

BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAÎT LES 1^{ER} ET 15 DE CHAQUE MOIS EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND, ESPAGNOLE ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE - AMSTERDAM

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

CASE POSTALE 996
AMSTERDAM

NUMERO 6

AMSTERDAM, LE 15 MARS 1923

Sommaire : *Communications diverses :* Avis. — Rapports, Comptes-rendus etc. — Le Mouvement ouvrier et les Persécutions en Hongrie. — La Commission des Ingénieurs dans le Bassin de la Ruhr. — *Cheminots :* La Résistance passive au service de la lutte des Cheminots. — Propriété privée ou propriété collective? — Vers l'unité. — *Ouvriers du Transport :* Grèves des Dockers à Gothenbourg. — Solidarité Internationale. — Grande-Bretagne. — *Les conditions de salaires et de travail des dockers hollandais.* — *Gens de mer :* Les Traditions de la Mer. — Congrès des Gens de Mer lettons. — Havelock Wilson et son Organisation. — Les salaires du personnel du pont et de la machine au Danemark. — Salaires des Gens de mer allemands.

COMMUNICATIONS DIVERSES

Avis.

Sur les 45 organisations affiliées à l'I.T.F., 34 ont déjà répondu à notre demande concernant le nombre de leurs membres (travailleurs et chômeurs) au 1er janvier 1923.

Nous les prions encore une fois de nous faire parvenir sans retard les chiffres qui manquent encore.

Rapports, Comptes-rendus etc.

Rapport pour l'année 1922 sur les travaux de la section Hambourg de l'Union du Trafic allemande.

Rapport moral de l'Union norvégienne des Ouvriers du Transport.

Le Mouvement ouvrier et les Persécutions en Hongrie.

Le 25 février fut tenu à Budapest le Congrès de l'Union hongroise des Ouvriers du Transport.

Après une interruption d'environ 10 années, l'I.T.F. était pour la première fois de nouveau représentée, et cette fois par son secrétaire Nathans. L'organisation allemande des Ouvriers du Transport en Tchéco-Slovaquie avait également envoyé un délégué, le collègue Joseph Nasi.

Ni le Congrès en soi ni l'ordre du jour ne différaient sensiblement d'autres réunions semblables.

Mais les circonstances particulières au milieu desquelles le Congrès fut tenu, ainsi que les faits qui furent portés à notre connaissance pendant notre séjour à Budapest au sujet des persécutions qui sévissent toujours encore contre nos camarades hongrois, nous engagent cependant à dire ici quelques mots sur nos impressions.

Et nous considérons en même temps les renseignements que nous donnons ici comme le commencement d'une action engagée par l'I.T.F., et qui devra être et sera continuée tant que les persécutions contre nos camarades hongrois n'auront pas cessé et tant qu'on ne leur aura pas assuré sans restriction aucune le droit de coalition. Nous ne pourrions pas nous contenter de moins. C'est là une dette d'honneur dont nous devons nous acquitter à l'égard de nos camarades si éprouvés et qui résistent si vaillamment à la Réaction.

Environ 60 délégués prirent part au Congrès. On vota entre autres les résolutions suivantes; a) le Comité Directeur nouvellement élu est chargé de régler la question de l'augmentation des cotisations; b) chaque membre versera 20 couronnes pour une nouvelle maison syndicale.

Les rapports annuels furent approuvés, et l'on discuta en détail la question des salaires pour divers groupes, ainsi que l'action à engager en vue d'une augmentation de salaires.

Les faits que nous mentionnons ci-dessous suffisent déjà à mettre en lumière les conditions au milieu desquelles nos camarades hongrois sont obligés de travailler.

Étaient seuls présents les délégués des Ouvriers du Transport de Budapest (5500 membres), les autres sections locales ayant été suspendues.

Pour toutes les réunions en Hongrie, même pour celles de Comités Directeurs, il est nécessaire de demander une autorisation auprès de la police.

À ce Congrès outre les délégués, les personnes suivantes étaient présentes: a) un fonctionnaire de police supérieur était assis à côté du Président; b) un autre fonctionnaire de police s'était également mis à la table du Président; c) 3 agents de police à l'entrée de la salle; d) 2 agents de police en civil au milieu des délégués.

Les autorités de police avaient communiqué auparavant déjà que les délégués étrangers ne seraient pas autorisés à prendre la parole au Congrès.

Le secrétaire de l'Organisation, 10 jours auparavant, avait été arrêté et emmené. Et cela pour un discours qu'il avait prononcé trois années auparavant: on l'avait laissé tranquille pendant tout ce temps, pour lui demander compte juste quelques jours avant la tenue du Congrès! Il est très probable que dans quelques semaines on le remettra en liberté: il n'aura guère fallu plus d'un jour pour instruire son « crime ».

Lorsque l'organe de l'Union des Ouvriers du Transport publia récemment un article sur les cheminots, auxquels il est défendu même de faire paraître un organe (et nous aurons à revenir sur ce sujet), l'organe fut saisi par la police, et celle-ci fit savoir à l'organisation qu'en cas de récidive elle serait dissoute.

Les hommes de confiance de l'organisation qui présentent des revendications courent sans cesse le risque d'être dénoncés par les patrons comme « Juifs révolutionnaires » ou comme « communistes » et d'être menés dans les camps d'internement.

Mais le gouvernement n'a assurément pas assez de toutes ces mesures pour opprimer la liberté.

Elle vient d'établir un projet de loi qui tend à une limitation encore plus grande du droit de coalition. Nous en reparlerons dans notre prochain numéro.

Les conditions au milieu desquelles les *cheminots et tramelots* doivent procéder à leur travail d'organisation sont encore plus difficiles.

Le groupe des cheminots a été de tout temps et dans tous les pays un de ceux dont l'organisation autonome s'est heurtée à la résistance la plus acharnée de la part des détenteurs du pouvoir.

Et il va sans dire que la Hongrie, pays de réaction, ne fait pas exception !

Nous reproduisons ici quelques faits auxquels nous en ajouterons bientôt d'autres.

Il est interdit aux cheminots de s'organiser en un syndicat libre qui partage notre point de vue.

Il est vrai qu'il existe plusieurs organisations concernant certains groupes professionnels, comme les mécaniciens, les chauffeurs et le personnel des trains (pour ce dernier il en existe même deux), mais ces organisations n'ont pas pu procurer des avantages réels à leurs membres.

On exerce d'ailleurs une forte pression et on a même recours à la menace de l'internement pour forcer le personnel à s'affilier aux organisations chrétiennes, dont il existe une pour les ouvriers et une pour les fonctionnaires, et qui sont protégées par le gouvernement.

La présidence est exercée par un des Directeurs !

Depuis quelque temps, la cotisation à verser à ces « syndicats » est directement prélevée sur le salaire. Il n'est pas difficile de deviner le but de ce procédé.

Comme on le voit, nos vaillants camarades, qui continuent malgré tous les obstacles à travailler en faveur de notre organisation, ont à faire face à des difficultés terribles.

Il ne leur est pas possible d'éditer un organe !

Des renseignements ne peuvent parvenir aux membres que secrètement.

Ils ne peuvent pas tenir des réunions. En conséquence, il est extrêmement difficile de faire rentrer les cotisations.

Les hommes de confiance et les membres courent sans cesse le risque de subir des mesures vexatoires.

En 1920, dans le courant d'une seule journée, 15 membres du personnel des Ateliers de Budapest furent arrêtés, puis internés.

Le seul fait qu'un tel est dénoncé comme « communiste » ou comme membre de notre organisation, suffit à le faire tomber entre les griffes de la justice hongroise.

Et celui qui tombe ainsi entre les mains de la police hongroise est d'abord battu comme plâtre par les défenseurs de l'ordre public avant de prendre contact avec les autres bienfaits du système de police hongrois.

On interna encore 18 à 20 hommes dans l'espace de deux mois. Après un internement d'une année ou d'une année et demie, les cheminots en question sont alors congédiés, ou si, malgré tous les efforts entrepris, on ne peut rien leur reprocher, même aux yeux de la justice hongroise, — ils sont réintégrés !

C'est ainsi que la dernière de ces victimes fut réintégrée au mois de février dernier, après avoir subi *un internement de 33 mois !* Il va sans dire que pendant ce temps le salaire ne lui fut pas payé.

Les récits des violences subies sont tout aussi terribles. Un des anciens hommes de confiance, un fonctionnaire, qui dans l'intervalle fut congédié, fut arrêté après la chute du Gouvernement Communiste quoiqu'il n'eût pris part à aucune action communiste, mais seulement pour le fait d'être militant de l'Union des cheminots. Il reçut 150 coups à la tête, mais « heureusement » des gifles « seulement », comme il le dit lui-même, de sorte qu'il put s'en tirer avec le visage terriblement onflé, il est vrai, outre les souffrances physiques et morales . .

Malgré tout cependant, ces héros poursuivent infatigablement leur travail d'organisation, prêts sans cesse à tout sacrifier à la cause des ouvriers.

Leur seul espoir, maintenant, c'est que les camarades des autres pays, qui peuvent travailler sous des conditions beaucoup plus favorables, fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour les soutenir et pour mettre fin à ces persécutions.

La présence d'un représentant de l'I. T. F. au sein de leur Congrès leur est apparue comme une heureuse promesse et comme un signe avant-coureur de l'avenir.

**

Camarades ! Nous avons tous un devoir à remplir à l'égard de nos camarades hongrois !

L'année dernière, après le Congrès tenu à Vienne, un appel a été adressé à la Conférence du Travail de la Société des Nations pour protester contre les agissements du gouvernement hongrois.

Aucune communication ne nous est parvenue jusqu'à présent au sujet de cette protestation. En revanche, nous avons pu nous assurer de la vérité complète des assertions contenues dans notre lettre, relatives aux entraves mises au travail syndicaliste.

Nos camarades hongrois ont perdu en grande partie la confiance qu'ils avaient autrefois en la Société des Nations.

Et c'est pourquoi c'est maintenant à nous, — au mouvement ouvrier lui-même, — de faire obtenir *par notre propre travail* à nos camarades de Hongrie ce dont ils ont besoin pour leur activité syndicale et pour la lutte qu'ils mènent en faveur de conditions d'existence meilleures : une entière liberté de coalition !

Lorsque récemment au Parlement hongrois un social-démocrate interpella le ministre à ce sujet, ce dernier répondit : « Alors, le droit de coalition en Hongrie serait-il pire qu'en Roumanie ? » Il va sans dire que Monsieur le Ministre n'eût pas idée de comparer la situation en Hongrie avec celle de l'Europe occidentale plutôt qu'avec celle des Etats balkaniques.

En Hongrie, les cheminots appartiennent aux classes de travailleurs les plus mal rétribuées. Mais cela est encore peu de chose pour nos camarades hongrois par rapport à ce qu'ils considèrent comme le principal : la liberté du mouvement syndical.

Voici encore un fait qui met en lumière l'esprit qui anime nos camarades hongrois.

Certains groupes d'ouvriers travaillant dans un atelier s'adressèrent l'année dernière à leur chef, Ingénieur en chef avec la prière de recevoir congé le 1er mai. Le chef communiqua la demande à la Direction, et celle-ci fit savoir que chaque employé aurait congé le 1er mai, — sans recevoir de salaire, naturellement ! — à la condition que chaque ouvrier fasse parvenir sa demande *personnellement* et par écrit !

Le résultat fut assurément tout autre que celui auquel s'attendait la Direction.

Sur les 2400 ouvriers travaillant dans cet atelier, 2282 demandèrent le congé ; 118 seulement continuèrent à travailler.

C'est là une preuve de la combativité de nos camarades hongrois, que la réaction ne fait que renforcer.

Dans le cas en question, la Direction ne put pas exercer de représailles. Elle dut se contenter de sévir contre un seul employé. A propos des 118 ouvriers n'ayant pas demandé de congé, un des employés s'exprima comme suit : « Ils le payeront. » Ces paroles furent rapportées à la Direction, et au mois de février 1923 l'employé en question, malgré ses 24 années de service, fut congédié en perdant tout droit de retraite.

C'est ainsi que souffrent et luttent nos frères de Hongrie.

Nous communiquerons dans notre prochain numéro des faits encore plus détaillés sur le traitement que l'on fait subir à l'organisation des tramways, qui est toujours encore entravée dans sa liberté de mouvements, malgré les promesses du gouvernement de vouloir respecter la liberté de coalition.

Nous espérons que dans chaque pays nos camarades contribueront à publier ces faits, dans la presse quotidienne notamment, afin que les persécutions de Hongrie et l'attitude du gouvernement hongrois soient portées à la connaissance du monde entier.

La Commission des Ingénieurs dans le Bassin de la Ruhr.

D'après les indications de Poincaré, pour que la France et la Belgique soient mises en possession de la totalité des livraisons de charbon qui leur sont dues, la répartition de la production minière dans la Ruhr devait incomber à 50 ingénieurs seulement. Aujourd'hui, après 8 semaines d'activité, nous voyons que ces 50 ingénieurs, dans le seul district de Dusseldorf, ont réquisitionné pour eux et pour leur service de surveillance environ 400 chauffeurs d'automobiles allemands qui sont maintenant livrés sans merci comme de véritables serfs aux champions français de la civilisation.

Les chauffeurs d'automobiles affiliés à l'Union allemande du Trafic, dans un meeting de protestation tenu à Dusseldorf, ont pris position contre le scandale que constitue la réquisition d'automobiles et de chauffeurs par le militarisme français, et ils font appel aux chauffeurs d'autres pays affiliés à la Fédération Internationale des Transports pour qu'ils soutiennent cette protestation des camarades allemands en organisant des meetings de protestation et en protestant auprès de leurs gouvernements respectifs contre les agissements des autorités militaires franco-belges en Allemagne.

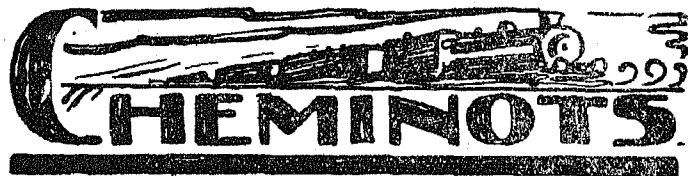
Les 35.000 chauffeurs allemands qualifiés qui font partie d'organisations et qui sont affiliés en même temps à l'I. T. F., espèrent que les chauffeurs des autres pays appuieront leur protestation et feront clairement entendre à leurs gouvernements respectifs que le siècle des automobiles a rendu désormais impossible le système d'esclavage et de servitude introduit par les militaristes sur le Rhin et dans la Ruhr.

Chauffeurs d'automobiles, camarades des autres pays, soutenez notre lutte et montrez par vos actes que le mouvement ouvrier international n'est pas un vain mot, mais qu'il est constitué par des millions d'ouvriers énergiques qui forment comme une muraille d'airain qui s'oppose à tous les assauts l'impérialisme, du militarisme et du capitalisme.

Vive la pensée de la solidarité ouvrière internationale !

Union allemande du Trafic,

Direction de la Section des Chauffeurs d'automobiles.



La Résistance passive au service de la lutte des Cheminots.

Nous empruntons à un article paru dans le « Cheminot », organe de l'Union tchéco-allemande, les détails que voici sur la résistance passive, qui consiste pour les cheminots à observer minutieusement et à la lettre les ordres de service :

« Car ce qu'il y a de tragi-comique dans ces règlements, c'est que, quand ils sont appliqués, ils arrêtent le trafic, et cela d'une façon si complète que le matériel roulant entrave les voies sur des kilomètres et met tous les horaires sens dessus dessous. Au lieu du trafic : l'embouteillage ! C'est à quoi l'on arrive en appliquant strictement les règlements, c'est pourquoi au fond l'on ne devrait pas parler de « résistance ». Veut-on définir la résistance passive, il faut dire : elle consiste simplement à appliquer minutieusement les ordres de service et elle a pour conséquence d'arrêter peu à peu le trafic et d'embouteiller les stations. Ce qui devrait servir à faciliter le trafic devient la cause d'un arrêt complet, ce qui prouve que la bureaucratie n'est capable d'édicter des règlements que pour un trafic ferroviaire idéal, — qui n'existe pas et qui ne peut exister, — et cela prouve aussi que dans ce domaine la pratique est bien éloignée de la théorie. Mais en même temps, la résistance passive, par là même qu'elle est possible, prouve que ces absurdes règlements supposent un personnel au complet, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, et que le personnel doit y suppléer par l'exécution d'heures supplémentaires et par l'application mitigée des règlements, — ce à quoi l'on donne alors le nom de trafic normal. Avec le système de la résistance passive, les Administrations des Chemins de fer ne peuvent pas avoir pris sur le personnel, puisque celui-ci travaille comme de coutume, sauf qu'il s'en tient à l'application stricte des ordres de service et qu'il ne néglige aucune des instructions compliquées qui ont pu germer dans les cerveaux des bureaucrates. Il tient simplement à accomplir son devoir jusque dans les moindres détails et avec toute la ponctualité et toute la prudence exigées dans l'intérêt du service et des employés mêmes. En même temps, le public est mis à même de constater lui-même que l'organisation actuelle des chemins de fer est des plus insuffisantes et que le personnel ne peut maîtriser le trafic qu'en côtoyant les règlements et en s'exposant tous les jours, voire toutes les heures, au danger de payer au prix de sa liberté ou de sa vie le nonsens de la rapacité des Administrations ferroviaires. »

Propriété privée ou propriété collective ?

Le fait qu'aux Etats-Unis l'exploitation des chemins de fer pendant la guerre se boucla par un déficit \$ 1,800,000,000, est utilisé par les partisans de la propriété privée comme argument contre la nationalisation.

Economie réalisée par l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement.

La légende selon laquelle l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement a produit un déficit de \$ 1,800,000,000 a été de nouveau répandue dans le public à la suite des statistiques établies par le Directeur général et qu'on est en train de publier. C'est la politique des tarifs suivie par le gouvernement, politique provoquée par les directeurs des compagnies de chemins de fer, qui a été responsable de ce déficit apparent. Quand le gouvernement a été obligé d'assumer le contrôle des chemins de fer, un tel résultat a été décidé d'avance pour imposer le silence aux partisans de la nationalisation.

Le fait est que pendant la guerre aucune entreprise privée ne travailla avec une aussi faible augmentation du prix de revient par unité. La table reproduite ci-dessous montre l'augmentation du prix de revient par unité, de 1914 à 1919, pour quelques industries principales du pays :

Industries :	Augmentation proportionnelle des frais de production :
Chemins de fer	58,7 %
U. S. Steel corporation (Acier)	83,8 %
Anthracite	107,2 %
Charbon bitumineux, sud-ouest	73,1 %
Charbon bitumineux, centre	102,3 %
Chaussures pour hommes	96,1 %
Chaussures pour femmes	121,7 %
Pétrole	69,0 %
Minoteries	102,5 %
Fil de coton (peigné)	130,2 %
Locomotives, Baldwin	168,8 %
Sucre (betteraves d'Amérique)	156,6 %
Sucre (cannes à sucre de Cuba et d'Amérique)	186,7 %

*L'exploitation des chemins de fer par le gouvernement
est économique.*

Dans la lutte engagée entre les deux modes d'exploitation, il est évident que l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement est beaucoup plus économique que l'exploitation privée.

Les \$ 1,800,000,000 payés par le gouvernement à l'industrie ferroviaire ne peuvent pas être attribués au manque d'économie de l'exploitation, mais il est entièrement dû au fait que le gouvernement n'a pas imité les industries privées dans la brusque hausse de leurs prix. La table ci-dessous compare l'augmentation des prix par unité chez les chemins de fer et chez les industries privées. L'augmentation est calculée en partant de la base de 1913—1914.

Augmentation des tarifs ferroviaires :		Augmentation des prix de gros :
1918	18 %	94 %
1919	34 %	111 %
1920, 1er semestre	34 %	238 %
1920, 2ième semestre	74 %	214 %

Les tarifs maintenus au minimum.

Si le gouvernement avait augmenté les tarifs ferroviaires comme l'a fait l'industrie privée pour ses produits, les recettes de l'exploitation auraient été en 1918 d'environ 940.000.000 de dollars plus grandes qu'ils ne l'ont été en réalité, celles de 1919 auraient augmenté de \$ 1.200.000.000 et celles de 1920 d'environ \$ 1.000.000.000. Pour faire face à l'augmentation des tarifs, le public aurait dû faire face à une somme de \$ 3.000.000.000 au lieu des \$ 1.800.000.000 que, par une seule opération de comptabilité, on attribue aux frais de l'exploitation par le gouvernement. C'est pourquoi l'on peut dire que l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement a épargné au peuple une somme de \$ 1,200,000,000.

Les millions épargnés à la nation.

Il est certain qu'avec l'exploitation privée la politique de l'augmentation des tarifs aurait coïncidé avec une augmentation. Pour les chemins de fer, comme on le voit par la première table, le prix de revient par unité a augmenté de 58,7 % de 1914 à 1919. Pendant la même période, le tarif des marchandises par unité n'a augmenté que de 34 %, tandis que l'augmentation du tarif des voyageurs s'est élevée à 27 %. Pour coïncider avec l'augmentation des frais d'exploitation, les tarifs en 1919 auraient dû être de 20 % plus élevés. Une augmentation des tarifs de 20 % aurait signifié un supplément annuel de recettes de plus d'un milliard de dollars. Cette somme aurait compensé le déficit de \$ 451.500.000 attribué à l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement pour cette année, et aurait produit une balance active de plus d'un demi-milliard de dollars.

Ce demi-milliard que le public n'a pas eu à payer sous forme d'augmentation des tarifs doit être entièrement considéré comme une économie épargnée au pays grâce à l'exploitation des moyens de transport par le gouvernement pendant l'année en question. L'assertion contraire selon laquelle l'exploitation privée des chemins de fer aurait épargné au pays des centaines de millions de dollars ne peut se baser que sur une interprétation mensongère des statistiques.



Grèves des Dockers à Gothenbourg.

Nous avons publié dans notre dernier numéro un article sur les salaires en Suède. Pour une large part à cause de certaines différences d'opinion sur des questions de principe au sujet du travail supplémentaire, et du temps employé à aller au travail ou à un autre port et à en revenir, les dockers de Gothenbourg n'ont pas été compris dans le contrat collectif récemment conclu.

Pour ce qui concerne la première question les circonstances ont créé une situation difficile pour ce qui concerne Gothenbourg. A diverses reprises, pendant la guerre, les dockers de Gothenbourg, dans le but de forcer les patrons à céder sur d'autres demandes, ont refusé de faire du travail supplémentaire. Lorsque enfin la convention fut signée, les stipulations suivantes entrèrent en vigueur :

Travail supplémentaire. Pour des bateaux de passagers et pour des bateaux faisant un service côtier régulier, le patron peut demander un travail supplémentaire tous les jours mais pour un temps qui ne dépasse pas de 3½ heures la durée ordinaire du travail. Pendant la dernière nuit, il peut être prolongé à 5 heures, entre midi et 10 heures du soir dans le but de finir l'appareillage d'un navire.

Sur les bateaux à voyageurs « Stockholm » et « Patricia » et d'autres qui font la même route, si ces bateaux arrivent si tard qu'il faille pendant la soirée débarquer les voyageurs et leurs bagages et la poste, les patrons sont en droit d'exiger que ce travail se fasse ; la dernière nuit avant le départ du navire, ils ont également le droit de demander un travail supplémentaire de durée illimitée.

Sur les bateaux qui ne tombent pas sous ces stipulations le patron peut demander du travail supplémentaire 3 soirées par semaine et par vaisseau pour un temps de 3½ heures par nuit, la dernière nuit exceptée, où le temps supplémentaire peut être étendu à 5 heures, soit jusqu'à minuit, si le vaisseau doit être préparé ; mais le samedi, ce temps supplémentaire doit finir à 10 heures du soir.

L'année dernière, lorsque la convention devait être révisée, l'arbitre proposa de faire les mêmes conditions pour le travail supplémentaire à Gothenbourg que pour tous les autres ports de la Suède, sans s'assurer d'abord de ce qu'impliquait une

Vers l'unité.

Nous reproduisons ci-après un extrait du compte-rendu de la dernière réunion du Comité Exécutif de l'Union Nationale des Cheminots de Grande-Bretagne :

« Union des Employés des Chemins de fer. »

Après avoir reçu le Comité Exécutif de l'Union des Employés des Chemins de fer et pris connaissance du rapport du secrétaire général concernant les méthodes à employer pour organiser les diverses catégories d'employés, le Comité exécutif est convaincu que le seul moyen d'aplanir les divergences existant chez les cheminots et de préparer la résistance à toute attaque relative aux conditions de travail, c'est l'organisation de tous les cheminots en une seule Union. Dans ce but, le Comité exécutif a décidé de proposer au Conseil Général du Congrès syndical (c. à d. la Confédération du Travail) la convocation d'une Conférence des syndicats de cheminots pour examiner la question du fusionnement. Il espère sincèrement que l'Union des Employés des Chemins de fer se joindra à nous pour s'efforcer de réaliser la création d'une organisation unique des cheminots.

Nos meilleurs vœux de réussite à nos camarades !

telle proposition. Les patrons, y voyant bien des possibilités, se jetèrent dessus, insistèrent sur son application, craignant d'autre part de rompre les négociations avec le reste de la Suède. Les dockers de Gothenburg ne voulant entraîner leurs camarades dans un conflit, décidèrent de sacrifier leurs propres intérêts, à la condition que l'état de choses serait changé dès qu'une nouvelle convention devra être signée. Les termes consentis sont les suivants :

Le travail supplémentaire sera fait à la réquisition du patron, mais avec les exceptions suivantes et à condition qu'il ne dure pas plus de 2 heures après l'arrêt normal du travail.

La nuit qui précède le départ d'un bateau, le travail supplémentaire sera fait, si nécessaire, au-delà de ces limites.

Les stipulations ci-dessus ne s'appliquent pas aux vaisseaux de passagers ou aux steamers qui font le service régulier de côte, et sur lesquels le travail supplémentaire doit être fait à la réquisition du patron.

Ces stipulations ne sauraient empêcher patrons et ouvriers de conclure des conventions personnelles.

La conséquence de l'application de cette dernière clause est tout-à-fait différente à Gothenbourg que dans les autres ports suédois. Comme Gothenbourg a beaucoup de service régulier avec l'Angleterre, la Hollande, la Méditerranée et l'Amérique, cette stipulation peut impliquer un temps de travail supplémentaire illimité.

Les camarades d'autres pays seront peut-être surpris que les dockers suédois ne demandent pas l'introduction du système des trois équipes. La raison en est qu'il est difficile de trouver assez de travail pour trois équipes régulières et qu'en outre tout ce travail est du travail à forfait.

Il s'est produit de semblables divergences au sujet de la proposition des patrons d'abolir le paiement pour le temps employé à aller à l'ouvrage ou à un autre dock, ce qui signifierait la prolongation de la durée du travail d'environ 1 heure.

Unanimement les dockers rejetèrent ces demandes et l'arbitre ne réussit pas à arriver à un compromis. En considération du fait que le coût de la vie à Gothenbourg va augmenter parce qu'il va y avoir sous peu une exposition, les ouvriers n'étaient pas disposés à accepter la réduction de 5% dès le 1er juillet 1923 convenue pour tous les autres ports de la Suède. Il fut donc impossible de s'entendre et les patrons reprirent leur première proposition d'une réduction de 10%.

Une grève fut proclamée le 15 janvier qui dure encore. Les patrons font de grands efforts pour trouver des sarrasins et ont, en fait, réussi à trouver quelque 100 hommes prêts à prêter main forte à la « Garde blanche » toujours prête à sauver la patrie.

L'Union des Ouvriers du Transport et leur secrétaire Charles Lindley sont pour le moment occupés à continuer tranquillement la lutte. Elle a déclaré elle-même qu'ils sont en état de tenir jusqu'en été, ou même jusqu'à la fin de l'année. Les membres de l'Union payent une contribution de secours de 2 couronnes par semaine et on s'attend à ce que le montant reçu ne suffise pas seulement à payer des secours aux grévistes mais même à assister ceux qui seront lockoutés dans d'autres professions.

Solidarité Internationale.

L'Union allemande du Trafic a fourni une nouvelle preuve de la solidarité qui la lie aux camarades étrangers, en distribuant une feuille volante relative à la grève des dockers à Gothenbourg, et dont nous donnons la traduction ci-après :

Attention.

Grève des Dockers en Suède

Nous venons de recevoir de l'Union suédoise des Ouvriers du Transport un télégramme nous informant que les dockers de Gothenbourg sont en grève.

Attention.

Le même télégramme nous informe que des marins allemands travaillent sur terre, donc en qualité de briseurs de grève.

Il est du devoir de nos camarades de *refuser absolument tout travail qui ferait d'eux des briseurs de grève.*

Les Briseurs de Grève sont des Traîtres !

C'est pourquoi, ne vous laissez pas tenter par l'argent de Judas parce que celui-ci est versé en couronnes. Songez que nous aussi nous pourrions être acculés à la même situation que celle où se trouvent actuellement les dockers suédois. Nous espérons que les officiers à bord, s'abstiendront d'essayer à l'aide de menaces de faire de leurs hommes des briseurs de grève.

Vive la Solidarité !

Union allemande du Trafic, Section des Gens de Mer.

Grande-Bretagne.

Ouvriers de l'exportation charbonnière : Durée du travail.

Les exporteurs de charbon des ports de South Wales s'efforcent de réintroduire le système qui prévalait avant la guerre et d'après lequel les ouvriers charbonniers de ces ports étaient astreints à un travail continu. Le mouvement des employeurs date du mois de mars 1922, lorsque les ouvriers acceptèrent une augmentation d'une demi-heure de travail pour chaque équipe, de lundi à vendredi inclusivement, c'est-à-dire cinq heures de travail supplémentaires par semaine.

Le système actuel est le suivant : deux équipes travaillent, la première commence à 6 h. (matin) et termine à 2 h. 30 (après-midi), la seconde commence à 2 h. 30 et finit à 10 h. 30 (soir). Des négociations furent entamées au sujet de ce que les employeurs entendent par « plus grande élasticité », mais ils ne présentèrent pas de propositions précises, et finalement une Commission d'enquête paritaire examina les conditions en vigueur dans les ports de South Wales. Cette enquête eut pour résultat d'établir que dans certains ports l'étendue du trafic actuel ou à venir, justifiait la création d'une troisième équipe, et lors de négociations ultérieures les représentants des ouvriers furent autorisés à approuver la création d'une troisième équipe partielle pour une période d'essai de trois mois, à condition que le tarif des salaires fût modifié de façon à protéger les ouvriers contre toute réduction de leur salaire actuel.

Une nouvelle conférence avec les employeurs eut lieu le 7 mars : les patrons rejetèrent les propositions clairement formulées par les représentants des ouvriers et proposèrent le recours à une Commission d'arbitrage qui serait à instituer conformément à la loi d'arbitrage. En outre, ils prétendirent que la question de la rémunération de la troisième équipe était hors de la compétence d'une telle Commission d'arbitrage, et ainsi les négociations échouèrent. Le Ministère du Travail a été maintenant saisi de l'affaire, car les ouvriers lui ont adressé une énergique protestation contre l'action des employeurs. Les ouvriers sont décidés à repousser l'introduction systématique d'heures supplémentaires, et ils se basent sur le principe de la semaine de quarante-quatre heures pour tous les ouvriers du Transport.

Employés d'Omnibus.

Les employés des omnibus de Londres, dont le nombre s'élève à quelques 12.000 chauffeurs et receveurs, ont obtenu une victoire complète en ce qui concerne la proposition des Compagnies de modifier l'accord actuel. La première proposition des Compagnies prévoyait par semaine une réduction de deux shillings pour les chauffeurs et de six pences pour les receveurs à partir du mois de février dernier, et le salaire devait être augmenté ou baissé d'un shilling par semaine pour chaque augmentation, on baisse de 4 points sur le chiffre d'existence fixé par le Ministère du Travail au taux de 135 points au-dessus du niveau d'avant-guerre comme base pour

l'accord. Cette proposition fut soumise au vote des ouvriers : 8.803 voix rejetèrent la proposition et 1.501 voix l'acceptèrent, ce qui fait une majorité négative de 7.302 voix. De nouvelles négociations eurent alors lieu avec les Compagnies, qui présentèrent une proposition modifiée prévoyant une réduction d'un shilling par semaine pour les chauffeurs et les receveurs. Cette proposition fut soumise aux voix : 8.352 la rejetèrent, et 2.016 l'acceptèrent, ce qui fait une majorité négative de 6.336 voix. Ce résultat fut notifié aux Compagnies, qui déclarèrent alors qu'elles avaient soumis l'affaire à une révision complète et que, conformément aux réclamations présentées, elles consentaient à retirer leurs propositions et à maintenir l'accord actuel.

Les conditions de salaires et de travail des dockers hollandais.

Entre les organisations de dockers (Union centrale des Ouvriers des Transports et des Ouvriers des Transports catholiques et protestants) et les Compagnies de navigation « Noord » (Amsterdam) et « Zuid » (Rotterdam), il y a maintenant accord complet sur les conditions de salaires et de travail des dockers à Amsterdam et à Rotterdam.

Salaires et Durée du travail.

Les modifications les plus importantes apportées aux conditions antérieures sont : une augmentation de la durée du travail (une demi-heure par jour, soit 3 heures par semaine), une réduction du salaire journalier des manœuvres (F. 5,85 pour 8½ heures au lieu de F. 6,30 pour 8 heures de travail), une réduction du salaire hebdomadaire minimum des ouvriers fixes (F. 29,50 au lieu de F. 32,50). Au port d'Amsterdam, la proportion est quelque peu différente pour les manœuvres : leur salaire a été réduit comme suit : F. 6,05 pour 8½ heures au lieu de F. 6,65 pour 8 heures de travail.

Mais il faut cependant tenir compte du fait que depuis la conclusion du dernier accord le coût de la vie aux Pays-Bas a diminué de 8¼ %.

Le travail, de jour et de nuit, est distribué de telle sorte que deux périodes de travail réunies ne dépassent pas les 8½ heures. La durée du travail, le samedi matin, est de 5½ heures.

Heures supplémentaires.

L'accomplissement d'heures supplémentaires est permis lorsqu'il s'agit de charger ou de décharger un navire pour que celui-ci puisse lever l'ancre. Toutefois, la journée de travail ne pourra pas dépasser 10 heures.

Ces heures supplémentaires sont payées comme suit : F. 0,90 par heure l'après-midi, Fl. 1,— par heure le soir et F. 1,15 la nuit.

Si des heures supplémentaires sont effectuées le samedi après-midi, celles-ci seront payées à raison de 90 cents l'heure. Lorsque le travail supplémentaire comporte 4 heures le soir, il est versé une indemnité supplémentaire de 90 cents. Pour le travail de nuit, il est versé une indemnité de F. 1,50 pour la 1ère période de 4½ heures et de 1,35 pour la deuxième période de 4 heures.

Travail du dimanche.

Pour le travail du dimanche, l'indemnité supplémentaire est comme auparavant de F. 3,— pour 4 ou 4½ heures. Le dimanche est compté à partir de samedi soir à 6 heures jusqu'à lundi matin à 6 heures.

Travail mécanique.

Le travail mécanique comprend tous les travaux effectués par les ouvriers en chargeant et déchargeant des marchandises à l'aide de grues, de ponts roulants, d'élévateurs et de transporteurs, ainsi que tous les travaux effectués sur les lieux où

se trouvent les machines en question et qui s'y rapportent directement ou indirectement. Pour le travail mécanique, la durée du travail est également fixée à 48 heures par semaine et à 8½ heures par jour. Mais comme il s'agit là en grande partie d'un travail continu, la durée du travail n'est que de 8 heures par jour. Le salaire des ouvriers fixes y est établi comme suit :

Minimum par semaine : F. 29,50 pour les soutiers et les dockers ordinaires, à condition qu'ils effectuent tous les travaux qui peuvent se présenter,

F. 33,50 pour un 1er mécanicien,

F. 31,50 pour un 2e mécanicien, pour autant qu'il y a un 1er mécanicien,

F. 31,50 pour un conducteur de grues-élévateurs électriques,

F. 31,50 pour un maître d'équipage,

F. 27,— pour un chauffeur à son entrée en service,

F. 29,50 pour un chauffeur possédant le titre de mécanicien de réserve, titre qu'il reçoit après 1 année de service s'il a passé avec succès l'examen que l'employeur lui aura donné l'occasion de subir.

Salaires des manœuvres :

F. 2,75 pour une période de 4 heures,

F. 3,10 pour une période de 4½ heures,

F. 3,80 pour une période de 5½ heures.

Salaires aux pièces.

L'accord contient, aussi bien pour Rotterdam que pour Amsterdam, un grand nombre de stipulations concernant les salaires aux pièces.

Des indemnités sont versées pour tout travail effectué aux pièces. Les salaires ne doivent pas être inférieurs au taux des salaires à la journée.

Cela nous entraînerait trop loin en publiant ici ces tarifs. Mais nous sommes toujours prêts à fournir aux organisations affiliées tous les renseignements qu'elles voudront nous demander.

Pour Amsterdam, le tarif a été réglé en prenant pour base le règlement en vigueur à Rotterdam.

L'accord est valable jusqu'à fin juin 1923.

..

Outre le changement des conditions de salaires et de travail que nous avons relaté ci-dessus, les employeurs ont fait savoir aux marins retraités qu'il ne leur était plus possible de verser la pension de retraite.

Ils allèguent pour raison le fait que les armateurs ne sont plus affiliés à l'Association des Armateurs et qu'ils n'ont pas pu se mettre d'accord avec les organisations ouvrières.

Les organisations ont été également informées qu'on aimerait négocier avec elles au sujet des pensions de retraite à accorder aux dockers.

Ces règlements de pensions, qui accordaient aux dockers et aux gens de mer à partir de 65 ans une pension pouvant s'élever jusqu'à F. 10,—, n'existaient que depuis quelques années. Les employeurs avaient pu jusqu'à présent se dédommager en augmentant le frêt, mais il semble qu'avec l'augmentation de la concurrence ils ne veulent plus le faire.

Il est incontestable que le haut cours du change hollandais rend difficile la situation des entreprises de transports et aggrave fortement le chômage.

A cela il faut ajouter l'esprit réactionnaire qui règne dans les milieux patronaux et le peu de combativité des ouvriers ; c'est pourquoi les employeurs saisissent l'occasion pour mener l'assaut contre tous les droits conquis par les ouvriers.

L'irritation règne cependant chez les dockers et les marins et elle se manifesterait certainement quand le mouvement des ports reprendra.

GENS DE MER

Les Traditions de la Mer.

Le 3 février, le chalutier à vapeur anglais « Sargon » fut surpris par un ouragan au large des Shetland, après avoir épuisé son stock de charbon. Après restés 18 jours sans nourriture, ils furent aperçus et amenés à Reykyavik, après une navigation de 200 milles dans une violente tempête, par le chalutier allemand « Schleswig-Holstein ».

Robert Williams, au nom de la Fédération anglaise des Ouvriers du Transport, a envoyé la lettre suivante de remerciements au Secrétaire de l'Union allemande du Trafic : Cher camarade Döring,

Permettez-moi de transmettre, au nom des ouvriers anglais du transport, nos sentiments de reconnaissance et d'admiration pour les magnifiques actes de sauvetage accomplis par l'équipage du chalutier de pêche allemand « Schleswig-Holstein », qui, par son merveilleux courage et au milieu des dangers de la mer, a sauvé la vie à celui du chalutier à vapeur « Sargon » de Grimsby. Il y a eu bien de la joie au port de Grimsby au retour du « Sargon » et de son équipage, samedi soir passé.

Je vous prie instamment de communiquer nos remerciements à l'équipage du « Schleswig-Holstein », par le moyen de votre organe officiel. Nous avons été péniblement affectés de la lamentable rupture des grandes traditions de la mer pendant les 4 années de guerre, avec ses cauchemars de guerre sous-marine, de mines et d'attaques dirigées contre les vaisseaux de commerce.

Pendant des siècles, ce fut une tradition intangible des marins de toutes les races et de toutes les nations de se porter mutuellement secours au moment du danger et tout récemment seulement un de nos vaisseaux de ligne a rendu le même service à l'équipage d'un cargo allemand. Nous sommes heureux de constater que les odieux effets de la guerre sont en train de disparaître et que les nobles et héroïques traditions de la mer recommencent à s'imposer. Je souhaite seulement qu'il fût possible à toute la classe ouvrière de la Grande-Bretagne, par solidarité politique et industrielle, de donner le coup mortel à l'horrible politique que le gouvernement français — et je suis sûr sans l'assentiment du prolétariat français — inaugure maintenant contre le peuple allemand.

A mon avis, le moment s'est appréciablement rapproché où le prolétariat de tous les pays se resserrera en une Union unique de fraternité et de solidarité internationales et je veux espérer que la classe ouvrière de nos divers ports sera désormais plus tolérante aux marins et pêcheurs allemands, qui recherchent l'hospitalité de ces ports pour y gagner leur vie. S'il y a formidable concurrence entre pêcheurs anglais et pêcheurs allemands, causant actuellement des perturbations dans les ports britanniques, personne ne saurait légitimement en rendre les Allemands responsables. Les monstrueux effets du Traité de Paix de Versailles se sont manifestés dans la condition des masses allemandes forcées de descendre à un inouï minimum de vie, et si nous, en Angleterre, voulons nous défendre de tomber en servitude économique, ce ne saurait se faire que par la reconnaissance ouverte et franche de l'identité des intérêts entre prolétariat anglais et prolétariat allemand, et, en réalité de prolétariat de toutes les autres nations.

Acceptez derechef, au nom des ouvriers du Transport organisés et adressez à votre tour à l'équipage du « Schleswig-Holstein » l'expression de notre grande admiration pour leurs efforts si humains — et vraiment couronnés de tant de succès — dans leur généreuse entreprise de sauvetage.

Congrès des Gens de Mer lettons.

L'Union lettonne des Gens de mer a tenu sa 2e assemblée annuelle le 25 février. Les organisations locales de Libau et de Riga qui comptent 1.000 membres étaient toutes deux représentées.

D'après le compte-rendu du Congrès, on constate l'importance du chômage en conséquence de la dépression. Avant la guerre les ports lettones occupaient 6.000 Gens de mer ;

aujourd'hui, ce nombre est tombé à 1.500. Les conditions, ces dernières années, ont empiré de jour en jour. Nombreux sont les Gens de mer qui ont émigré aux Etats-Unis et dans les pays occidentaux.

Naturellement, ces circonstances ont fait baisser considérablement l'effectif de l'Union, les versements des cotisations sont entravés et, en 1923, l'Union va subir une crise inouïe.

Havelock Wilson et son Organisation.

La revue néerlandaise « Informations économiques et statistiques » (Economisch-Statistische Berichten) publie dans son numéro du 28 février un article sur la navigation, les salaires et l'organisation des marins aux Pays-Bas.

Le jugement flatteur que nous reproduisons ci-dessous montre combien Havelock Wilson et son I. S. F. peuvent s'honorer de la faveur des patrons :

« Les salaires n'ont toujours pas encore été adaptés aux circonstances si modifiées — et bien que les syndicats le contestent énergiquement — les armateurs, dont le chemin n'est pourtant certainement pas jonché de roses, se plaignent à juste titre de la faible collaboration qu'ils reçoivent de la part des organisations ouvrières néerlandaises, dont les dirigeants ignorent malheureusement la vaste conception d'Havelock Wilson et qui considèrent les efforts que font les patrons pour revenir à des salaires qui rendent l'exploitation possible comme des tentatives déplacées pour modifier le taux des salaires actuellement payés aux gens de mer. »

Un avertissement de plus pour ceux qui jusqu'ici ont marché d'accord avec la direction de l'I. S. F. !

Les salaires du Personnel du pont et de la machine au Danemark.

A la suite de l'accord conclu entre l'Union danoise des chauffeurs et les armateurs, les salaires devront être abaissés de 1% chaque fois que l'index de vie chère baissera de 3 points. Lorsque cet accord fut conclu, l'index était à 237 ; en février il tomba à 198, ce qui aurait dû amener une réduction de 13% sur les salaires. Mais comme une telle mesure aurait été par trop draconienne, l'Union des chauffeurs pria les armateurs de procéder à une réduction partielle en attendant la publication des prochains chiffres-index en août.

En réponse à une lettre qui lui fut adressée, l'Association des armateurs communiqua ce que voici :

« En réponse à votre honorée du 12 février, nous vous informons que l'Association danoise des armateurs (Dansk Dampskibsrederiforening) a décidé dans sa séance d'hier, pour satisfaire vos désirs concernant le règlement des salaires, de faire subir au tarif actuel une réduction de 7% à partir de samedi 10 ct., tandis que les 6% restants, que l'Association a également le droit de déduire, ne seront déduits que lors du prochain règlement, c. à d. en août 1923.

« Comme nous consentons à ce que les salaires soient fixés à un chiffre arrondi en votre faveur et divisible par 5, le tarif est maintenant le suivant :

un conducteur de petit cheval et un maître d'équipage	Kr. 195,— par mois ;
un chauffeur et un mécanicien	Kr. 175,— par mois ;
un soutier-charbonnier de plus de 22 ans	Kr. 120,— par mois ;
un soutier-charbonnier de moins de 22 ans	Kr. 95,— par mois ;

Aux termes du § 4, l'indemnité pour la nourriture fixée pour les équipages qui ne sont pas nourris par l'armateur est de Kr. 3,75 par personne et par jour.

Surtravail selon § 3 pour chaque demi-heure commencée	Kr. 0,65 l'heure.
Vapeur pour chauffage-central, selon § 3	Kr. 9,— l'heure.
Salaire journalier d'un chauffeur, selon § 4	Kr. 1,40 l'heure.
Salaire journalier d'un soutier-charbonnier, selon § 4	Kr. 1,15 l'heure.
Salaire journalier pour heures supplémentaires d'un chauffeur, selon § 4	Kr. 1,65 l'heure.
Salaire journalier pour heures supplémentaires d'un soutier-charbonnier, selon § 4	Kr. 1,40 l'heure.
Quart de nuit	Kr. 11,— l'heure.

En outre, il est expressément stipulé que pendant la durée de l'accord on ne pourra présenter à l'Association des armateurs aucune demande de nouvelles modifications.

Salaires des Gens de mer allemands.

Il est certain que les salaires payés par les armateurs aux gens de mer allemands sont ridiculement bas, si l'on tient compte de la valeur actuelle du mark, par rapport à ce que reçoivent les marins d'autres pays.

Mais pour juger de la valeur d'un salaire, il faut tenir compte avant tout de son pouvoir d'achat dans le pays en question.

Dans la plupart des pays, les salaires des gens de mer sont inférieurs à ceux de beaucoup d'autres catégories d'ouvriers. Il en a été de même jusqu'à il y a peu de temps pour les gens de mer allemands. La différence était particulièrement sensible par rapport aux ouvriers des ports, qui peuvent être considérés comme une des catégories les mieux payées.

La Section des marins de l'Union allemands du Trafic, non seulement a pu rattraper les salaires payés aux ouvriers des ports, mais elle est même parvenue à les dépasser par l'accord conclu en janvier. Voici la comparaison :

salaire hebdomadaire d'un ouvrier du Port, en janvier	M. 24.000
salaire hebdomadaire d'un matelot et d'un chauffeur, en janvier	M. 23.400

Il faut ajouter à ces salaires la nourriture donnée par les armateurs aux équipages. L'indemnité pour la nourriture fixée pour les équipages, qui ne sont pas nourris par l'armateur est de M. 16.600 par semaine. Le salaire mensuel d'un matelot et d'un chauffeur est de M. 101.400 pour le mois de janvier. Le salaire d'un ouvrier du Port, en prenant pour base 26 jours ouvrables, était de M. 104.000 en janvier, mais celui-ci doit subvenir lui-même aux frais de la nourriture tandis que le marin la reçoit à part des mains de l'armateur. Les gens de mer allemands ont obtenu ce résultat grâce à la ferme représentation de leurs intérêts par l'Union du Trafic.

Après 30 jours écoulés, quand le navire aura séjourné 48 heures dans un ou plusieurs ports étrangers, les gens de mer recevront en plus de leur salaires : un lieutenant 15 shillings, les hommes 10 shillings, un mousse 5 shillings. Considérées de l'étranger, ces indemnités ne sont pas très fortes, mais calculées en marks elles représentent toute une fortune !

La conclusion que l'on peut tirer en tout cas de ce bref exposé, c'est qu'en Allemagne les salaires des gens de mer ne sont pas inférieurs à ceux des autres ouvriers.

Ci-dessous une table montrant le développement des salaires, de 1918 à 1922.

Salaires mensuels	1. 1. 18	1. 2. 19	16. 10. 19	1. 2. 20	1. 5. 20	1. 10. 20	1. 9. 21	1. 12. 21	1. 4. 22	1. 6. 22	1. 7. 22	1. 8. 22	1. 9. 22	1. 10. 22	1. 11. 22	1. 12. 22	1. 1. 23
	à 31. 1. 19	à 15. 10. 19	à 31. 1. 20	à 30. 4. 20	à 30. 9. 20	à 31. 8. 21	à 30. 11. 21	à 31. 3. 22	à 31. 5. 22								
	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
1er lieutenant, pont	375.—	500.—	600.—	850.—	1000.—	1400.—	2100.—	2400.—	4200.—	5460.—	6300.—	7980.—	14770.—	27330.—	54660.—	81990.—	163980.—
2me lieutenant, pont	325.—	415.—	500.—	750.—	900.—	1250.—	1875.—	2175.—	3800.—	4940.—	5700.—	6230.—	11530.—	21330.—	42660.—	63990.—	127980.—
1er mécanicien . .	600.—	700.—	850.—	1100.—	1250.—	1650.—	2475.—	2775.—	5500.—	7150.—	8250.—	10450.—	19340.—	35780.—	71560.—	107340.—	214680.—
2me mécanicien . .	375.—	500.—	600.—	850.—	1000.—	1400.—	2100.—	2400.—	4200.—	5460.—	6300.—	6990.—	12940.—	23940.—	47880.—	71820.—	143640.—
Seconds-mâtres . .	220.—	302.50	320.—	520.—	620.—	800.—	1200.—	1500.—	2750.—	3580.—	4130.—	5230.—	9680.—	17910.—	35820.—	55170.—	110340.—
Charpentiers . . .	220.—	319.—	345.—	545.—	645.—	825.—	1240.—	1540.—	2850.—	3710.—	4280.—	5420.—	10030.—	18560.—	37120.—	55680.—	111360.—
Voiliers	220.—	302.50	320.—	520.—	620.—	800.—	1200.—	1500.—	2750.—	3580.—	4130.—	5230.—	9680.—	17910.—	35820.—	53730.—	107460.—
Timoniers	180.—	275.—	290.—	490.—	590.—	770.—	1140.—	1440.—	2675.—	3480.—	4020.—	5090.—	9420.—	17430.—	34860.—	52290.—	104580.—
1er matelot	170.—	242.—	275.—	475.—	575.—	735.—	1105.—	1405.—	2600.—	3380.—	3900.—	4940.—	9140.—	16910.—	33820.—	50730.—	101460.—
2me matelot	110.—	154.—	175.—	275.—	275.—	400.—	600.—	600.—	1200.—	1560.—	1800.—	2280.—	4220.—	7810.—	15620.—	23430.—	46860.—
Mousses	75.—	110.—	150.—	250.—	250.—	350.—	525.—	525.—	785.—	1020.—	1180.—	1500.—	2780.—	5150.—	10300.—	15450.—	30900.—
	65.—	82.50	100.—	200.—	200.—	250.—	375.—	375.—	560.—	730.—	840.—	1070.—	1980.—	3670.—	7340.—	9790.—	19580.—
Sous-lieutenant de la machine . .	220.—	297.—	320.—	520.—	620.—	800.—	1200.—	1500.—	2750.—	3580.—	4130.—	5230.—	9680.—	17910.—	35820.—	53730.—	107460.—
Chauffeurs	180.—	275.—	275.—	475.—	575.—	735.—	1105.—	1405.—	2650.—	3450.—	3980.—	5040.—	9330.—	17260.—	34520.—	51780.—	103560.—
Soutiers-charbonniers .	170.—	220.—	225.—	425.—	525.—	635.—	955.—	1255.—	2400.—	3120.—	3600.—	4560.—	8740.—	15620.—	31240.—	46860.—	93720.—
Cuisiniers	220.—	319.—	375.—	575.—	675.—	825.—	1240.—	1540.—	2850.—	3710.—	4280.—	5420.—	10030.—	18560.—	37120.—	55680.—	111360.—
Stewards	150.—	176.—	250.—	450.—	550.—	675.—	1015.—	1315.—	2440.—	3180.—	3660.—	4640.—	8590.—	15900.—	31800.—	47700.—	95400.—
Aides-cuisiniers . .	100.—	150.—	225.—	425.—	525.—	675.—	1015.—	1315.—	2440.—	3180.—	3660.—	4640.—	8590.—	15900.—	31800.—	47700.—	95400.—
Quartier-maître . .	120.—	192.50	225.—	325.—	325.—	475.—	715.—	715.—	1525.—	1990.—	2290.—	2900.—	5370.—	9940.—	19880.—	29820.—	59640.—
Indemnité pour la nourriture par jour	4.—	4.—	6.—	10.—	10.—	12.—	25.—	30.—	50.—	50.—	50.—	90.—	170.—	400.—	800.—	1200.—	2400.—
Salaire pour heures supplémentaires . .	1.50	1.50	2.—	3.—	3.—	4.—	6.—	6.—	14.—	18.25	21.—	28.—	52.—	100.—	200.—	300.—	600.—