



# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

## FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

PARAÎT LES 1<sup>ERS</sup> ET 15 DE CHAQUE MOIS EN FRANÇAIS,  
ANGLAIS, ALLEMAND, ESPAGNOL ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:  
INTRANSFE - AMSTERDAM

SIÈGE:  
AMSTERDAM [PAYS BAS]  
61 VONDELSTRAAT  
TÉLÉPHONE : SUD 186

CASE POSTALE 996  
AMSTERDAM

NUMÉRO 5

AMSTERDAM, LE 1 MARS 1923

**Sommaire :** *Communications diverses :* Effectifs au 1er janvier 1923. — Le prochain Congrès international des Marins. — L'occupation du Bassin de la Ruhr. — La Guerre. — Le Secrétaire Général idéal. — *Cheminots :* Les cheminots révoqués en France et l'occupation de la Ruhr. — Le fascisme italien et la Fédération des Cheminots. — Révocations en Italie. — Une conférence d'experts ferroviaires à Londres. — *Ouvriers du Transport :* Camions automobiles ou chemins de fer ? — Fédération des Ouvriers du Transport (Grande-Bretagne). — Conférence nationale des Employés des tramways autrichiens. — *Gens de mer :* Les gages des marins norvégiens. — Le contrat collectif des marins allemands.

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### Effectifs au 1er janvier 1923.

Nous prions les Organisations, qui ne nous ont pas encore communiqué le nombre de leurs membres au 1er janvier 1923, ainsi que nous l'avons demandé dans notre circulaire du novembre 1922, de le faire sans retard.

Au cas où il ne serait pas possible de nous faire savoir les chiffres exacts, nous vous prions d'envoyer des chiffres provisoires et de les faire suivre au plus tôt par les chiffres définitifs.

### Le prochain Congrès international des Marins.

Le Congrès International de la section des Marins de l'I. T. F. aura lieu les 15 et 16 mai prochain et, au besoin, également le 17 mai à la Masonic Room, Anderton's Hôtel, Fleet Street, Londres E. C. 4.

Plusieurs Organisations ont déjà communiqué les noms de leurs représentants.

Celles qui ne l'ont pas encore fait, sont priées de le faire au plus tôt.

### L'occupation du Bassin de la Ruhr.

#### Aux Ouvriers du Transport de tous les pays.

Les poids de l'invasion violente des forces militaires françaises et belges pèse lourdement sur la population des territoires du Rhin et de la Ruhr. C'est en violant la paix et les traités, en foulant aux pieds toutes les bases du droit, écrit et coutumier, que les gouvernements impérialistes de Belgique et de France ont entrepris leur besogne criminelle. Quatre années après la fin de la guerre mondiale, par suite d'un acte d'une brutalité sans pareille, la réputation de la France et de la Belgique est souillée aux yeux du monde civilisé tout entier. Les gouvernants de ces États torturent avec un cynisme inouï un peuple durement éprouvé; désarmé et pacifique.

Par l'arrestation, l'emprisonnement, l'expulsion, les mauvais traitements et l'assassinat de personnes pacifiques, le « bloc national » de la France impérialiste et ses vassaux belges espèrent pouvoir réaliser leurs visées discutées de

pouvoir despotique et subjuguer la classe ouvrière des territoires du Rhin et de la Ruhr.

*La classe ouvrière organisée de l'Allemagne entière s'élève contre cet essai effronté d'opprimer et d'asservir un peuple et se déclare décidée et prête à repousser cette attaque impérialiste.*

Le régime de violence militaire déchaîné dans la Ruhr inflige de nouvelles et graves blessures à la situation économique de l'Allemagne. De nouvelles souffrances sont imposées au peuple allemand qui font un tort inestimable à la vie économique européenne non encore restaurée.

Dans la Ruhr, l'extraction du charbon est partiellement arrêtée, le transport en est totalement paralysé. *Le trafic des chemins de fer et la navigation intérieure sont immobilisés.* Les employés des postes, les conducteurs d'automobiles et les Ouvriers du Transport sont obligés de laisser leur travail en plan, parce que, *étant des ouvriers libres, ils refusent de travailler devant les revolvers braqués, les baïonnettes menaçantes et les cravaches brandies des officiers et des soldats français.* Une misère croissante et une mortalité augmentée seront la conséquence inévitable du nouvel acte de folie de l'impérialisme franco-belge.

Dans cette lutte ardue, imposée à la classe ouvrière allemande nous comptons et nous nous reposons sur la sympathie et le soutien de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, *car ce sont les Cheminots et les Ouvriers du Transport allemands qui se trouvent aux premiers rangs dans la lutte sur la Ruhr.* Nous espérons que nos camarades de tous les pays s'efforceront autant qu'ils le pourront et mettront tout en œuvre pour réveiller la conscience mondiale contre cet outrage infligé à leurs collègues allemands.

Une victoire sur la Ruhr de l'esprit de domination impérialiste, de la faveur des exploiters capitalistes et du militarisme arbitraire, signifierait, pour la réaction internationale, la conquête d'une étape décisive sur la voie vers *l'asservissement du prolétariat mondial.* Les ouvriers allemands ne veulent pas que la réaction internationale, dont le militarisme français et belge est actuellement le champion, obtienne cette victoire. Comptant dans cette lutte sur la solidarité et sur l'assistance de tous les Ouvriers du Transport, nous nous écrivons : *A bas le capitalisme ! A bas la réaction internationale ! A bas la provocation des peuples ! A bas le militarisme ! Vivent la réconciliation et la bonne entente des peuples !*

Vive la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport !

Association allemande du Trafic :  
Johann Döring, Vice-président.

### La Guerre.

Quand je songe seulement à ce mot, la guerre, il me vient un effarement comme si l'on me parlait de sorcellerie, d'inquisition, d'une chose lointaine, finie, abominable, monstrueuse, contre nature.

Quand on parle d'anthropophages, nous sourions avec orgueil en proclamant notre supériorité sur ces sauvages. Quels sont les sauvages, les vrais sauvages ? Ceux qui se battent pour manger les vaincus ou ceux qui se battant pour tuer, rien que pour tuer ?

Les petits lignards qui courent là-bas sont destinés à la mort comme les troupeaux de moutons que pousse un boucher sur la route. Ils iront tomber dans une plaine, la tête fendue d'un coup de sabre ou la poitrine trouée d'une balle ; et ce sont des jeunes hommes, qui pourraient travailler, produire, être utiles. Leurs pères sont vieux et pauvres ; leurs mères qui, pendant vingt ans, les ont aimés, adorés comme adorent les mères, apprendront dans six mois ou un an peut-être que le fils, l'enfant, le grand enfant, élevé avec tant de peine, avec tant d'argent, avec tant d'amour, fut jeté dans un trou comme un chien crevé, après avoir été éventré par un boulet et piétiné, écrasé, mis en bouillie par les charges de cavalerie. Pourquoi a-t-on tué son garçon, son beau garçon, son seul espoir, son orgueil, sa vie ? Elle ne sait pas. Qui, pourquoi ?

(Guy de Maupassant)

### Le Secrétaire Général idéal.

Le Secrétaire Général de l'Union des Ouvriers du Rail et des Ports et Docks de l'Afrique du Sud a été récemment l'objet de violentes attaques personnelles de la part de différents membres de l'Union.

Un de ses défenseurs propose de publier, dans le but de trouver un autre secrétaire général, une annonce conçue en ces termes :

#### *On cherche un Secrétaire Général.*

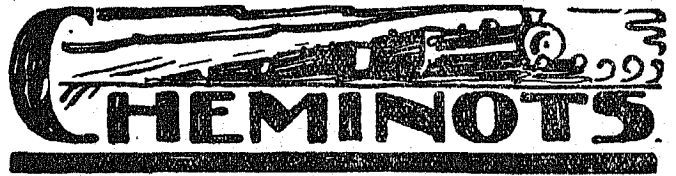
On cherche pour remplir la dite charge un homme souple et droit.

Une longue expérience de toutes les parties du travail de la voie ferrée est exigée, ainsi qu'une activité juvénile et énergique. Il doit être prêt à travailler dix huit heures par jour et à assister à des meetings tous les dimanches et jours fériés ; en plus il doit s'employer tout spécialement à obtenir la journée de huit heures pour tous les cheminots.

Il faut en outre qu'il ait des capacités exceptionnelles comme orateur public, une connaissance juridique égale à celle d'un avocat et, avant tout, qu'il soit prêt à répondre sur-le-champ à toutes les questions difficiles. Des connaissances journalistiques étendues sont nécessaires également, afin de le mettre à même de rédiger un journal professionnel et de pouvoir réfuter d'une façon satisfaisante toutes les assertions et les nouvelles inexactes de la presse. Et ce faisant, il doit contenter, aussi bien les membres de l'Union que les gros personnages de tendances opposées.

Il faut qu'il soit prêt à permettre qu'on abuse de lui, qu'on le présente sous un faux jour, qu'on le désavoue, sans jamais répliquer, ni broncher en tout en s'assurant en même temps le respect de tous, même des femmes et des enfants, parmi les employés. N'importe quelle accusation, portée par n'importe qui, homme, femme ou enfant, d'une façon anonyme ou autre, contre celui qui occupe le dit poste, sera considérée comme accusation sérieuse.

On demande encore que la dite personne soit à même de composer un grand programme politique, selon les principes d'organisations plus anciennes, mais n'ait pas de convictions politiques. Toute action politique de sa part doit être pleinement approuvée, non seulement par tous les membres de l'Union, mais encore par ceux qui n'en font pas partie. Ses actes politiques doivent indubitablement garantir l'intérêt des



### Les cheminots révoqués en France et l'occupation de la Ruhr.

On sait que le Gouvernement français et les Directions des Chemins de fer révoquèrent en 1920 des milliers de cheminots, pour cause de participation à la grève de cette année-là.

Depuis lors, notre Fédération n'a laissé passer aucune occasion d'agir en faveur de ces camarades punis.

A plusieurs reprises, des pourparlers eurent lieu à ce sujet tant avec le Président du Conseil, qu'avec le Ministère des Travaux Publics et avec le Président de la République.

D'autre part, des démarches fréquentes ont été faites auprès du « Groupe Parlementaire de Défense des Chemins de Fer », dont le résultat a été le dépôt sur le Bureau de la Chambre d'un projet de résolution, signé par près de 200 députés en faveur des réintégrations.

C'est à la suite d'une dernière démarche faite par notre Fédération, le 2 février 1923, qu'une délégation du Groupe Parlementaire de Défense des Chemins de Fer a été reçue par M. le Président du Conseil.

Jusqu'ici l'activité de notre Organisation n'avait donné aucun résultat, mais à présent le Président du Conseil a fait savoir que le gouvernement de la République est disposé à accepter les engagements individuels d'employés des chemins de fer révoqués pour les régions allemandes occupées. Cet

membres, mais doivent aussi rencontrer la chaude approbation de la presse capitaliste.

Au cas où surgiraient des difficultés par rapport à la politique de parti, le Secrétaire Général doit contenter tous les partis. Des tendances démocratiques modérées, mêlées à un bolchévisme outré seront une recommandation, mais ce qu'on désire avant tout, c'est un mélange qui puisse plaire à chaque gros personnage individuellement, quand l'avancement d'un homme est en jeu.

Il faut également que le postulant soit prêt à plaider toutes les causes en justice, à condition que tout procès soit gagné.

Il doit aussi arriver à faire accepter à l'unanimité le principe d'une *grande Union* de tous les cheminots, tout en étant en très bons terms avec les anciennes associations des métiers et des groupes et en les aidant à vivre et à prospérer.

Toute plainte de la part d'Unions adversaires disant que le Secrétaire Général ne collabore pas assez à la prospérité de leurs organisations, sera considérée comme une infraction du Secrétaire aux principes syndicaux.

Le postulant doit être à même de mener tout mouvement de grève de façon à ce que (a) dans le cas d'une grève hors du monde des chemins de fer, nos cerveaux brûlés puissent briller comme meneurs ; (b) à ce que ces mêmes soi-disant meneurs aient l'occasion de déguerpier et de nier que jamais ils aient défendu une façon d'agir semblable ; (c) à ce que en tous cas le postulant prenne sur lui tout blâme et rompe en visière avec tous les traîtres.

Salaires de début 10 livres par mois, mais pour ce prix-là l'Union voudrait avoir un homme méritant au moins 1.000 livres par an. Toute propriété privée lui est interdite ; les membres de l'Union seuls peuvent posséder des maisons etc. Toute sa pension ou annuité devra être versée dans la caisse de l'Union. Le postulant doit se rendre compte que toutes les capacités qu'il possède pour les affaires ou le travail de propagande peuvent être exploitées par chaque membre individuellement, contre un paiement d'environ 2 shillings 6 pence par mois.

engagement n'en comporte aucun de la part des pouvoirs publics. Il ne procure aucun droit pour le contractant à la réintégration d'office par la Compagnie à laquelle il appartenait autrefois.

Ces messieurs n'ont pas été fort généreux dans leur tentative de faire de ces compagnons révoqués des briseurs de grève, en spéculant sur leur détresse. On leur refuse expressément toute promesse de réintégration ?

Notre Fédération a agi d'une façon fort correcte dans toute cette question. Tout en souhaitant ardemment la réintégration des révoqués, elle ne désire pas l'obtenir d'une manière pareille.

Elle a protesté avec énergie dans la presse française contre cette façon d'agir du gouvernement et la Commission exécutive fédérale a voté une résolution, où elle déclare entre autres que :

« Fidèle aux décisions du Congrès Confédéral, elle se refuse, quel que soit son désir, à sembler donner une adhésion tacite à l'occupation de la Ruhr, même en prévision des réintégrations toutes problématiques. »

Nous félicitons nos camarades de cette attitude, espérant qu'ils obtiendront que les cheminots français non-revoqués ainsi quittent également la Ruhr, et qu'il n'y en entre plus.

Nous souhaitons aussi que bientôt l'injustice commis en 1920 puisse être réparée d'une façon normale et acceptable.

Le moment serait propice — s'il n'y avait l'intention de la classe gouvernante de faire peser une lourde main sur les ex-grévistes — car, selon nos informations, il y aurait sur presque tous les réseaux des chemins de fer un manque de personnel.

Le « Peuple » s'exprime ainsi, à ce sujet :

« L'organisation ouvrière est en mesure de prouver que les Compagnies ont un pressant besoin de personnel.

Pour sa part, le réseau Paris-Orléans est à la veille d'embaucher deux milles hommes d'équipage. Deux tranches sont prévues. La première comprendra 800 agents, la seconde 1.200.

De leur côté, le P. L. M. et le Midi procèdent à un recrutement intense.

En ce qui concerne les Compagnies du Nord et de l'Est — dont l'embouteillage s'aggrave quotidiennement — celles-ci en son réduites à faire passer dans les petits journaux des chefs-lieux de cantons, les classiques annonces : « On demande etc. ».

Au lieu de dépeupler les campagnes, les Compagnies de chemins de fer peuvent être mises dans l'obligation de reprendre leurs vieux agents, sans poser à ces hommes des conditions incompatibles avec la dignité humaine. »

### Le fascisme italien et la Fédération des Cheminots.

Le gouvernement fasciste italien tâche d'anéantir le mouvement syndical par la formation de ses propres syndicats. Ceux-ci essayent de dissoudre les syndicats libres ou de les persuader de passer à l'organisation fasciste.

La propagande en faveur des syndicats fascistes n'est pas faite par les syndicats eux-mêmes en premier lieu, mais bien par le gouvernement, qui exige notamment des fonctionnaires publics qu'ils se soumettent au fascisme.

C'est ainsi que la Fédération des Cheminots italiens fut invitée tout simplement à dissoudre son organisation. En réponse, les cheminots rédigèrent une note qu'ils présentèrent à Mussolini. Dans cette note, la Fédération déclare qu'elle est indépendante de toute organisation, tant nationale qu'internationale, et de tout parti politique et qu'elle maintient l'attitude adoptée jusqu'ici. C'est pour cette raison qu'elle réclame du gouvernement qu'il renonce à son dessein de vouloir forcer les cheminots à une révision de leur programme.

La note décline toute responsabilité des événements survenus à l'occasion de la grève du mois d'août et déclare, que les classes gouvernantes ont fait la preuve qu'elles n'ont aucune compréhension du problème des chemins de fer et des conditions de travail de Cheminots. La note demande ensuite qu'on respecte l'indépendance syndicale ; la Fédération exige de pouvoir poursuivre son activité et réclame l'amnistie pour tous les cheminots, victimes des mesures de discipline, prises lors de la grève du mois d'août.

La note termine en déclarant que la Fédération des Cheminots est toujours prête à contribuer à la solution du problème de la réorganisation des chemins de fer. Son expérience acquise pendant 20 ans pourrait être d'une grande utilité.

En réponse à cette note, Mussolini s'exprime e. a. ainsi :

« Ce fut la Fédération des Cheminots qui fonda l'Alliance Ouvrière chargé de combattre et de détruire le fascisme. Il n'est pas possible d'amnistier ceux qui cherchent à détruire le mouvement fasciste. Il va de soi qu'on procédera à une nouvelle enquête, si la Fédération des Cheminots se soumet à l'Etat, si elle se dissout et devient de ce fait une partie de l'organisation fasciste. »

Le Conseil Général de la Fédération des Cheminots se réunit à Rome, afin de délibérer au sujet de cette réponse et décida de publier ce qui suit :

« La Fédération des Cheminots confirme son attitude et maintient son indépendance. Elle déclare en outre que les attaques contre l'organisation et l'activité normal de la Fédération ont été préparées et dirigées par le ministère de l'Intérieur. Tous les efforts visant à l'anéantissement de la Fédération ont été vains jusqu'ici.

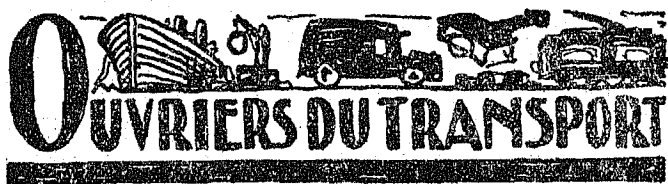
### Révocations en Italie.

Le déficit des chemins de fer italiens s'élevait pour l'année 1922 à 1,2 milliard de liras. D'après les chiffres publiés par le ministre des Travaux publics, le nombre des cheminots aurait augmenté de 40% par rapport aux années d'avant-guerre, et le trafic, par contre, aurait diminué de 10%. La mise en vigueur de la journée de huit heures a nécessité l'embauchage de 40.000 employés. La modification apportée à certaines stipulations concernant la journée de huit heures, par suite de laquelle huit heures de travail effectif devront être effectuées, sans qu'on tienne compte des heures d'attente, a déjà amené des économies sérieuses.

En outre, un décret a été publié en Italie concernant la réduction du personnel. Par suite de ce décret, des employés incapables ou ne produisant pas de travail utile, sont licenciés. La retraite forcée a été également prévue pour ceux qui ont atteint la limite d'âge, ou qui ont droit à une pension, en vertu du nombre de leurs années de service. Les ouvriers peuvent faire valoir des droits à une pension après 15 années de service, en tant qu'il est question de mécaniciens et de chauffeurs ; quant aux ouvriers faisant partie des autres catégories, ceux-ci doivent avoir 16, 18 ou 20 années de service. Les ouvriers ayant moins de 5 années de service reçoivent une allocation, avec un minimum de deux mois de salaire. Toutes ces stipulations paraissent assez inoffensives et pourraient être appliquées également dans d'autres pays, mais en réalité elles servent à faire licencier tous ceux qui ne semblent pas bien intentionnés pour le fascisme.

Le premier groupe de révoqués comptait 56 personnes. La plupart d'entre eux sont des communistes ou des socialistes, qui sont ou étaient à la tête de la Fédération des Cheminots. Plusieurs d'entre eux ont été pendant plus de 20 ans au service des chemins de fer, ce qui est en soi une recommandation suffisante.

Voilà donc le fascisme, qui n'est autre chose qu'une domination de parti, qu'une dictature ne reconnaissant pas de conceptions ou de principes autres que les siens. Puisse-t-il bien vite avoir fini d'exister !



### Camions automobiles ou chemins de fer ?

Le *Railroad Trainman* du mois de janvier dernier contient un article intéressant concernant le tort fait aux Etats-Unis aux chemins de fer par la concurrence du camion automobile. Chaque ville en effet a un ou plusieurs services réguliers d'autocars travaillant dans un rayon d'environ 100 milles. Le moteur peut évidemment faire une concurrence réelle au chemin de fer seulement sur les trajets courts, mais aux Etats-Unis un parcours de 150 milles est compté souvent comme tel.

Une preuve de l'importance de cette concurrence nous est fournie par le mémoire de la « Ohio Public Utilities Commission » relatif aux chemins de fer interurbains de l'Etat d'Ohio, durant l'exercice de 1921. Le nombre de voyageurs transportés en moins que l'année précédente s'élevait à 55.672.948, ce qui représente une diminution de revenu de 5.950.138,28 dollars. Cinq lignes représentant un capital de 33.886.197,84 dollars cessèrent complètement d'exister. Les seules choses qui ne diminuèrent pas, furent les impôts, qui augmentèrent de 33.320,63 dollars.

La possibilité de concurrence pour les moteurs avec les chemins de fer est en grande partie attribuée à leur position favorisée. Une résolution, présentée par l'Union des Cheminots de Californie au Congrès de Toronto de 1922, constate ce qui suit :

« Il est possible aux conducteurs d'automobiles de faire beaucoup de tort aux chemins de fer, uniquement parce que les lignes de camions et d'autobus jouissent d'un subside du gouvernement, c'est-à-dire que les compagnies privées de transport font usage des routes publiques sans redevance aucune tandis que les compagnies de chemins de fer dépensent de grandes sommes pour construire et entretenir leurs propres voies. »

M. John M. Glenn, l'Editeur du « Manufacturers' News » a également déclaré publiquement :

« La « Interstate Commerce Commission » devrait citer en justice les conducteurs de camions automobiles et d'autocars, qui détruisent les grand' routes aussi vite qu'on les construit et qui ont écrasé 13.000 personnes l'année dernière. L'automobile parcourt des routes ayant coûté 50.000 dollars par mille, ce qui doit être payé par les contribuables ; elle fait la concurrence au chemin de fer qui fournit sa propre voie et elle est en train d'absorber tout le trafic pour les trajets courts, au détriment des chemins de fer ; et ces derniers déclinent, par suite de cette concurrence. »

### Une conférence d'experts ferroviaires à Londres.

Les experts des chemins de fer de Grande-Bretagne, de France, d'Allemagne et de Tchéco-Slovaquie tiennent maintenant une conférence à Londres. Cette assemblée a été convoquée par la Société des Nations et a pour tâche d'élaborer le projet d'une convention internationale des chemins de fer, projet qui, s'il est approuvé par la Commission du Trafic de la Société des Nations, sera soumis aux Etats qui en font partie.

Ensuite aura lieu, à Genève, en octobre, une conférence internationale du Trafic pour discuter et signer la convention qui entrera en vigueur dès que les Parlements l'auront ratifiée.

Quand les délégués du personnel seront-ils invités à ces conférences, de la façon qu'ils aient la possibilité, eux aussi, de faire valoir leur influence quand les gouvernements et les administrations en viennent à conclure des accords internationaux ?

M. Bessler, Président du Chemin de fer Central de New Jersey est d'avis que :

« En pareil cas, la compagnie de chemins de fer ferait bien mieux d'arrêter le travail, de placer son capital dans des lignes d'autobus et de continuer le service sur les routes, dont l'entretien ne lui coûte rien, plutôt que de se créer de maigres revenus sur des rails qui demandent des renouvellements, de l'entretien et des inspections et d'être obligée de prendre à sa charge tous les frais d'une voie ferrée. »

D'autres plaintes formulées contre le transport par automobile disent également que l'auto enfreint les règlements de vitesse, détruit les routes, prend trop de place sur des routes étroites et augmente le danger de la circulation sur les grandes routes.

Les conducteurs des autobus de Californie ont dit, en défendant leur cause, qu'ils étaient prêts à participer aux frais de construction et d'entretien des grandes routes et ils ont fait remarquer que les compagnies d'autobus payent déjà à présent en taxes et en licences aux communes, à la province, aux Etats et à la Confédération un pourcentage plus élevé de leurs capitaux que ne payent les chemins de fer.

En règle générale, les cheminots des Etats Unis semblent prendre une attitude analogue. La résolution des Cheminots de Californie citée ci-dessus, déclare en outre que le transport par automobiles « est en train de réduire sérieusement les affaires faites par les chemins de fer et représente par conséquent pour des centaines de cheminots la perte de leur poste et de leurs années de service » . . . (qu'il) « est soumis à peu de règlements, paye des salaires moins élevés que ne le font les chemins de fer et emploie moins d'hommes par rapport à la quantité de travail effectué ». La résolution déclare ensuite que « l'emploi actuel des grand'routes dans un but commercial est peu juste en principe, non seulement envers le grand public qui a les charges de leur entretien, mais spécialement envers les braves cheminots qui perdent leur emploi ».

D'autre part, l'auteur de l'article paru dans le « *Railroad Trainman* », à qui nous devons ces informations, observe que l'affirmation que les autobus emploient moins d'hommes, par rapport à la quantité de travail qu'ils effectuent, n'est pas exacte. Chaque auto demande au moins un homme qui la manie et il y en a peu qui transportent plus de dix tonnes, y compris le poids de la voiture. Il admet cependant que sur des trajets courts, les chemins de fer perdent du terrain et les employés leurs positions, mais il conclut ensuite que la concurrence, basée sur l'honnêteté et l'égalité ne saurait être écartée.

### Fédération des Ouvriers du Transport (Grande Bretagne)

Assemblée extraordinaire du Conseil Général.

Une assemblée extraordinaire du Conseil Général de la Fédération Nationale des Ouvriers du Transport a eu lieu à l'Anderton's Hôtel, à Londres, le 25 janvier dernier, afin de discuter la position où se trouvait la Fédération, par suite du vote des Cheminots s'opposant à l'affiliation. Les Fédérations suivantes étaient représentées :

La « Transport & General Workers' Union », l'« Amalgamated Marine Workers' Union », l'« Amalgamated Stevedores' Labour Protection League », la « Cardiff Trimmers' Union », la « Liverpool & District Carters' & Motormen's Unions », la « National Amalgamated Union of Enginemen, Firemen etc. », la National Amalgamated Union of Labour », la « National Union of Distributive & Allied Workers », la « National Union of General Workers' », la « Scottish Union of Dock Labourers » et la « United Order of General Labourers ».

L'assemblée examina d'abord un rapport détaillé du Conseil Exécutif, où celui-ci déclarait que la réunion avait été convoquée, à la suite d'une promesse, faite lors de l'assemblée annuelle du Conseil Général.

Le Conseil Exécutif avait été élu provisoirement, en attendant la certitude de l'affiliation des Cheminots, qu'on pouvait, avec raison, juger probable. Elle fut rejetée, en effet,

par une majorité relativement petite de 12.000 sur un nombre total de 252.000 voix et par là la modification qui s'était produite par suite de fusions dans le corps même de la Fédération, avait eu le résultat que le Conseil Exécutif ne représentait plus la Fédération d'une façon normale, une seule union y étant représentée par huit membres sur un nombre total de onze.

Dans l'intention de remédier à la situation, le Conseil Exécutif proposa à l'assemblée une série de propositions conçues comme suit :

a) Le Conseil Exécutif considérant les différents changements survenus dans la composition même de la Fédération, donne sa démission en bloc et propose de faire nommer par l'assemblée du Conseil Général une Commission Générale de dix membres, se composant de cinq représentants de l'Union des Ouvriers du Transport et des Ouvriers non-qualifiés et de cinq représentants des autres unions affiliées afin que cette Commission termine le travail qui reste à faire.

b) Il propose, que la Commission sus-mentionnée reçoive des instructions, afin :

1° de prendre les mesures nécessaires pour transférer toute convention existant actuellement au nom de la Fédération, de façon à sauvegarder les intérêts de ceux en faveur de qui elles ont été conclues ;

2° de faciliter des négociations entre l'union des Ouvriers du Transport et les autres unions affiliées, enfin de créer une vaste Union comprenant tous les Ouvriers du Transport affiliés auparavant à la Fédération ;

3° d'exécuter tous les changements devenus nécessaires par rapport à l'affiliation à la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport et de maintenir, pendant ce temps, toutes les obligations financières envers cette organisation.

Le Conseil Exécutif propose en outre :

c) que les unions affiliées continuent à payer des cotisations, en accord avec les décisions prises par l'assemblée du Conseil Général à Cardiff et par l'assemblée actuelle.

d) que les commissions de District soient supprimées, enfin d'éviter des conflits entre celles-ci et les commissions régionales, instituées d'après le règlement et les statuts de l'Union des Ouvriers du Transport et des Ouvriers non-qualifiés ; on pourra cependant mettre à la disposition de la commission générale, des commissions mixtes, dans les ports et districts où cela pourrait être nécessaire.

e) que la commission générale susdite soit autorisée à prendre toutes les mesures, qu'elle jugera utiles à l'exécution des propositions précédentes.

Ces propositions furent adoptées à l'unanimité et l'assemblée approuva à l'unanimité aussi le rapport du Conseil Exécutif. La Conférence procéda alors à l'élection de cinq membres pour la commission Générale, en ajoutant les cinq représentants de l'Union des Ouvriers du Transport et des Ouvriers non-qualifiés. La nouvelle commission se trouva constituée comme suit : H. Gosling, M. P., E. Bevin, S. Hirst, B. Tillet, S. Sexton, M. P., J. T. Clatworthy, A. N. Denaro, R. H. Farrah, G. Parker et W. A. Robinson.

La réunion adopta ensuite la résolution citée dans notre dernier bulletin, ayant trait à l'invasion de la Ruhr.

La résolution suivante fut proposée, en outre, par E. Shinwell et vu votée, à l'unanimité :

« La présente assemblée du Conseil Général de la Fédération Nationale des Ouvriers du Transport manifeste sa sympathie à l'égard du Conseil général de la Confédération Syndicale Nationale, ayant réuni tous les groupes du mouvement ouvrier dans le but de tenir tête à l'attaque, méditée par les employeurs contre la journée de travail réduite ; elle se déclare prête à soutenir de toutes ses forces le dit effort. »

Le réunion se termina par un vote de remerciement au président, aux autres fonctionnaires et au Conseil Exécutif démissionnaire.



### Les gages des marins norvégiens.

Selon la décision de la Commission d'Arbitrage en date du 9 février 1923, les salaires des marins norvégiens furent diminués de 5%, en comptant cependant les fractions d'une couronne pour une couronne entière.

Cette décision aura jusqu'au 1er février 1924 pour les parties intéressées la valeur d'un contrat ; les parties auront toutefois le droit de résilier ce contrat à partir du 1er septembre, en tenant compte du terme de préavis d'un mois.

Les gages s'élèvent à présent pour :

un charpentier à	195 couronnes
un maître d'équipage à	195 couronnes
un matelot à	171 couronnes
un matelot léger à	85 couronnes
un novice à	72 couronnes
un mousse à	48 couronnes
un mécanicien et un conducteur de petit cheval à	195 couronnes
un chauffeur à	176 couronnes
un soutier à	105 couronnes
un aide-mécanicien à	48 couronnes

### Conférence nationale des Employés des tramways autrichiens.

Les 5 et 6 février, a eu lieu à Vienne conférence des Employés des tramways autrichiens, convoquée par l'Union nationale des ouvriers du Transport et présidée par le camarade Forstner. Des représentants des exploitations de tramways des villes principales assistaient à la réunion.

Les points suivants se trouvaient à l'ordre du jour : 1. Organisation ; 2. Presse corporative ; 3. Représentation du personnel ; 4. Salaires et conditions de travail.

Une proposition avait été présentée ayant pour but de former une section nationale des Tramelots ; après un exposé du camarade Weigl, et dans le débat qui suivit on décida de ne pas procéder à un pareil changement dans la structure de l'Union, mais de convoquer tous les ans une conférence de délégués des tramelots organisés dans l'Union, afin de donner à ceux-ci l'occasion de délibérer en commun sur leurs intérêts professionnels. Chaque section devrait en outre désigner un camarade, qui entretiendrait les relations avec les sections-sœurs.

La publication d'un organe corporatif spécial ou d'un supplément au périodique de l'Union fut jugée impossible à cause des frais énormes. On estima cependant indispensable de publier régulièrement dans l'organe de l'Union des articles concernant les tramways.

En ce qui concerne le point 3 de l'ordre du jour, on décida de s'abstenir de toute action tendant à apporter des changements dans la loi sur les conseils d'entreprises, la représentation du personnel ayant comme tâche d'acquiescer autant de droits que possible et d'utiliser pleinement les droits déjà acquis.

L'assemblée prit ensuite la résolution de commencer, en rassemblant les matériaux, le travail préparatoire nécessaire pour faire adopter, à un moment propice, et d'une façon aussi uniforme et aussi avantageuse que possible, des dispositions importantes, concernant les salaires et les conditions de travail des tramelots.



## Le contrat collectif des marins allemands.

Peu de temps après la fin de la guerre, le premier contrat collectif fut conclu pour la navigation au long-cours. A cette occasion, une union fut constituée encore assez lâche, il est vrai, de toutes les organisations existantes des officiers du pont, des officiers de la machine et des marins. Grâce à elle, le contrat avait trait à tous les officiers et à tous les hommes de l'équipage. Il réglait les conditions de travail d'une façon encore incomplète. On avait omis d'y incorporer les droits acquis par suite de la révolution politique. La journée de huit heures avait été introduite pour le personnel du pont et de la machine, dans le port et sur rade, avec la restriction que son maintien resterait dépendant de la reconnaissance internationale de la journée de huit heures, dans les négociations pour la paix. Le système de trois bordées pour le personnel du pont continue à donner lieu à bien des oppositions. Le renouvellement du contrat du 23 octobre 1919 y apporta une petite amélioration.

L'institution de commissions de la nourriture de l'équipage fut une amélioration ultérieure; en vertu d'elles, l'équipage participe à la répartition et à la surveillance des vivres.

Le contrat collectif fut renouvelé et amélioré à plusieurs reprises, en dernier lieu le 15 août 1922, quand, après de longues négociations, il fut constitué comme suit :

### Contrat de base

ayant trait aux navires à marchandises et à passagers allemands au-dessus des 100 tonnes brutes.

#### A. Validité.

1° Le présent contrat s'applique à tous les navires à marchandises et à passagers au-dessus de 100 b. t. Font exception les navires de pêche et les bateaux de sauvetage, les remorqueurs et les gabares, les navires-écoles, les bacs et les navires côtiers, les bateaux de plaisance dans les bays de mer, les vapeurs qui entretiennent les communications entre le continent et les îles allemandes de la Mer du Nord et les paquebots-poste Kiel-Korsör.

2° Pour les groupes sus-mentionnés, abstraction faite des bateaux de pêche, des accords spéciaux seront faits qui devront être basés sur les principes fondamentaux du présent contrat.

3° Pour les bateaux naviguant exclusivement et constamment entre des ports de pays étrangers, des contrats spéciaux peuvent être conclus.

4° Le contrat s'applique à toutes les personnes enrôlées sur le navire pour compte de l'armateur.

5° Passagers qui paient leur passage par leur travail et tous ceux qui sont occupés à bord du navire comme aides ou assistants provisoires doivent être payés selon l'échelle des salaires en tenant compte d'une façon équitable de leur occupation et de leur travail.

#### B. Stipulations générales.

1° Les armateurs ont le droit de constituer d'une autre façon les salaires contractuels des officiers, des premiers maîtres d'hôtels et des chefs-cuisiniers, et de leur attribuer des allocations d'après leur âge ou leur instruction.

2° Des voyages éventuels dans la Mer Blanche, ainsi que des voyages pour une seule fois en Islande ou aux ports atlantiques de France, d'Irlande ou de la côte occidentale de la Grande-Bretagne seront considérés pour la calcul du salaire total comme navigation dans la Mer du Nord ou la mer Baltique.

3° Sur les voiliers à moteur auxiliaire le premier mécanicien reçoit les gages d'un second mécanicien, le second mécanicien ceux d'un troisième. Sont considérés comme voiliers à moteur auxiliaires, les voiliers qui font usage de leur moteur uniquement dans des circonstances spéciales, lors d'accalmie p. ex.

4° Le salaire total du 2e mécanicien doit être du moins équivalent à celui du 2e capitaine (1er officier du pont).

5° Quand il n'y a qu'un électricien à bord il a droit au traitement d'un quatrième mécanicien, s'il y en a deux le

premier reçoit le traitement d'un troisième mécanicien et le second celui d'un quatrième mécanicien.

6° Si pour un équipage de plus de dix hommes il n'y a pas de maître d'hôtel, il faut que le cuisinier soit assisté par un aide ou bien que ses gages soient augmentés de 10 %. Sur des bateaux ayant un équipage de plus de 25 hommes un aide-cuisinier doit être engagé.

7° Des femmes peuvent uniquement être embarquées sur des navires, quand elles sont nécessaires pour le service de passagers féminins ou bien comme lavandières ou repasseuses.

8° Dans des circonstances normales l'on ne peut exiger des officiers qu'ils fassent des besognes qui sont faites généralement par l'équipage.

### C. Heures de Travail.

#### I. Dans le port et sur rade.

##### 1° Jours non fériés.

a) Personnel du pont et de la machine.

1) La durée de travail régulière est de huit heures; il doit être effectué entre 7 heures du matin et 5 heures de l'après-midi, mais on doit se conformer aux usages locaux du port d'escale. Neuf heures de quart de nuit équivalent à 8 heures de travail.

b) Agents du service général.

2) La disponibilité doit être limitée pour le personnel du service général à la préparation des repas usuels, au service habituel des personnes se trouvant à bord, et aux autres travaux réguliers.

##### 2° Dimanches et jours fériés.

Pour tout l'équipage.

3) Les dimanches et jours fériés, on ne peut exiger les travaux, le service de quart inclus, que pour autant qu'ils sont inévitables ou impossibles à différer ou bien requis par le service des passagers.

##### 3° Stipulations spéciales.

4) Les heures passées à bord par les officiers ou les membres de l'équipage, à qui on ne peut permettre de descendre à terre, par suite de prescriptions de la loi ou des autorités, ne sont pas considérées comme heures de travail, à moins qu'ils ne soient obligés de faire d'autres travaux que le service léger indiqué au § D III 4°).

#### II. En mer.

5) Sur les vapeurs et les bateaux à moteur de plus de 1.000 t. b., le travail est divisé en trois bordées, sur les autres navires en deux bordées.

6) Sur les vapeurs et les bateaux à moteur dans la navigation transatlantique, le travail est toujours divisé en trois bordées.

7) Pour les officiers qui ne travaillent pas en bordées et pour les journaliers, la journée de huit heures est de rigueur.

### D. Paiement du travail supplémentaire.

#### I. Personnel du pont et de la machine.

a) Dans le port et sur rade.

1° Sauf pour les 2es capitaines et les chefs-mécaniciens, tout travail, y compris le quart, effectué par les officiers ou les hommes en plus des heures de travail réglementaires, indiquées au chapitre C. § 1, est payé selon le taux des heures supplémentaires, en tant qu'il ne s'agit pas de travail nécessité par la sécurité du navire ou des personnes embarquées (y compris les exercices de sauvetage).

2° Lors de l'entrée dans un port ou de la sortie on additionne la durée des différents travaux effectués dans le courant d'une journée dans le port ou sur rade et de ceux effectués en mer. Si l'on obtient ainsi un nombre d'heures supérieur à 8 heures, les heures excédentes sont payées comme travail supplémentaire; si pendant le jour de l'entrée ou de la sortie, il n'a été effectué dans le port et sur rade d'autre travail que l'amarrage ou le démarrage, il n'est pas question d'un calcul

de ce genre, ni de salaire supplémentaire à moins que le travail d'amassage ou de démarrage ne prenne plus d'une heure soit pour le personnel du pont ou pour le personnel de la machine. Ceci s'applique également aux dimanches et aux jours fériés, mais tout travail effectué dans le port ou sur rade est payé comme travail supplémentaire, sous réserve des stipulations mentionnées au § III <sup>10</sup>). Les travaux de sauvetage du navire ou des personnes embarquées ne sont pas rénumérés au tarif des heures supplémentaires, mais une indemnité spéciale, indiquée au § III <sup>11</sup>), est accordée.

3° Les officiers reçoivent une indemnité calculée par jour de navigation, pour ces jours seulement où ils ne reçoivent pas de salaire supplémentaire par heure.

#### b) En mer.

4° Les officiers ont droit à une indemnité fixée par tarif pour le travail effectué pendant les heures où ils ne font pas de service de quart.

5° Les seconds et les membres de l'équipage, qui ne font pas de service de quart et qui sont obligés de travailler, reçoivent des heures supplémentaires, pour autant que ces travaux

a) ne sont pas nécessaires à l'exploitation et à la navigation ou pour le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison,

b) ne consistent pas en exercices de sauvetage (exercices de chaloupes, de cloisons étanches ou d'incendies) ou bien ont pour but de secourir d'autres navires ou de sauver des vies humaines.

6° Dans les cas indiqués sous a) un salaire supplémentaire doit être payé, si les travaux ont été nécessités par suite de maladie d'un des membres de l'équipage et que le commandant a constaté cette maladie; on paye dans ce cas à partir du 4ème jour de maladie.

### II. Personnel du service général.

7° Le personnel du service général des navires à marchandises reçoit mensuellement une indemnité calculée d'après les tarifs pour le travail supplémentaire effectué. Les cuisiniers et les maîtres d'hôtels des navires à marchandises dans le port ou sur rade reçoivent pour le travail, dont ils sont chargés entre 6 heures et demie du soir et 6 heures du matin, un salaire supplémentaire, payé immédiatement.

8° Ceci s'applique aussi aux cuisiniers et aux maîtres d'hôtels des navires à passagers, s'ils sont également affectés au service de l'équipage.

### III. Stipulations générales.

9° Tout travail supplémentaire, jugé nécessaire par le commandant du navire, doit être fait.

10° Les travaux légers que la navigation exige, par exemple le service des pavillons, ne sont pas considérés comme travail supplémentaire, pourvu qu'ils ne prennent pas plus de 10 minutes environ.

11° Au cas, où les travaux de sauvetage précités, effectués hors des heures de travail réglementaires, comportent un danger de mort spécial, les marins ont droit à une allocation spéciale. Cette allocation doit s'élever au moins à la somme qui serait accordée selon le tarif des heures supplémentaires, et est fixée, en cas de différends, par la commission d'arbitrage, mentionnée au chapitre P.

### E. Nourriture.

1° Il est interdit de charger le capitaine ou une autre personne de l'alimentation en payant une somme fixe par homme et par jour. L'armateur achète les vivres. Le capitaine est toujours responsable d'une gestion et d'une répartition régulières.

2° Pour établir la quantité des vivres à fournir à l'équipage, le menu des repas doit servir de base.

3° L'armateur seul dispose des vivres qui sont à bord, à part ceux exigés par le menu des repas. L'indemnité pour la nourriture fixée dans le port d'escale pour les équipages qui

ne sont pas nourris par l'armateur, ne peut pas être allouée aux équipages qui sont nourris par l'armateur, quand les navires sont dans le port, comme lorsqu'ils sont en mer. L'armateur est obligé de faire en Allemagne même comme à l'étranger les achats nécessaires pour un approvisionnement répondant aux exigences du menu des repas.

4° Les officiers, le personnel du pont, celui de la machine, ainsi que le personnel du service général — s'il compte au moins dix personnes — nomment tous un d'entre eux comme représentant de leur groupe. Ces représentants forment une commission de la nourriture présidée par l'officier élu. Sur les navires à marchandises, cette commission a le devoir de surveiller la gestion et la répartition des vivres achetés par l'armateur en accord avec le menu des repas. Lors de leur chargement à bord du navire un membre de cette commission doit prendre part à l'inspection et à l'arrimage des provisions. Les plaintes concernant la préparation de la nourriture sont portées devant la commission qui doit s'appliquer, de concert avec le commandant à y remédier. Sur les bateaux à passagers ladite commission a la surveillance de l'alimentation de l'équipage.

5° Les fonctions de la commission de la nourriture sont honorifiques.

6° En cas de conflits au sujet de la victimisation prétendue d'un membre de la commission de la nourriture, le Conseil Professionnel de la Marine marchande allemande doit faire fonction de médiatrice.

7° Quand un homme doit pouvoir à sa nourriture en Allemagne et en cas d'hospitalisation, on paie l'indemnité fixée par homme et par 24 heures.

### F. Assurance.

1° Jusqu'à nouvel accord entre les partis, l'équipage doit être assuré :

a) lors de voyages à travers des régions, où se trouvent des mines, contre accidents par suite de mines pour un montant s'élevant à huit fois celui de la rente annuelle, fixée d'après la base de la caisse nationale d'assurances contre les accidents du travail.

b) contre la perte totale de leurs biens par suite de danger de guerre de mines ou de mer pour la valeur totale, jusqu'à concurrence d'un montant prescrit par les tarifs. La moitié de cette assurance doit être avancée par l'armateur et être payée le plus vite possible, au plus tard le jour après celui où la déclaration au sujet de l'accident a été faite. Les vêtements achetés en cas d'urgence peuvent être comptés aux prix en vigueur en l'Allemagne.

### G. Descente à terre.

La descente à terre peut être accordée quand, d'après l'avis du commandant, le service à bord et la sécurité du navire le permettent. Pendant le séjour dans un port, l'on doit accorder aux marins au moins une fois par mois un jour de congé. Il ne peut toutefois être accordé que si le service le permet et si le départ du navire ne risque pas d'être retardé. Le congé commence à huit heures du matin et se termine le lendemain au début de la journée de travail.

### H. Temps de service maritime.

1° En principe, un marin peut être enrôlé comme :

1) Chauffeur après six mois de service comme soutier. Si un soutier a travaillé au moins 3 mois comme chauffeur sur le continent, 3 mois de service maritime peuvent suffire.

2) 1er chauffeur ou graisseur après deux ans de service comme chauffeur.

3) Novice après 6 mois de service comme mousse.

4) Matelot-léger après 6 mois de service comme novice.

5) Matelot après 12 mois de service comme matelot-léger.

6) Maître d'hôtel après 6 mois de service comme garçon navigateur ou cambusier, à moins qu'il n'ait fait son apprentissage comme garçon de restaurant.

7) Cuisinier unique ou cuisinier d'équipage après 6 mois de service maritime. Des dérogations à ces règles sont permises, si l'intérêt de la navigation l'exige.

2° Le fait d'avoir le temps de service requis ne donne pas droit à passer à un grade plus élevé.

### J. Congé.

Les officiers et l'équipage qui travaillent pendant une année entière pour le même armateur ont droit à un congé. Ce congé est de 7 jours après la première année de service, et d'un jour de plus pour chaque année suivante, jusqu'à une durée maximum de 21 jours. Pendant les vacances les gages, ainsi qu'une indemnité de nourriture doivent être payés. Ces vacances doivent être accordées par l'armateur dans le courant de l'année en question et d'un trait, si possible; en tous cas cependant en fractions d'au moins trois jours ouvrables consécutifs.

### K. Embauchage et licenciement.

1° Si un marin est engagé à durée indéterminée, les deux partis peuvent dénoncer le contrat de travail en tenant compte d'un terme de dénonciation de 48 heures et en faisant cesser le service dans un port allemand, où le navire fait escale pour charger ou décharger.

2° Ce terme de dénonciation doit être appliquée également par l'officier engagé pour une durée indéterminée qui veut donner sa démission et envers l'officier qui n'a pas de nomination fixe.

3° Les officiers qui ont été pendant au moins 6 mois, fût-ce avec des interruptions, au service du même armateur, sont considérés comme titulaires de cet emploi. Si un officier fait son premier voyage au service d'un armement sur un voilier et si ce voyage dure plus de 6 mois, l'emploi devient fixe une semaine après la fin de ce voyage et au plus tard au bout de 9 mois.

4° Si l'armement ne veut pas garder plus longtemps à son service un officier, pour d'autres motifs que ceux nommés au § 70 du statut maritime, il peut le licencier en tenant compte d'un terme de quatre semaines. Pendant ce temps on doit lui donner l'occasion de chercher un autre emploi. Si durant ce terme de 4 semaines le navire n'est pas resté d'une façon ininterrompue dans un même port ou si l'employé n'a pas travaillé sur le continent en Allemagne, l'armement doit l'indemniser pendant le temps qui manque aux 4 semaines accordées pour la recherche d'un autre emploi. Ses appointements sont réduits pendant ce temps au montant des gages sans indemnité de nourriture en tout que ses services ne sont plus requis par l'armement. A partir du moment, où l'officier est entré dans une autre fonction, tous droits à une indemnité quelconque disparaissent.

5° Si dans la navigation sur la mer du Nord ou la mer Baltique, le navire, sur lequel un homme a été enrôlé, est désarmé pendant plus de deux semaines, l'armement ne doit tenir compte que d'un délai de deux semaines et payer les gages pendant ce temps.

6° Afin d'être valable la révocation d'un officier en service régulier doit être faite par écrit par l'armateur, ou par le directeur ou le fondé de pouvoirs d'une maison d'armement (non par un employé ayant une procuration partielle, comme p. ex. un inspecteur). Au cas où, sur des voiliers, un accord opportun avec la direction, au sujet de la révocation, ne serait pas possible, la révocation peut être faite par écrit par le capitaine.

7° Si un marin ou un officier est licencié pour d'autres motifs que ceux nommés dans le § 70 du Statut Maritime dans un port, autre que le port d'attache indiqué dans le rôle, on doit lui accorder un retour gratuit jusqu'à ce port, si toutefois c'est un port allemand.

8° Le rapatriement doit être effectué en chemins de fer dans une classe correspondante à la 3me classe allemande, par mer, s'il a lieu sur un bateau, ayant à part l'entrepont une troisième classe, dans cette dernière. En cas de rapatriement par mer, les officiers ont droit à une cabine.

### L. Paiement des gages.

Sur leur demande on doit délivrer aux marins un chèque nettoyé à fond par l'équipage et par intervalles réguliers ils doivent être désinfectés. Le temps nécessaire au nettoyage hebdomadaire est considéré comme temps de travail.

### M. Logis de l'équipage.

1° Au moins une fois par semaine les logis doivent être nettoyés à fond par l'équipage et par intervalles réguliers ils doivent être désinfectés. Le temps nécessaire au nettoyage hebdomadaire est considéré comme temps de travail.

2° On doit laisser à l'équipage le temps suffisant pour le service de la gamelle ou bien exempter un homme de repos, afin de faire ce service.

3° Dans les navires nouvellement construits, on doit faire pour chacun des hommes une armoire à habits, se fermant à clef. Sur les navires plus anciens, on doit en construire si possible.

4° Sur les vapeurs, où au moins 15 hommes ont un logis commun, on doit mettre à leur disposition un mousse pour le service de la gamelle.

5° Pour le nettoyage et l'entretien des cabines d'officiers, du personnel apte doit être désigné.

### N. Tenue professionnelle.

1° Sur les navires à passagers qui ont une buanderie à bord, le linge des officiers, leur tenue des tropiques etc. doivent être lavés aux frais de l'armement. Ceci s'applique également aux objets lavables de la tenue du personnel du service général.

2° Sur les bateaux à moteurs, fonctionnant à l'huile brute, on doit accorder au mécanicien, en vue des circonstances spéciales, qui comportent une forte usure des vêtements, une allocation mensuelle de 10% des gages d'un 4me mécanicien au long-cours. Aux autres membres du personnel de la machine, on doit accorder une allocation semblable de 6% de ces gages.

### O. Certificats.

1° En quittant le service de l'armateur, un marin peut exiger du capitaine un certificat, concernant sa conduite et ses capacités; un officier peut exiger ce certificat de l'armement.

2° A tout officier ayant été révoqué du service d'une maison d'armement, on doit délivrer sur demande un « certificat » provisoire qui doit traiter d'une façon détaillée de sa conduite et des services rendus par l'officier.

3° Sur demande du commissaire resp. du maître d'hôtel ou du chef-cuisinier, on doit délivrer au personnel du service général qui change de navire tout en restant au service du même armateur, un certificat concernant ses capacités.

### P. Tribunal d'arbitrage.

Le tribunal d'arbitrage pour la navigation maritime seul est compétent pour décider au sujet de tous les différends, concernant le présent contrat et tous les contrats antérieurs, conclus entre les partis intéressés, ou des différends qui résultent de contrats conclus entre employeurs et employés sur les bases du présent contrat.

### Q.

1° Il n'est pas permis d'apporter, par des accords spéciaux, des changements aux stipulations du présent contrat, concernant les salaires et les conditions de travail.

2° Tous les enrôlements doivent être basés sur les stipulations du présent contrat qui doit être incorporé tout entier dans chaque rôle.

3° Les parties contractantes s'engagent à respecter scrupuleusement les prescriptions du présent contrat et d'obliger leurs membres à observer le même devoir, par tous les moyens, dont ils disposent, envers ses membres, p. e. par leurs statuts.

### R.

1° Cette convention est valable à partir du 15 août 1922.

2° Elle peut être résiliée par chacun des syndicats participants, en tenant compte d'un terme de trois mois et au plus tôt pour le 31 mars 1923. Dans le cas d'une résiliation semblable, le contrat perd sa validité uniquement par rapport au syndicat, par ou envers lequel il a été résilié.