a) Paquebots navigant au delà de la ligne Skagen—Lindesnäs et Esbjerg—Texel: tous les ans; ceux faisant des voyages plus courts: tous les deux ans.

b) Autres navires (à propulsion mécanique ou voiliers en fer) tous les 4 ou 6 ans. Les voiliers navigant au delà de la ligne Skagen—Lindesnäs et Esbjerg—Texel devront soumettre après expiration de la moitié du délai prévu (soit après 2 ou 3 ans) à un nouvel examen le fond extérieur; les bâtiments à propulsion mécanique, outre le fond, les soupapes de prise d'eau à la mer, l'arbre porte-hélice, etc.

En considération de l'ancienneté ou de la construction des hélices, machines ou chaudières, l'inspection a le droit de décider qu'une nouvelle inspection doit être effectuée avant expiration des délais sus-visés.

Un examen de navires à passagers doit avoir lieu pour tout navire affecté au transport de plus de 12 personnes. Lorsque le contrôle donne un résultat favorable, un certificat est délivré dans lequel est mentionné, entre autres choses, le nombre maximum de passagers que le navire peut transporter. Des certificats de ce genre ne sont pas délivrés pour des bâti-

ments n'ayant pas été examinés en vue de leur navigabilité.

Par rapport à l'inspection, la loi contient les dispositions suivantes:

"Art. 23. Les navires, sur lesquels une personne au moins effectue du service salarié ou est transportée comme passager, sont soumis à une inspection devant déterminer si le navire se trouve dans des conditions convenables. Les autorités d'inspection ont le droit de procéder à cet effet, lorsqu'elles le jugent opportun, à une inspection sur tous les points où cela leur semble nécessaire. . . ."

En ce qui concerne le droit des autorités d'inspection d'interdire la navigation maritime à un navire, l'article 24 stipule:

"Lorsqu'on constate à la coque, aux machines ou dans l'équipement d'un navire des défectuosités de nature à menacer la vie des personnes se trouvant à bord ou lorsque le navire est trop lourdement ou mal chargé de lest, les autorités d'inspection ont le droit d'interdire l'utilisation du navire jusqu'à ce que remède y ait été apporté.

Lorsque les installations ou engins destinés à l'exécution de travaux à bord des navires sont défectueux au point de créer un danger d'accidents, l'autorité compétente a le droit d'en interdire l'utilisation jusqu'à ce que remède y ait été apporté."

Les travaux d'inspection sont exécutés par des inspecteurs qui siègent généralement dans les principaux ports et desquels relève un certain district. Sur lecture des rapports rédigés par les inspecteurs, le Comité de Direction organise ses travaux, délivre des certificats de navigabilité ou des certificats de navires à passagers, émet des interdictions d'utiliser des navires ou dresse procès-verbal lorsque les dispositions de sureté ont été transgressées.

L'inspection vise à constater si l'équipement et les matériaux dont sont construits les navires se trouvent dans des conditions satisfaisantes; elle s'étend également au logement de l'équipage, aux effectifs, aux engins de sauvetage, à l'approvisionnement, à l'équipement en instruments nautiques et autres.

Voilà les principales dispositions de la loi; ainsi que pour toute loi, l'importance qu'on doit y attacher dépend en grande partie de la manière d'application. A ce sujet, les syndicats de gens de mer suédois signalent les inconvénients ci-après.

1) Dans les questions importantes pour les gens de mer, les dispositions de détail font défaut, ce qui fait que les inspecteurs ne sont en mesure d'intervenir que dans des cas graves. Le Code maritime suédois prescrit, par exemple, par rapport au logement des marins uniquement que "des cabines convenables doivent se trouver à bord des navires en nombre suffisant." Il n'est formulé aucune prescription concernant l'installation de ces cabines. Quand aux effectifs de l'équipage, la loi dit simplement que les navires doivent être montés "d'un équipage suffisant". Seul, le nombre des officiers est déterminé par des dispositions plus détaillées.

2) Un autre inconvénient se trouve dans le nombre d'inspecteurs trop limité, une somme très restreinte étant affectée aux travaux d'inspection. Les quelques inspecteurs sont tellement pris par les travaux d'inspection obligatoire qu'il ne leur reste guère le temps pour d'autres inspections.

3) Un troisième inconvénient grave se trouve dans le fait que les autorités d'inspection des navires ne relèvent pas comme celles de l'inspection industrielle, de l'Administration Sociale (Socialstyrelsen), mais du Conseil Commercial (Commerzcollegium) qui relève à son tour du ministre du Commerce. Or, vu que le Conseil Commercial a principalement pour tâche de sauvegarder les intérêts du commerce qui, également

dans la question de la sécurité à la mer, ne coïncident que sous certaines réserves avec les intérêts sociaux, le danger existe que dans certaines décisions de l'inspection des navires, les intérêts sociaux des équipages soient négligés.

Abstraction faite des inconvénients cités ci-dessus, les organisations suédoises de gens de mer reconnaissent que l'inspection des navires en Suède a eu des effets utiles et a réussi à supprimer les conditions par trop mauvaises, existant sur les navires équipés par des armateurs sans scrupules.

La loi sur les heures de travail des marins finlandais.

Le 1er janvier 1926, la loi sur la durée du travail à bord des navires de commerce, votée par le Parlement en 1923 déjà, a été mise en application en Finlande. La loi a trait à tous les navires de commerce à l'exception des:

bâtiments affectés à la navigation intérieure;
cargos à propulsion mécanique de moins de 200 tonneaux de jauge brute;
voiliers et chalands de moins de 300 tonneaux, affectés au cabotage et à la navigation de la Baltique;
paquebots affectés au petit cabotage, c'est à dire faisant uniquement service sur les côtes finlandaises.

Concernant la durée du travail, les normes suivantes ont été prévues.

Lorsque le navire fait à la mer des séjours ininterrompus d'au moins 12 heures et que les escales éventuelles sont de deux heures au maximum, le service à bord doit être organisé à deux bordées.

Les jours d'entrée ou de sortie d'un port, le travail fourni dans le port est considéré comme travail à la mer et le service doit donc être organisé comme si le navire était à la mer.

Lorsque le navire est à la mer et que le travail est exécuté de façon normale, la durée du travail maximum pour le personnel du pont est de 24 heures, et, pour le personnel de la machine, de 16 heures, au cours de deux fois 24 heures.

Lorsqu'un navire quitte un port dans les 24 heures après son arrivée, le capitaine a le droit d'exiger pendant le séjour dans le port, le service en bordées. En cas de séjour plus long, la durée du travail s'élève, de novembre à avril, à 16 heures par deux fois 24 heures, soit 9 heures par jour, et, de mai à octobre, à 18 heures par deux fois 24 heures, soit 9 heures par jour. Dans les régions tropicales, la durée du travail est de 7 heures $\frac{1}{2}$ par jour.

Dans le port, les heures de travail doivent être effectuées entre 6 heures du matin et 6 heures du soir. La garde de nuit peut être étendue à 12 heures; dans ce cas, les heures fournies en sus des huit heures doivent être rétribuées au taux des heures supplémentaires.

Pour le personnel du service général, la durée du travail est de 12 heures au cours de 24 heures. A la mer, le service est fourni entre 5 heures du matin et 8 heures du soir; dans le port, entre 5 heures du matin et 7 heures du soir.

Lorsque le navire se trouve dans un port, les marins ont droit, deux fois par mois, à un après-midi de congé à partir de midi; le départ du navire ne peut cependant pas être retardé pour cette raison.

En ce qui concerne le travail des dimanches et jours fériés, la loi stipule que devront être effectués seulement les travaux nécessaires pour la conduite du navire (en outre le séchage des voiles, le lavage du pont

et autres légers travaux de nettoyage qui ne peuvent être différés).

Lorsque le navire se trouve dans un port, les marins ne peuvent être astreints à effectuer, les dimanches et jours fériés, que de légers travaux de nettoyage et cela, entre 6 et 9 heures du matin.

Le personnel du service général n'est tenu d'effectuer que les travaux absolument nécessaires pour la préparation et le service des repas.

Par rapport au calcul des heures supplémentaires la loi prévoit qu'il n'y a pas lieu de considérer comme telles les heures fournies:

1) pour éviter un danger menaçant la vie des personnes se trouvant à bord, pour protéger la cargaison ou encore, pour des travaux urgents ayant rapport à la conduite du navire;

2) pour des travaux nécessaires en vue du sauvetage d'un autre navire en détresse;

3) pour les manoeuvres des embarcations et la manoeuvre d'incendie;

4) pour l'enlèvement des escarbilles;

5) pour le travail découlant d'une diminution de l'effectif durant le voyage.

Les marins sont tenus de fournir des heures supplémentaires. Leur durée peut être de 18 heures par semaine au maximum.

Sur les navires où le travail est organisé en bordées, les hommes sont tenus de fournir des heures supplémentaires dans la mesure suivante:

a) à la mer: 6 heures au maximum dans une période de deux fois 24 heures;

b) dans le port: les jours ouvrables: 6 heures au maximum à condition que la durée totale, au cours de deux fois 24 heures, n'exécède pas 28 heures; les dimanches et jours fériés: 8 heures $\frac{1}{2}$ au maximum et 7 heures $\frac{1}{2}$ dans les tropiques.

Des heures supplémentaires pour travaux dans la cargaison ne peuvent pas être fournies pendant deux jours consécutifs, à moins qu'il ne s'agisse de travaux qui ne souffrent pas de délai, tels que la manipulation des bagages, du courrier ou d'autres objets devant être transportés rapidement.

Sur les navires où le travail n'est pas organisé en bordées, un homme ne peut être astreint à travailler plus de 30 heures pendant deux fois 24 heures; (14 heures sont alors considérées comme heures supplémentaires). Le personnel du service général ne doit fournir que 3 heures supplémentaires au cours de 24 heures.

Les heures supplémentaires sont rétribuées comme suit:

Les jours ouvrables, $\frac{1}{150}$ de la solde mensuelle par heure;

Les dimanches et jours fériés, $\frac{1}{75}$ de la solde mensuelle par heure.

Lorsqu'un marin est obligé de faire, un jour de semaine, plus de deux heures de travaux de chargement ou de déchargement, il a droit pour les heures ultérieures à une rétribution, au taux des heures supplémentaires du dimanche.

Généralement parlant, les dispositions reproduites ci-dessus correspondent au système en vigueur depuis des années dans la marine marchande finlandaise.

Les nouvelles soldes dans la grande pêche hollandaise.

Un nouveau contrat collectif a été conclu en janvier 1926 avec les armateurs aux grandes pêches du port d'IJmuiden.

A partir du 1er février, les conditions suivantes sont entrées en vigueur:

Second: fl. 90.— par mois, plus 1 % $\frac{1}{4}$ du produit net de la pêche, en tant qu'il est inférieur à fl. 4000 et 1 % de la somme excédant ce montant.

Mécanicien: fl. 105.— par mois, plus 1 % $\frac{3}{4}$ du produit net jusqu' à fl. 4000.— et 1 % $\frac{1}{2}$ de la somme excédant ce montant.

2e mécanicien: fl. 95.— par mois, plus 1 % du produit net jusqu' à fl. 4000.— et $\frac{3}{4}$ % de la somme excédant ce montant.

Matelot et chauffeur: fl. 85.— par mois, plus $\frac{3}{4}$ % du produit net jusqu' à fl. 4000.— et $\frac{1}{2}$ % de la somme excédant ce montant.

Soutier: fl. 75.— par mois plus $\frac{1}{2}$ % du produit net jusqu' à fl. 4000.— et $\frac{1}{3}$ % de la somme excédant ce montant.

Les foies et oeufs de poisson sont à la disposition de l'équipage. Chaque voyage normal donne droit à chaque membre de l'équipage de recevoir une part de pêche en nature, d'un poids de 6 kilogrammes. Lorsque, en cas de navigation vers des ports étrangers, on n'accorde pas de paiement en nature, les hommes touchent, lors de l'arrivée à IJmuiden, 3 florins 50 pour chaque part à laquelle ils auraient eu droit.

L'équipage doit se nourrir lui-même.

Après chaque voyage de quatre jours au moins, les hommes ont droit à un congé d'au moins 24 heures. Si le navire fait escale dans des ports étrangers où les jours de congé ne peuvent être accordés, ils peuvent être donnés après-coup ou compensés par une indemnité de $\frac{2}{30}$ de la solde mensuelle par jour de congé supprimé.

Est considéré comme voyage normal un voyage d'au moins 4 et d'au plus 10 jours. Lorsque le voyage a duré plus de 10 jours, les hommes ont le droit de passer au moins deux nuits chez eux.

Lorsqu'un navire ne peut pas commencer le voyage au jour fixé, pour des raisons qui ne sont pas de la faute de l'équipage, une indemnité de $\frac{1}{30}$ de la solde mensuelle est versée pour chaque jour de chômage qui en résulte, avec un maximum de 7 jours.

Si l'équipage se trouve, au retour d'un voyage, dans l'impossibilité de se faire enrôler pour le prochain voyage, le navire devant être désarmé pour cause de réparations, une indemnité journalière de $\frac{1}{30}$ de la solde mensuelle est versée aux hommes, pendant 5 jours au maximum.

Les mécaniciens, en tant qu'ils ne sont pas stagiaires, ne peuvent être licenciés qu' avec un mois de préavis, à moins qu'un dédit de fl. 40.— ne leur soit versé.

Ce nouveau contrat comporte plusieurs améliorations notables en comparaison du régime existant jusqu'ici.

A TOUS ÉCHOS.

Mussolini désire faire respecter le fascisme.

M. Mussolini a réclamé de la Compagnie internationale des Wagons-Lits qu'elle donne à ses agents circulant sur le territoire italien, l'instruction de saluer, en levant la main droite à la hauteur de l'épaule — le salut fasciste — tous les employés des chemins de fer italiens. La Compagnie des Wagons-Lits n'a pas hésité à se conformer à cet ordre et à instruire par circulaire son personnel dans ce sens. La demande du Président du Conseil italien offre de larges perspectives, car il n'y a aucune raison pour supposer que Mussolini limiterait son désir au personnel de la Compagnie des Wagons-Lits. Là où règne la folie des grandeurs personnifiée, les possibilités sont multiples. Il est tout à fait possible qu'un jour, chaque voyageur qui se rend en Italie sera astreint à saluer du salut fasciste tous les représentants de l'autorité.

Lignes aériennes au-dessus des mers.

Le vol de l'espagnol Ramon Franco par dessus l'Atlantique a souligné une fois de plus les possibilités immenses que l'avion est en mesure d'offrir pour le trafic sur grandes distances. Les abréviations réalisées par l'avion sur des parcours où jusqu'ici on ne pouvait faire usage que de la voie maritime ou bien d'une voie terrestre fort longue, sont considérables. Une série de projets sont en préparation dans ce sens. Ainsi, l'intention existe d'instituer une ligne aérienne directe entre le Nord de la Grande-Bretagne et la Scandinavie; une autre ligne à trafic régulier est projetée au-dessus de la Méditerranée et reliera Gibraltar avec Port-Saïd. Pour cette dernière ligne, on compte utiliser de grands avions métalliques.

Parallèle entre les frais de transport par vapeur et par navire à moteur.

D'après les indications publiées dans la revue suédoise, Teknisk Tidskrift, les frais de transport d'un vapeur chargé d'une cargaison de 6.452 tonnes s'élèvent à 43.920 couronnes, tandis que les frais d'un navire à moteur, de grandeur à peu près égale, chargé de 7028 tonnes s'élèvent pour un voyage de durée égale (26 jours) à 33.012 couronnes. D'après les mêmes renseignements, les sommes dépensées en soldes se chiffraient sur le vapeur à 282 couronnes et sur le navire à moteur à 255 couronnes par jour. L'équipage du vapeur était composé de 42, celui du navire à moteur de 36 hommes. Les deux navires pour lesquels a été établi le parallèle, ont un tirant d'eau égal.

La gendarmerie autrichienne vote pour le syndicalisme.

Lors des élections des hommes de confiance de la gendarmerie autrichienne, 3453 voix, sur un total de 4833 furent émises sur la liste des organisations syndicalistes et 804 voix sur celle de l'association jaune. Sur les 120 mandats, l'organisation syndicaliste obtint 104, l'organisation jaune 15 mandats.

Le frein à air comprimé sur les Chemins de fer d'Etat de Suède.

Le 1er janvier 1926, 22.376 wagons à marchandises des chemins de fer suédois étaient munis du frein à air comprimé, ce qui représente 94,3 % de l'ensemble du parc des wagons à marchandises.

Chemin de fer contre automobile.

Pour se défendre contre la concurrence des autobus, une Compagnie suédoise de Chemins de fer a décidé que les paysans se rendant au marché obtiendraient le transport de leurs marchandises jusque sur la place du marché s'ils les font enregistrer comme bagages. La conséquence en est que les paysans ne prennent plus leurs colis avec eux dans le compartiment, mais profitent des facilités que leur offre le chemin de fer. Par suite de cette mesure, le nombre des paysans utilisant le chemin de fer a immédiatement augmenté. Les Chemins de fer d'Etat ont l'intention de prendre l'été prochain une mesure analogue.

Diminution de la part représentée par les salaires dans la production des Etats-Unis.

D'après les constatations du Federal Reserve Board, la valeur de la production industrielle aux Etats-Unis fut en 1926 "supérieure de près de 30 % à celle de 1919". Pendant la même période, le montant total des salaires annuels n'a augmenté toutefois que de 7 %. Le nombre de travailleurs employés fut inférieur en 1925 à celui de 1919. On constate que la part que représentent les salaires des travailleurs des Etats-Unis de la valeur de la production, fléchit toujours davantage.

La sécurité sur les chemins de fer anglais.

En 1925, un seul voyageur fut tué sur les chemins de fer anglais par suite d'un accident. Au total, 20 accidents se produisirent, contre 15 en 1924, 19 en 1923, 14 en 1922 et 13 en 1921. Depuis 1900, le nombre maximum d'accidents mortels constatés en une année fut de trois. On signale également des années où aucun accident mortel ne survint. Avec cela, il faut considérer que les chemins de fer anglais transportent en moyenne 12.000 millions de voyageurs par an.

Fusion de Compagnies de Navigation Japonaises.

Les Compagnies japonaises de Navigation, la Nippon Yusen Kaisha et la Toyo Kisen Kaisha ont décidé de fusionner. Une condition préalable pour la réalisation de ce projet est que le Parlement japonais approuve l'octroi d'une subvention qui permettrait à la Nippon Yusen Kaisha de construire de grands paquebots pour la navigation du Pacifique.

Espéranto.

Intérêt croissant parmi les cheminots.

L'organe de l'Union des Cheminots suédois qui fait depuis longtemps de la propagande pour l'étude de l'espéranto, vient de commencer, en exécution de la résolution prise à ce sujet par le Conseil Général de l'I. T. F., la publication d'un cours de cette langue. Dans un des articles servant d'introduction à ce cours, il est dit :

"La différence de langues comporte tant de difficultés, particulièrement pour les personnes ou organisations qui entretiennent des relations internationales, qu'il est nécessaire de faire quelque chose pour y porter remède. Ici comme toujours, ce seront ceux qui ressentent le plus ce qu'il y a d'insoutenable dans la situation actuelle qui rechercheront les moyens propres à y remédier".

Soulignant les difficultés que la différence des langues crée dans des congrès internationaux, l'auteur ajoute :

"Mais les difficultés n'en restent pas là. Le développement croissant de l'organisation fera que de nouvelles nations importantes exigeront que leur langue soit aussi reconnue comme langue officielle. Or, rien que la pensée que les travaux d'un Congrès devraient être conduits en 6, 7 ou 8 langues à la fois, suffit pour vous donner des frissons..."

En termes élogieux, l'organe cite alors l'œuvre accomplie par l'I. T. F. en exécution de la décision du Congrès de Hambourg et fait à ce propos l'observation suivante qui mérite d'être retenue :

"Il est souligné spécialement que pour qu'une langue devienne un facteur international de quelque importance, il ne suffit pas qu'un petit groupe la connaisse, c'est à dire que les militants l'utilisent, mais il faut que la grande majorité des membres l'apprenne et s'en serve à son tour".

L'organe de l'Union des Cheminots danois reproduit cet article presque en son entier.

The Advocate, l'organe de l'organisation australienne de cheminots estime qu'à l'avenir "l'espéranto sera la langue universelle du mouvement ouvrier" et publie également un cours à partir du mois de décembre.

Dans l'article d'introduction, il est dit entre autres choses :

"Une question qui surgira en premier lieu est celle-ci : l'espéranto me sera-t-il de quelque avantage? A celui pour qui n'existent que ses intérêts matériels immédiats, l'espéranto n'apportera aucun bénéfice financier. Mais de grandes questions d'intérêt public ne doivent pas être considérées du point de vue du gain personnel qui peut en résulter. A toutes autres personnes, l'espéranto offre d'énormes avantages.

Cette langue est indispensable au militant syndicaliste qui peut être invité, d'un moment à l'autre, à représenter les travailleurs à une conférence internationale. Elle lui permettra de s'entretenir avec les délégués d'autres nations et de se rendre compte, au cours d'une conversation, quel est le point de vue adopté par eux et par ceux qui les ont mandatés. Elle lui permettra d'exposer, quand ce sera son tour de parler, en termes clairs et logiques qui ne peuvent donner lieu à des malentendus, quelle est la manière de voir de ceux qu'il représente. Elle permettra de conduire tous les travaux d'une conférence en une seule langue. Voilà un avantage qui sera apprécié sans doute par quiconque a jamais assisté à une conférence internationale".

L'espéranto dans la pratique.

L'Internationale des Travailleurs de l'Enseignement a publié une brochure sur "la situation matérielle et morale de l'instituteur dans le monde"; un de ses membres, Marcel Boubou, Paris, a recueilli les renseignements, se rapportant à 22 pays différents, au moyen de questionnaires rédigés en espéranto.

L'Administration des Chemins de fer fédéraux de Suisse est convaincue de l'utilité de l'espéranto au point d'avoir fait paraître une carte touristique avec texte explicatif en espéranto. La Direction du Chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon avait plus tôt déjà eu recours à une publicité de ce genre. (La nouvelle carte est expédiée gratuitement sur demande adressée au Service de Publicité des Chemins de fer fédéraux à Berne. Le Secrétaire de l'Association espérantiste suisse de Cheminots, Jules Perlet, Case postale 560, Berne, qui a traduit le texte, est également prêt à donner tous renseignements désirés.)