

# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

## ITF

23/24

Le 15 septembre, 1922.

N°.....

AMSTERDAM, .....  
VONDELSTRAAT 61.

### COMMUNICATIONS DIVERSES.

#### Le syndicalisme instrument d'un parti politique.

Un nouveau témoignage est fourni d'une source digne de foi de la domestication absolue des syndicats russes par le parti communiste.

A. Lemoine, membre de la soi-disant C.G.T.U. en France, retourné d'un voyage en Russie, donne ses impressions dans le "Journal du Peuple" du 21 août, sous les titres : Disons le peu que nous savons et "Mieux vaut tard que jamais."

D'autant plus que la question de l'affiliation des ouvriers des transports russes à notre I.T.F. a été agitée plusieurs fois déjà et que cette organisation est toujours employée par Moscou comme centre d'action pour créer de nouvelles dissensions, également dans les rangs des ouvriers du transport, cheminots et marins affiliés à nous, il est intéressant de prendre note de détails sur le vrai caractère des syndicats russes en général et de ce syndicat en particulier.

Nous apprenons en même temps quelle est la valeur des assertions de la soi-disant Internationale Syndicale Rouge, au sujet de ses 1½ millions d'ouvriers du transport organisés.

Ces 1½ millions "environ", on peut les trouver presque tous dans l'organisation russe, selon Lemoine "centralisée, bureaucratisée de plus en plus avec excès, au fur et à mesure que les rouages deviennent importants".

Il écrit comme suit :

L'organisation des cheminots et transports par eau, englobant 1.277.157 membres, a au point de vue structure, à la base, une certaine analogie avec la Fédération des cheminots français. Sur chacun des vingt-huit réseaux, sauf deux, il y a en tête de ligne, à Moscou, un comité de réseau. Chaque réseau est divisé en secteurs, lesquels possèdent deux sections: traction, ateliers et voies, qui relie entre eux tous les comités locaux de leurs secteurs.

J'ai là, sous mes yeux, traduit, le schéma de l'organisme central, équivalant à une de nos Fédérations, qui démontre à quel point le centralisme est de mode dans les organisations ouvrières russes. Cinquante et un bureaux constituent l'armature du Comité central de la Fédération des cheminots et transports par eau, desservis par une multitude de fonctionnaires, de bureaucrates, à tel point que le responsable d'un de ces bureaux, un des rares qui ne sont pas adhérents du Parti communiste, obtint en 1921, non sans difficulté, la réduction de 50% du personnel à sa disposition.

De même qu'en France, le personnel des chemins de fer est divisé en catégories, au nombre de trois. En plus de la ration alimentaire à laquelle a droit chaque travailleur, voici

les salaires qui étaient consentis aux diverses catégories, en juin 1921. Avec la nouvelle politique économique appliquée depuis, ils ont pu être quelque peu modifiés:

Première catégorie, fonctionnaires syndicaux : 13.500 roubles par mois. Ils ont droit, en plus, à la ration des commissaires, qui est quelque peu bonifiée par rapport à celle du commun.

La deuxième catégorie comprend ouvriers et employés : elle est divisé en trente-cinq parties. Le salaire minimum mensuel est de 1.800 roubles; le maximum : 7.200. A ces fixes s'ajoutent des primes pouvant permettre à des mécaniciens de porter leur salaire à 30.000 roubles.

La troisième catégorie est composée de chefs d'atelier, de dépôts, de gare, de dessinateurs, d'ingénieurs etc. Le minimum de salaire mensuel est de 7.200; le maximum n'est pas fixé. Je ne sache pas que le commun des cheminots russes connaisse les sommes qui sont allouées à leurs grands chefs. Le commissariat des voies et communications - et non pas la Fédération - alloue lui-même des appointements se chiffrant, m'a-t on assuré, par millions de roubles aux ingénieurs.

Sur la liberté des syndicats à régler leurs propres affaires, les lignes suivantes sont instructives :

"Le Président du Comité central est élu avec l'assentiment du Conseil central du Parti communiste. Comment pourrait-il en être différemment sous le régime dictatorial d'un parti politique au pouvoir ?

Le président du Comité central est élu de droit membre du secrétariat général, composé de trois secrétaires, lesquels doivent être agréés, eux aussi, par le Comité central du Parti communiste. Ce sont les hauts dignitaires de l'organisation, et aussi les fondés de pouvoir du Parti.

Comment pourrait-il en être autrement si l'on songe qu'à la tête des sept départements, divisés en de nombreux secrariats, lesquels forment l'ossature du Comité central, il se trouvent obligatoirement deux communistes - garantis sur facture - administrateur et secrétaire, et en plus ayant au-dessus d'eux le Praesidium, composé de sept membres, ayant rang d'administrateurs, dûment apostillés."

Que l'organisation ait la moindre chose à dire dans l'entreprise, il n'en est rien. Peut-être sur le papier, mais pas dans la réalité.

En principe - écrit Lemoine - elle doit avoir la responsabilité de l'exploitation, de la gestion des vingt-huit réseaux que possède la Russie. En principe, également, elle doit avoir l'autorité morale pour contrôler le commissariat - ministère - des voies et communications.

En réalité, nous avons l'assurance qu'il n'en est rien.

Le commissariat des voies et communications donne toute la vie syndicale et économique des chemins de fer. Cela s'obtient par le truchement des hauts fonctionnaires syndicaux, tous communistes éprouvés - sauf de très rares exceptions - acceptés par les dictateurs, faisant parvenir aux noyaux communistes, dans chaque groupe, la consigne à exécuter, aux fins de faire avaliser par le bas les ordres qui émanent de l'empyrée communiste, et que le commissariat des voies et communications a encaissés en premier.

Et la conclusion de cet investigateur est la suivante :

Si nos cheminots de France ne trouvaient pas, après sept années de révolution victorieuse, plus d'avantages moraux qu'en possèdent leurs collègues de Russie, je n'hésite pas à dire que cela ne vaudrait pas qu'ils risquent de se faire trouer la peau pour installer une nouvelle aristocratie de policiers au pouvoir.

Rien de plus clair.

Et ces faits ajoutés à ceux que l'on connaît déjà sur la façon dont on force les ouvriers russes à s'affilier aux instruments de l'état que l'on appelle en Russie des "syndicats", font, que le nombre de 1½ millions d'organisés dans l'Internationale des Transports de Moscou n'impressionne aucun homme qui pense et qui ait tant soit peu de dignité personnelle.

X            X  
                 X

A f f i l i a t i o n s .

---

Des demandes d'affiliation ont été faites par :

1. l'Organisation des cheminots lettons.
2. l'Union des chauffeurs danois.

Le Comité Exécutif a décidé l'admission de ces deux organisations.

Le Congrès de l'Organisation polonaise des cheminots, où le camarade W. Brodečky, membre du Conseil général, représentait l'I.T.F., a également décidé son affiliation à notre Internationale

X            X  
                 X

L'Action internationale contre les Fascistes italiens.

Les dockers de Cardiff ont refusé de charger et d'approvisionner de charbon le vapeur italien "Emanuelle Accame" monté par un équipage appartenant à l'organisation fasciste, protestant ainsi contre les outrages que celle-ci a fait subir aux camarades italiens. Les membres de la N.U.R. (cheminots) ont également refusé de s'occuper du navire.

On se rapelle que le "Accamo" a été saisi par les Fascistes, lors de leur campagne contre les dockers napolitains.

Après avoir immobilisé le navire durant plusieurs jours, la N.T.W.F. (Fédération nationale des Ouvriers du Transport) força l'équipage en son entier, y compris le capitaine, à signer l'arrangement suivant :

1. Nous, soussignés, composant l'équipage du vapeur "Emanuelle Accame", acceptons la condition mise par les dockers et les cheminots au chargement sans encombres du susdit navire; Ces conditions sont : de nous abstenir, en Italie, de toute action pouvant porter atteinte au prestige du mouvement syndical.
2. de nous abstenir de tout acte de violence envers les dirigeants ou organisateurs du mouvement syndical dans l'exercice de leurs fonctions ordinaires.
3. de ne pas prendre part à la destruction brutale des bureaux syndicaux ou des autres propriétés du mouvement.
4. de ne pas prendre part aux tentatives de détruire les imprimeries employées à la publication de journaux syndicaux.

X            X  
                 X

## PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

---

### H o l l a n d e .

#### Lutte acharnée contre l'aviilissement des conditions de travail.

En automne 1921 le Directeur Général des Chemins de Fer néerlandais déclarait indispensable la diminution des salaires ou le prolongement des heures de travail, ou même la combinaison de ces deux réformes vu les résultats défavorables de l'exploitation ferroviaire.

La "Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramweg-personeel" (Cheminots et Tramways) affiliée à l'I.T.F. objecta qu'il est inadmissible que les résultats financiers défavorables de l'exploitation influencent les conditions de travail du personnel.

S'il est établi que capital n'est même plus capable d'offrir aux ouvriers des conditions de travail convenable en échange de leurs efforts, ce n'est qu'une preuve de plus que le système capitaliste est insoutenable. La "Nederlandsche Vereeniging" déclina toute responsabilité des conséquences de la crise découlant de la guerre capitaliste mondiale et de la marche des affaires dans l'exploitation ferroviaire. Elle se refusait donc à accepter le moindre avilissement des conditions de travail.

La "Nederlandsche Vereeniging" proposa donc aux autres organisations du rail de résister en commun et éventuellement par l'action. La quasi totalité du personnel des chemins de fer en Hollande est organisé dans 5 organisations différentes parmi lesquelles la "Nederlandsche Vereeniging", elle seule, a adopté le principe de la lutte des classes.

Celle-ci compte quelque 20.000 membres recrutés parmi le personnel des Chemins de Fer, en outre 27.000 cheminots environ sont affiliés à des organisations catholiques, protestantes, chrétiennes, "neutres" ou à des organisations de fonctionnaires. (Il y a quelques années encore la direction des chemins de fer hollandais "déconseillait" à des ouvriers de s'affilier à la "Nederlandsche Vereeniging" et ne reconnaissait pas celle-ci).

En Hollande les évêques ont interdit au personnel catholique de s'affilier à la "Nederlandsche Vereeniging" et on a recours à tous les moyens pour la combattre : refus des sacrements même aux parents, obstacles mis aux fiançailles ou aux mariages; enfin on rend impossible les réunions des sections de la "Nederlandsche Vereeniging" dans les régions catholiques.

Il faut ajouter que le caractère hollandais, très porté aux disputes religieuses, se prête tout particulièrement à la division qui règne parmi la classes ouvrière.

Les propositions que la "Nederlandsche Vereeniging" a faites aux autres organisations concernant la résistance effective s'étant heurtées aux refus de celles-ci, la dite union se vit obligée d'agir seule.

Elle commença donc parmi le personnel une propagande pour la résistance passive qui eut pour résultat que l'aviilissement des conditions de travail mis en perspective fut considérablement mitigé et que la Direction ne parla plus de

diminuer les salaires alors qu'on les diminua dans quasi toutes les industries et qu'on prolonge les heures de travail.

Les évènements relatés ci-dessus se produisirent au cours de premier trimestre de cette année. Depuis lors on a su que le déficit de l'exploitation ferroviaire pour l'année écoulée se chiffrait à 33 millions de florins environ.

Les voies ferrées de la Hollande sont exploitées par une société privée. Dès 1903, lorsque deux grèves consécutives aboutirent à la privation du droit de grève, on obtint à titre de compensation que les conditions de travail devaient être soumises à l'approbation du gouvernement. Aujourd'hui le gouvernement s'est immiscé dans l'exploitation ferroviaire au point d'acheter la majorité des actions : la gestion de la société est exercée par un Conseil d'Administration se composant de 11 membres dont 6 sont nommés par le gouvernement qui garantit aux actionnaires 5% d'intérêt et a opposé un refus à la demande de l'organisation ouvrière visant la représentation du personnel dans le dit Conseil.

Aussitôt qu'il eut été donné publicité au déficit la Direction présenta de nouveaux projets d'économie cette fois sous la forme de réduction de salaires.

Grâce à l'agitation incessante de la "Nederlandsche Vereeniging" les salaires du personnel des chemins de fer sont de fait supérieurs à ceux payés par les entreprises privées, d'autant plus que celles-ci, notamment l'industrie métallurgique les ont déjà diminués à plusieurs reprises. La Direction proposait une diminution de 10% des salaires du personnel d'atelier. Même à ce compte-là, les salaires resteraient supérieurs à ceux des métallurgistes, par exemple, de l'industrie privée, mais la "Nederlandsche Vereeniging" maintient son point de vue qui est que le personnel des chemins de fer et des tramways, même en ayant des salaires supérieurs, est loin d'avoir des conditions de vie convenables dans société capitaliste et qu'il est par conséquent impossible d'accepter l'avalissement de ces conditions.

La majorité du personnel d'atelier est affilié aux organisations catholiques ou protestantes, et celles-ci ne veulent pas entendre parler d'une action de résistance commune. En outre, les occupations du personnel d'atelier ne se prêtent guère à la résistance passive.

Une des raisons pour lesquelles les organisations confessionnelles ne voulaient pas collaborer, était qu'on se trouvait à la veille des élections et qu'elles ne voulaient pas susciter des difficultés au gouvernement qui repose entre les mains des catholiques et des protestants. Ces organisations ont donc aidé de tout leur pouvoir le gouvernement à remporter la victoire dans les luttes électorales de juillet dernier et de fait 60 sur les 100 sièges sont venus au gouvernement. Mais la désillusion et le regret d'avoir appuyé le gouvernement ne se sont pas fait attendre. Le jour même des élections, c-à-d. au moment où cette décision ne pouvait plus influencer le nombre des voix parmi le personnel des chemins de fer et des tramways, le gouvernement attachait son approbation à la demande faite par la Direction de diminuer de 10 % les salaires du personnel d'atelier.

Le lendemain le Conseil d'Administration de la Société où siègent des coréligionnaires et des partisans des organisations catholiques et protestantes demandait officiellement au gouvernement de diminuer considérablement et en général les revenus du personnel ferroviaire en son entier. Entretemps la Direction, appuyée par le gouvernement, tâche d'exploiter dans les limites

permises par la loi, les heures de service du personnel afin de pouvoir réaliser des économies par le licenciement de personnel fixe.

Devant la gravité de la situation la "Nederlandsche Vereeniging" a entamé à nouveau une campagne d'agitation énergique parmi le personnel des chemins de fer. En juillet elle a déjà organisé nombre d'assemblées régionales accompagnées de démonstrations.

En faveur des membres licenciés on a majoré la cotisation de 25 à 33 % afin de créer un fonds de secours en dehors de la caisse de la "Vereeniging".

Le 13 août celle-ci organisait une vaste manifestation démonstrative à Utrecht, centre de la Hollande et à laquelle participèrent à peu près 8.000 personnes parmi lesquelles nombre d'organisés d'autres fédérations. C'est là un nombre inouï de participants pour les Pays-Bas.

A l'heure qu'il est, l'état d'esprit du personnel est tel que les dirigeants des autres organisations se sont déclarés disposés à collaborer sur les bases, reconnues dès le début comme indispensables, par la "Nederlandsche Vereeniging" c.à.d. la résistance par le fait contre l'abaissement des conditions de travail.

Cette décision prise un de ces jours, ne manquera pas d'influencer l'attitude du gouvernement et de la Direction et elle ouvre des perspectives nouvelles à l'action du personnel contre cet abaissement.

x x

x

### A u t r i c h e .

#### Relèvement des cotisations.

Le Comité Central directeur de l'Union a décidé de relever la cotisation, à partir du 1er août, de 400 couronnes à 1000 couronnes par mois.

En 1912, la cotisation mensuelle était de 1.70; en 1914 de 3 couronnes; en 1919 de 5 couronnes; au 1er janvier 1921 de 30 couronnes; au 1er déc. 1921 de 60 couronnes; au 1er février 1922 de 240 couronnes; au 1er mai 1922 de 400 couronnes.

Le Comité Central s'est laissé guider par cette considération que, depuis 1914, les salaires se sont multipliés par 1592 tandis que les cotisations ne l'ont été que par 333; d'ailleurs, la nécessité pressait.

Par exemple, la feuille de l'Organisation qui, en février coûtait mensuellement à la sortie des machines 3 millions de couronnes, coûtait, déjà en juin, 8 millions de couronnes.

Et, à partir du 1er juillet, l'affranchissement postal était doublé.

Par contre, à partir du 1er septembre, les secours du fonds pour les survivants, de la caisse pour la vieillesse et du fonds du Comité ont été portés au double du montant antérieur. La feuille de nos camarades autrichiens conclut par les remarques

suivantes qui, outre cette question spéciale, méritent pleine attention :

s'

"Votre organisation", dit l'organe en adressant aux cheminots, a marché jusqu'ici de succès en succès et ce que vous avez conquis l'a été grâce à la force et à la puissance combative de votre organisation corporative. En lui donnant les moyens supplémentaires dont elle a besoin, en considération de la dépréciation générale de la devise, vous ne rendez qu'une petite partie d'une dette et ne donnez qu'un modique pourcentage de ce qu'elle vous a conquis; vous ne faites qu'engager un capital précieux qui portera intérêt sous forme de nouveaux succès dans l'avenir.

x x  
x

Conclusion d'un nouveau mouvement de salaires des Cheminots allemands, pour le mois d'août 1922.

Les mouvements de salaires des cheminots d'Allemagne qui avec le reste des employés et travailleurs de l'Etat comptent quelques millions de prolétaires, commencent à devenir presque journaliers. A peine un mouvement est-il terminé, que des préparatifs sont faits pour un nouveau, car le fait est que les résultats obtenus ne sont déjà plus en rapport avec le renchérissement de la vie. Les améliorations des salaires et traitements se traînent toujours, et de loin derrière les augmentations des prix. Mais non seulement cela se manifeste désagréablement, mais il est encore à mentionner que nos mouvements de salaires produisent leur effet toujours si tard, que la dépréciation incessante et lamentable de notre devise rendent toute efficacité illusoire. Malheureusement, nous n'avons pu encore trouver aucun organe directeur à ce mécanisme compliqué des mouvements de salaire.

Si l'on prend en considération le renchérissement incessant, on doit dire que le résultat de ce mouvement de salaires ne tient pas compte des circonstances présentes.

Depuis janvier de cette année, le chiffre index a triplé. En juillet seulement, on note une augmentation de 30% laquelle, en août, par suite de la chute catastrophale du mark, s'est encore accrue d'un pourcentage considérable.

Les allocations de renchérissement pour les diverses classes de salaires ont été majorées comme suit :

Classe		Mark		Mark
I	.....	de 11.80	à	42.40
"	II	..... de 11.60	à	41.30
"	III	..... de 11.40	à	40.20
"	IV	..... de 11.20	à	39.20
"	V	..... de 11.--	à	38.30
"	VI	..... de 11.--	à	37.90
"	VII	..... de 11.--	à	37.60

pour les adultes ayant 24 ans accomplis, dans les localités de la classe A.

Les suppléments pour enfants sont portés de Mk 1.50 à 1.75 par heure.

Les ouvrières reçoivent 66% des suppléments de salaires ci-dessus indiqués soit 7.85 Mk par heure. De même, les salaires des apprentis ont été relevés d'un certain pourcentage.

Les suppléments pour les employés, rangés dans une progression de classes de salaires, ont été modifiés comme suit, à partir du 1er août :

avant	maintenant	
2.--Mk	2.50Mk.	(travailleurs des classes I à III ayant la préparation professionnelle nécessaire)
1.40Mk	1.60Mk	(travailleurs des classes I à III qui ne sont pas des artisans)
0.80Mk	0.90Mk	(travailleurs des classes de salaires IV à VII)
0.50Mk	0.50Mk	(travailleurs de la classe de salaires VIII et travailleurs femmes)

Les allocations de vie chère, dans certaines localités, demeurent inchangés.

Pour les employés, la majoration des suppléments proportionnels de vie chère est de 120%. De cette façon, le supplément de vie chère ajouté au salaire de base et à l'indemnité de résidence est de 360% pour les premiers 10.000 marks et de 305% au-delà. Le supplément de vie chère pour enfants a été également porté de 120 à 305%. Le simple homme d'équipe de la classe de résidence A. de la classe de salaire III, classe d'âge 3 qui, dans tous les pourparlers constitue le point de départ, touche aussi, depuis août, un supplément de 2660 Mk. en chiffres ronds.

La nouvelle réglementation a effet rétroactif à partir du 1er août.

x x  
x

#### La situation des cheminots en Hongrie.

Comment le gouvernement réactionnaire de Hongrie opprime tout mouvement prolétaire, c'est ce qui ressort clairement d'un décret promulgué par le ministre hongrois de l'Intérieur.

En vertu de ce décret le journal "Vasutas" (organe des cheminots) sous la rédaction de Eugen Varady et Karl Paszty est supprimé parce que son contenu constitue un danger pour l'ordre intérieur et la paix sociale. Le journal s'efforcera, selon la teneur de ce décret, à amener par ses communiqués, le personnel des chemins de fer qui remplit un service public des plus importants et pour lequel une discipline sévère est indispensable.

x x  
x

#### Le Congrès constitutif des cheminots portugais.

A l'effet de réunir en une seule organisation les divers petits syndicats existant en Portugal, on a convoqué pour le mois de juillet un congrès de cheminots à Lisbonne. Le délégué espagnol Triton Gómez et Bidegaray, le secrétaire du Syndicat des cheminots français et représentant de l'I.T.F. ont assisté au Congrès. On décida la création d'un syndicat national et on nomma Miguel Correa Secrétaire général.

Pour la question de l'affiliation de cette organisation à l'I.T.F., on décida de convoquer un congrès extraordinaire qui prendra une décision. Cependant un grand nombre de délégués demanda l'affiliation immédiate à l'I.T.F., laquelle fut rejetée par 37 voix contre 33.

x x  
x



## OUVRIERS DU TRANSPORT.

### Fin de la grève dans la navigation rhénane.

Dans un communiqué précédent nous avons donné des détails sur les causes et le commencement de la grève dans la navigation rhénane (remarquage et navigation ordinaires) et dans la navigation avec la Belgique. Dans les lignes suivantes, nous donnerons un exposé du développement du conflit ainsi que de sa fin.

Le 9 août, les employeurs proposèrent d'arrêter par contrat les salaires en vigueur. La proposition fut discutée dans diverses réunions de grévistes, mais fut finalement rejetée. Il est hors de doute que ce rejet était en grande partie la conséquence d'une grève imminente, à laquelle devait participer aussi la navigation rhénane allemande.

Les organisations ouvrières allemandes étaient en pourparlers au sujet d'une augmentation de salaires, dans le cadre du contrat collectif en vigueur. On s'était déjà entendu par voie d'arbitrage, mais les parties ne pouvaient tomber d'accord sur l'indemnité à payer aux ouvriers allemands séjournant en Hollande, vu la différence du change.

L'accord obtenu finalement en Allemagne ne laissa pas d'influencer les vues des grévistes et dans diverses réunions ils adoptèrent une motion stipulant qu'on était disposé à soumettre le conflit de salaire à un arbitrage. On communiqua cette décision aux employeurs, qui refusèrent, déclarant qu'ils maintenaient leur proposition du 9 août, à condition toutefois qu'on établît un contrat avec notre organisation, avant que l'ancien personnel fût réengagé.

On convoqua de nouvelles réunions, dans le but de discuter cette proposition, le mercredi 23 août 1922. La fin de la grève fut décidée à une immense majorité, pour le 25 août 1922, décision qui fut communiquée aux employeurs. La grève se trouve donc terminée après une lutte de 7 semaines. Si elle n'est pas une victoire complète pour les ouvriers, il n'en est pas moins vrai qu'elle n'a pas non plus été une défaite. Au début des pourparlers les employeurs s'étaient déclarés disposés à faire un contrat expirant en février 1923, c'est-à-dire en pleine saison morte. Maintenant, la validité du contrat se trouve prolongée jusqu'en juillet 1923, en pleine saison de travail, la plus favorable aux ouvriers pour contracter éventuellement un nouvel engagement. En outre, le contrat à passer sera signé par tous les employeurs, ce qui rend impossible à la maison de Monsieur van Beuningen de la S.H.V., la maison la plus importante, de se soustraire encore à ses obligations, en sortant de l'organisation, comme il l'a fait au printemps de 1922. Les organisations de l'étranger ont énergiquement appuyé les grévistes. Les camarades belges, notamment, les ont soutenus durant toute la grève et ont droit à notre vive gratitude.

#### allemandes

Les organisations/ont également appuyé, dans la mesure du possible, leurs camarades, surtout au commencement du conflit. Mais ils étaient liés par des contrats collectifs aux employeurs allemands qui en exigeaient la stricte application. De ce fait, l'aide a dû être limitée, après quelques semaines du conflit. Mais il y a lieu de les remercier de ce qu'ils ont fait.

Les employeurs, aussi bien que les ouvriers, ont pu se rendre compte du fait que la solidarité internationale n'est plus, aujourd'hui, un vain mot.

N o r v è g e .

L'Union norvégienne des Ouvriers du Transport.

Le rapport sur les années 1918-19-20-21 est paru.

L'effectif est passé de 5.397 à 6.794 (fin 1918), 9.939 (fin 1919), 9.801 (fin 1920), tandis qu'à fin 1921 il n'était plus que de 5.945 membres. En 1920 l'Union fêtait son 25e anniversaire. L'Union norvégienne des ouvriers du transport a pris part à toutes les discussions qui ont eu lieu entre les organisations soeurs des pays scandinaves.

Elle est affiliée à l'I.T.F. sans interruption depuis 1899. Le Rapport constate avec orgueil que le 1<sup>r</sup> congrès de l'I.T.F., après la guerre, s'est tenu à Christiania.

Les difficultés économiques pèsent lourdement sur l'Union; c'est ainsi que la parution de l'organe corporatif est pour ainsi dire arrêtée. Il ressort aussi du rapport qu'en nombre de localités les employeurs ont profité du malaise économique pour dénoncer les contrats.

C'est une période difficile pour nos camarades norvégiens.

x x  
x

F r a n c e .

Conditions de travail et salaires dans les ports français.

Les conditions de travail varient dans tous les ports français où employeurs et ouvriers ont établi des contrats suivant les méthodes de travail en usage.

Durée du travail.

La journée de 8 heures est appliquée dans tous les travaux. Des dérogations ont néanmoins été acceptées par les ouvriers dans certains cas, soit deux heures pour terminer les opérations d'un navire, soit pour sauver les marchandises périssables au cas où le nombre d'ouvriers serait insuffisant sur le port.

D u n k e r q u e .

Journée ordinaire .....	25.00	
(Première demie-nuit .....	20.00)	}..... 50.00
(Deuxième demie-nuit .....	30.00)	
Dimanches et jours fériés :		
(Première demie-journée .....	20.00)	}..... 50.00
(Deuxième demie-journée .....	30.00)	
(Première demie-nuit .....	30.00)	}..... 70.00
(Deuxième demie-nuit .....	40.00)	

Les ouvriers travaillant au moyen de la benne automatique sont payés comme suit :

Journée ordinaire .....	30.00
(Première demie-nuit ..... 25.00)	} ..... 60.00
(Deuxième demie-nuit ..... 35.00)	
plus d'heure d'arrêt de minuit à 1 heure à raison de..	5.00
Dimanches :	
(Première demie-journée ..... 25.00)	} ..... 60.00
(Deuxième demie-journée ..... 35.00)	
(Première demie-nuit ..... 35.00)	} ..... 80.00
(Deuxième demie-nuit ..... 45.00)	

La majeure partie des travaux du port de Dunkerque sont exécutés à la tâche, les ouvriers sont assurés du salaire minimum suivant :

Journée ordinaire .....	28.00
Dimanche :	
(Première demie-journée ..... 22.50)	} ..... 57.50
(Deuxième demie-journée ..... 35.00)	

Le H a v r e .

Journée ordinaire de 7.30 à 11.30 et de 13.30 à 17.30 .....	21.50
de 6.30 à 7.30 et de 17.30 à 19.30 1'heure .....	3.75
de 11.30 à 13.30 1'heure .....	5.00

Pour les charbonniers le salaire journalier est de ..... 23.50

Travaux de nuit :

De 18.30 à 22.30 .....	15.00
De 22.30 à 3.30 .....	19.00
De 3.30 à 7.30 .....	20.00

Travaux du dimanche :

Première demie-journée .....	18.00
Les heures de la soirée sont payés l'une .....	5.00

Des majorations spéciales, variant de 1 à 3.00 sont accordées pour la manutention de certaines marchandises salissantes ou incommodantes et pour les sacs pesant plus de 100 kilos.

B o r d e a u x .

Marchandises diverses, la journée .....	15.00
Charbons, la journée .....	18.00
Briquettes, la journée .....	19.00
Pyrites, sulfates et minerais, la journée .....	20.00

Heures supplémentaires ..... 3.00

Pour les travaux de nuit et du dimanche, les salaires sont majorés de 50 %;

De nombreuses marchandises sont manutentionnées à la tâche.

M a r s e i l l e .

Le salaire minimum est de 20 frs plus une indemnité de 1 fr. pour la manipulation de charbons, de ciments d'huile, de soufre et de salpêtre, les heures supplémentaires sont de ..... 3.50.

Les travaux de nuit et du dimanche sont payés à raison de .....26.00.

Les ouvriers du port de Marseille sont organisé en autant de syndicats qu'il y a de catégories : Charretiers, chargeurs, portefaix de meunerie, emballeurs, ensacheurs, charbonniers, la majeure partie de ces catégories d'ouvriers travaillent à la tâche, avec un minimum de salaire assuré de .....20.00.

x x x

Dans tous ces ports la paye se fait journellement, sauf pour les ouvriers qui travaillent à la tâche et qui ne sont réglés qu'après la fin du chargement ou du déchargement des navires.

x x x

Fait à noter : Les employeurs du port de La Pallice, avaient émis la prétention de supprimer la majeure partie du personnel dans les travaux exécutés par la benne automatique, réalisant ainsi d'énormes bénéfices au détriment de la main-d'oeuvre.

Le syndicat ouvrier est intervenu, et a exigé l'égalité du nombre des ouvriers pour la benne automatique comme pour la benne ordinaire.

x x x

Autre fait :

Des coopératives ouvriers de déchargements et de déchargements de navire ont été constituées dans les ports de Brest, Nantes, St.Nazaire, et La Pallice, elles ont donné, les unes et les autres, les résultats les plus satisfaisants :

1. Les ouvriers, qui par leur action syndicale étaient mis à l'index par le patronat, y ont trouvé un refuge.

2. Dans les travaux, dont l'entreprise est donnée à l'adjudication les coopératives obligent les entrepreneurs à présenter des prix modérés pour l'obtention de ces travaux, c'est un moyen efficace de combattre la vie chère et d'atténuer l'exploitation des mercantis des ports.

3. Lorsque les employeurs veulent réduire les salaires ouvriers à un prix infime, les coopératives maintiennent les salaires de leurs ouvriers, obligeant ainsi les employeurs à abandonner leurs projets.

Ces résultats bienfaisants sont un encouragement pour les autres ports de constituer de semblables organismes, qui seront réalisés dès que le trafic normal aura repris.

x x x

Caisse de chômage.

Le gouvernement n'a pris aucune disposition pour venir en aide aux chômeurs, ce sont les municipalités qui ont dû organiser des caisses de chômage auxquelles le gouvernement participe par un versement de 1/3.

x x

x

Dans l'Inde.

La création d'une Fédération des Ouvriers du Transport.

Le Comité Exécutif de la Centrale syndicale pan-hindoue a décidé de fonder une fédération pan-hindoue des Ouvriers du Transport englobant les ouvriers des chemins de fer sous la direction de Joseph Baptista. Tous les ouvriers des chemins de fer, des tramways et du transport dans les docks ont été invités à s'affilier immédiatement à la nouvelle organisation.

x                    x  
                          x