



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 17/20

AMSTERDAM, LE 15 OCTOBRE 1923

Sommaire : *Communications diverses :* Le fascisme progressant. — La nouvelle phase du gouvernement fasciste. — Grève des Mineurs d'Amérique. — *Communications du Bureau.* — *Contre la Guerre.* — Nouvelle Imposition. — Rectification. — *Cheminots :* Les Directions des Chemins de Fer et la journée de huit heures — Chemins de fer et autos travaillent de concert. — Prolongement de la durée du travail aux Chemins de Fer Fédéraux de la Suisse. — Un grave conflit auprès des Chemins de Fer Fédéraux Suisses. — La résistance passive, moyen de lutte des Cheminots. — Aggravations menaçant les Cheminots hollandais. — Autriche. — Yougoslavie. — Grande-Bretagne. — L'activité de l'organisation des Cheminots russes. — Toiture des nouvelles locomotives de marchandises destinées à la Russie. — L'Union des Cheminots scandinaves. — L'Union des Cheminots suédois en 1922. — Le Congrès de la Fédération des Cheminots suisses. — Congrès et Conférence Nationale des Cheminots espagnols. — Réduction du Personnel des Chemins de Fer en Italie. — Les Cheminots américains demandent une augmentation de salaires. — Les cheminots munichois empêchent des transports de Fascistes. — *Ouvriers du Transport :* Hans Dreher † — Conférence des Ouvriers du Transport à Gothenbourg du 10 au 12 août, 1923. — Société Anonyme des Tramways berlinois. — Union allemande du Trafic. — Nouvelle orientation en Italie ? — *Gens de Mer :* Les Gens de Mer italiens. — Le boycottage de la maison d'armement Wilhelm Wilhelmson, Christiania. — La grève des Marins yougoslaves. — Congrès extraordinaire de la Fédération française des Gens de Mer. — Salaires et heures de travail des Marins dans différents pays.

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

A nos lecteurs.

Par suite de maladie de diverses personnes de notre personnel et en dépit de toutes nos tentatives, il nous a été impossible de préparer à temps ce numéro de notre Bulletin.

Nous en avons alors combiné quelques-uns.

Le prochain numéro paraîtra, nous l'espérons, en novembre prochain et nous y commencerons la publication des résultats de notre enquête sur les conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways. Les Organisations, qui n'ont pas encore répondu à notre questionnaire, sont priées de nous le retourner immédiatement avec les réponses à la rigueur par parties, si impossible autrement.

Le fascisme progressant.

Un nouvel avertissement.

La « démocratie », au nom de laquelle des millions de prolétaires, excités les uns contre les autres, se sont fait tuer dans la guerre mondiale, peut enregistrer une nouvelle victoire !

En Espagne une clique d'officiers a totalement arrêté la machine parlementaire et s'est emparé du Gouvernement.

Le général de Rivera, le chef du mouvement, a écrit au roi dans une lettre, en date du 15 septembre :

« Je prends la liberté de proposer à Votre Majesté l'institution d'un Directoire Militaire sous ma direction, qui disposera, sans qu'on distribue les portefeuilles ou les fonctions de ministres, de tous les pouvoirs, du droit d'initiative et des responsabilités, inhérents à un gouvernement complet, mais à qui il ne faudra qu'une seule signature exécutive qui sera celle de Votre Majesté ; dans ce but, je serai l'unique personne qui, en présence de Votre Majesté et du Procureur Général du Royaume, s'agenouillera avec tout le respect et le patriotisme que comportera l'occasion solennelle, devant les Saints Evangiles, pour prêter le serment de fidélité au roi et à la patrie, avec l'intention que l'autorité de la constitution soit rétablie, dès que Votre Majesté aura accepté le Gouvernement que je lui proposerai. »

Le même jour le roi docile déclara que le Général Primo de Rivera était nommé chef d'un Directoire Militaire, chargé de gouverner l'état et investi du plein pouvoir d'émettre des décrets qui feront force de loi, jusqu'à ce qu'ils soient abrogés par des décisions parlementaires, dûment sanctionnées par le Roi.

Tous les ministères sont supprimés !

Le capitalisme a fait naître, à la suite de ses guerres impérialistes, une situation si chaotique que sa position privilégiée, lui permettant d'exploiter la classe ouvrière et de dominer le monde, est sérieusement mise en danger.

Dans tous les pays, on invoque l'homme fort, qui soit à même de rétablir l'ordre, de rendre au capitalisme son rôle de nominateur absolu et de refouler la classe ouvrière à un niveau plus bas, si possible, que celui d'avant-guerre.

Le Dictateur peut à cet effet faire usage de tous les moyens. La violence, même sous son aspect le plus brutal, en est un.

Le mouvement ouvrier des différents pays en a déjà éprouvé les conséquences.

Si le fascisme, ce phénomène si manifestement réactionnaire, n'a pas encore fait son entrée d'une façon ouverte, on peut cependant percevoir les indices, faisant prévoir que la

classe possédante ne se contente plus de l'attitude adoptée jusqu'ici à l'égard du mouvement ouvrier, mais aspire à faire usage de moyens plus radicaux.

Que les événements en Espagne soient pour la classe ouvrière de tous les pays un nouvel avertissement et une exhortation à enrayer, le plus énergiquement possible, tout ce qui la divise afin qu'elle soit à même d'opposer au danger toujours grandissant du fascisme international, l'unité la plus complète, unité *d'organisation* et *d'action*.

*
**

Nos camarades espagnols se trouvent au seuil d'une période bien pénible. Non seulement nous devons étudier les moyens qui nous permettront de faire face d'une façon générale au fascisme grandissant, mais encore devons-nous consacrer une attention toute spéciale à la recherche des mesures propres à empêcher que l'exemple donné par l'Italie, en ce qui concerne la persécution du mouvement ouvrier, ne soit imité en Espagne.

La nouvelle phase du gouvernement fasciste.

Renouveau d'activité syndicale auprès des organisations italiennes des transports.

Faut-il voir dans l'attitude du gouvernement fasciste la résipiscence de quelqu'un qui se rend compte de ses torts envers la classe ouvrière — torts innombrables, allant depuis les incendies des maisons syndicales et la destruction des coopératives, jusqu'aux sévices les plus cruels et brutaux contre des femmes et des hommes qui, ayant foi dans l'organisation prolétarienne, lui avaient consacré le meilleur de leurs forces — ou ne faut-il y voir qu'un simple escamotage politique, ayant pour but de duper ceux qui, au Parlement, représentent le prolétariat et les partis politiques de gauche ?

Nous nous abstenons d'exprimer une opinion prématurée, car de bonne foi, ainsi que nous l'avons toujours été jusqu'ici, nous comptons attendre que les promesses données soient réalisées par un acte.

M. Mussolini a déclaré au Parlement, le 15 juillet, en s'adressant aux députés, dirigeants de la C. G. T. italienne, qu'il permettrait les manifestations de quelque nature qu'elles soient, pourvu qu'elles restent dans les limites fixées par les lois.

La Confédération Generale del Lavoro répondit par la bouche de son Secrétaire Général, le député d'Aragona à cette affirmation précise d'une façon claire, disant : « Nous autres, représentants de la Confédération Generale del Lavoro, nous sommes députés du Parti socialiste et nous votons par conséquent contre le gouvernement. Il est toutefois de notre devoir de déclarer en même temps que notre suffrage n'engage en rien la Confédération Generale del Lavoro qui, elle, est, ainsi que vous savez, indépendante de tout parti politique. »

M. Mussolini se sera rendu compte que cette déclaration voulait simplement dire qu'on attendait la réalisation des promesses données.

Les organisations confédérées, spécialement celles des transports, ne peuvent fonctionner d'aucune façon, car on leur enlève le droit de réunion et la police procède à la saisie des cotisations syndicales et défend toutes les manifestations que les lois de l'état, encore en vigueur, permettaient et consentaient par le passé.

Nous attendons donc la réalisation des promesses données, encore que, dans cette période orageuse de notre vie, nous ayons été contraints, dans l'intérêt des masses qui, bien que martyrisées et outragées par le destin cruel, nous suivent encore, de séparer notre activité politique de notre activité syndicale.

Il sera opportun de renseigner nos camarades au sujet des événements qui se sont passés en Italie ces derniers temps et qui ont sans doute été répandus à l'étranger dans une version peu précise et sûrement exagérée.

Nous entendons faire allusion aux rapports entre le gouvernement fasciste et la *Confederazione Generale del Lavoro* et nous tâcherons d'émettre une opinion objective et impartiale.

Le Chef du Gouvernement dictatorial fit, lors d'une séance de la Chambre, un discours quelque peu différent — quant à la forme — des discours menaçants et autoritaires qu'il a coutume de faire. Il fit comprendre entre autres choses, en exprimant son amour pour les classes ouvrières, qu'il ne dédaignerait pas la collaboration de la Confédération. Les dirigeants de celle-ci, qui, lors de l'avènement du fascisme au pouvoir avaient vu repousser jusqu'à une demande d'être reçus en audience afin d'obtenir des renseignements sur le programme syndical du gouvernement, crurent le moment venu de faire ce qui ne leur avait pas été possible au mois de novembre et acceptèrent la proposition, faite par des intermédiaires, d'avoir une entrevue avec le Président du Conseil.

Dans cette entrevue, on discuta de questions purement syndicales et les représentants syndicaux insistèrent tout spécialement sur l'importance de la liberté d'organisation, actuellement entravée par les violences fascistes, et sur l'application des lois sociales. La presse fasciste a, de son côté, énormément élargi l'épisode et est allée jusqu'à parler d'une participation possible des dirigeants de la Confédération au gouvernement. En même temps cette presse affirmait, à propos du discours de M. Mussolini dont nous avons parlé, que le fascisme rentrait totalement dans les limites, tracées par la loi et la constitution.

Le but de ces exagérations de la presse est évident : on désire faire croire à l'étranger qu'en Italie, ce n'est plus la dictature violente qui gouverne, mais la libre volonté du peuple par la voix du Parlement et que le gouvernement fasciste est si peu antiprolétaire qu'il parle déjà de faire participer au pouvoir les représentants directs de la classe ouvrière !

La réalité est cependant bien différente. Du point de vue politique, le régime n'a pas changé du tout : ces jours-ci le gouvernement a même insisté sur son intention de faire appuyer sa révolution par sa milice de parti armée, tandis que les travailleurs, de leur côté, soupirent après un peu de tranquillité. Nous avons d'ailleurs bien vite vu, à quoi la fameuse collaboration de la Confédération devait servir. On a fait sous entendre que sa réalisation serait dépendante du renoncement de la part des chefs à leurs idées socialistes. D'autre part les éléments les plus réactionnaires qui soutiennent le fascisme ont jeté les hauts cris et les chefs des corporations fascistes se sont mêlés de la chose, pour faire comprendre qu'ils n'entendaient pas être privés de leur monopole.

Les nouvelles du jour suffisent du reste à prouver clairement qu'on ne s'est en rien engagé dans une nouvelle voie. Des Chambres de Travail, celle de Côme par exemple, occupées de force, une grève de maçons à Rome, réprimée par des arrestations et par le renvoi dans leurs provinces de centaines de grévistes, de nouvelles et plus graves persécutions dans la région de Bologne, la défense à la presse prolétarienne de pénétrer dans certains zones etc. etc.

Il se peut aussi que le gouvernement n'est pas à même de faire changer la situation d'un moment à l'autre et que les éléments les plus fanatiques du fascisme aient de l'intérêt à provoquer des faits, propres à empêcher toute tentative d'amélioration. C'est ce que l'avenir nous apprendra.

Jusqu'à présent toutefois, rien n'a changé. Et pour ne pas faire naître d'illusions, il est utile que les camarades sachent exactement — tout esprit de parti mis à part — où en sont les choses.

Employés des Chemins de Fer de l'Etat.

Les secours à verser aux victimes de la réaction gouvernementale atteignent actuellement des sommes énormes et commencent à donner de sérieux soucis.

Une communication de l'Union des Cheminots elle-même nous fait connaître les secours distribués, en chiffres ronds, que nous faisons suivre ci-dessous. Disons tout de suite que ne sont pas compris dans ces chiffres les frais administratifs (employés, imprimés, loyer des bureaux, timbres etc.) ni les frais relativement importants de la publication de la « Tribuna del Ferroviario », l'organe de l'union.

Secours aux agents révoqués	Lires 1.300.000.—
Secours aux suspendus	Lires 300.000.—
Secours aux agents non-classés licenciés . .	Lires 600.000.—
Secours aux arrêtés et exilés et pour les maisons détruites	Lires 100.000.—
Remboursement des frais légaux des procès cités à l'article 181 et des actions de recours de révoqués	Lires 200.000.—

Au total Lires 2.500.000.—

A ce chiffre de 2 millions $\frac{1}{2}$, il faut ajouter environ 140.000 Lires pour des notes d'avocat, non encore payées, et pour des procès en cours.

Ces données suffiront à quiconque à un peu de bon sens pour se rendre compte, combien les cheminots d'Italie ont besoin de la solidarité de leurs camarades d'autres pays.

Il ne serait pas opportun de donner des détails sur les revenus de l'union. Qu'il suffise de dire que pour l'encaissement des cotisations, l'on se heurte à des difficultés inouïes.

Ouvriers des Ports.

On peut dire que dans ce groupe le mouvement de réorganisation a été inauguré avec ardeur et enthousiasme.

Cette organisation qui moralement adhère déjà à notre Internationale, reprend son action et déploie toute l'activité nécessaire pour regrouper les rangs dispersés par la tourmente, déchainée par ceux qui se nomment — ô, ironie ! — les « reconSTRUCTEURS » du beau pays d'Italie.

Partant de Gênes, où sous la direction capable d'un Ludovico Calda, un centre résistant et solide s'est formé, la réorganisation des travailleurs des ports, prêts à reprendre leur place dans la lutte commune, s'accomplit.

Il est certain que les difficultés que les fascistes opposent sont très grandes.

Au milieu de toutes ces difficultés, de ces violations des principes de liberté les plus élémentaires, l'organisation des Ouvriers des Ports se groupe à nouveau et elle nous rejoindra sans doute sans retard.

Grève des Mineurs d'Amérique.

La presse nous apprend qu'une grève générale des mineurs a eu lieu en Amérique.

C'est un indice significatif des imperfections qui existent encore dans l'organisation internationale du prolétariat militant, qu'un conflit pareil a pu être déclenché sans qu'il y ait eu la moindre entente entre les organisations américaines de mineurs, cheminots, ouvriers des transports et marins et celles de l'Europe.

Jadis déjà, ce manque de contact s'est fait sentir comme défavorable à la lutte des camarades américains.

Lorsque, dans la réunion du Comité Directeur de l'Internationale des Mineurs, qui eut lieu il y a quelques mois, des communications furent faites, faisant prévoir la possibilité d'un conflit, nous nous sommes immédiatement mis en rapport avec le Bureau de cette Internationale et nous nous sommes efforcés de démontrer l'avantage d'une entente entre les organisations susmentionnées, l'Internationale des Mineurs et l'I. T. F.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Nouvelles affiliations.

Comme un nouveau résultat de nos efforts, visant à grouper les ouvriers des transports dans une unité organique, nous pouvons enregistrer la demande d'adhésion de la *Fédération des Gens de Mer d'Argentine*.

Une correspondance échangée avec l'*Union du Personnel des Locomotives d'Argentine* (groupant 13.000 membres et englobant 97% du personnel des locomotives dans sa totalité) a en outre contribué à dissiper un malentendu ; il en résulte que cette organisation s'est depuis la reconstitution de l'I. T. F. considérée comme affiliée à notre Internationale.

L'Union du Personnel des Locomotives est fédérée avec celle des Cheminots ; le Bureau fédéral s'est déjà prononcé en faveur d'une affiliation et il y a donc tout lieu de croire que sous peu l'Union des Cheminots d'Argentine sera également des nôtres.

Bien cordialement nous souhaitons la bienvenue à ces camarades, dans l'espoir qu'ils sauront non seulement trouver les moyens d'affermir l'I. T. F. dans les autres parties de l'Amérique mais encore faire de sorte que les travailleurs des transports de l'Amérique du Sud soient représentés au Congrès qui aura lieu en 1924.

Au moment où nous mettons sous presse, nous avons la satisfaction de pouvoir enregistrer encore la demande d'adhésion de l'*Union des Gens de Mer et des Pêcheurs islandais*.

**

Questionnaires concernant le Personnel des Chemins de Fer et de Tramways et les Gens de Mer.

Nous prions instamment les organisations qui n'ont pas encore répondu aux questionnaires de le faire au plus tôt.

Si elles négligent de répondre, l'élaboration et le rassemblement des données en un aperçu international appréciable, sera considérablement entravé.

**

Conférence des Gens de Mer.

Les 16 et 17 octobre prochain la nouvelle Conférence des Gens de Mer, dont la convocation fut décidée à la Conférence de Londres de mai dernier, se réunira à Amsterdam.

L'ordre du jour a déjà été communiqué aux organisations intéressées.

Nous espérons que toutes auront soin de se faire représenter.

**

Aux rédactions des organes corporatifs.

A la fin de ce numéro nous insérons un appel adressé aux espérantistes dans l'industrie des transports.

Nous nous faisons un devoir de vous répéter encore ici la prière, déjà faite par lettre, de bien vouloir insérer cet appel dans les organes des syndicats.

CONTRE LA GUERRE

Nouvelle Imposture.

La presse publie l'avis suivant :

Une nouvelle Conférence du Désarmement ?

Limitation des Flottes sous-marines et aériennes.

Washington, 17 septembre. (V. D.) De source autorisée on apprend que le gouvernement des Etats-Unis a fait part aux gouvernements anglais et japonais de son intention de convoquer une nouvelle Conférence du Désarmement.

Cette Conférence aurait pour mission de continuer et de réaliser les vues de la première, en s'occupant en outre de la question du Pacifique et de la limitation des flottes sous-marines et aériennes.

Le projet de cette nouvelle conférence du Désarmement était déjà prêt avant la mort du Président Harding.

Après la comédie qu'on a déjà jouée à l'occasion du « désarmement » — et qui n'a jamais servi qu'à masquer les vraies intentions des gouvernements capitalistes — tout nouveau commentaire est parfaitement superflu.

La classe ouvrière seule, qui n'a pas d'intérêt à l'impérialisme, est capable de donner la paix, après laquelle l'humanité soupire, par le déploiement de toutes ses forces, par son unité dans l'organisation et dans l'action, appuyée sur une réelle solidarité internationale.

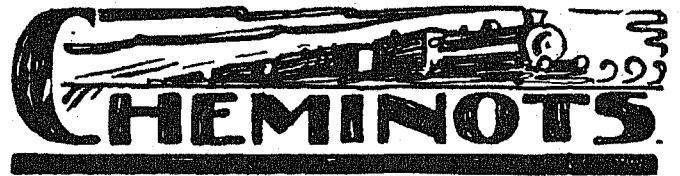
Le danger de guerre est plus menaçant que jamais !
 Notre devoir dans les circonstances actuelles est nettement défini par les résolutions de nos Congrès.
 Camarades, soyez sur vos gardes !
 Concentrez vos forces pour combattre la Guerre et le Militarisme !
 Exercez un contrôle rigoureux sur le transport du matériel de guerre !
 Prenez, dans chaque pays, les mesures nécessaires afin de pouvoir faire face à vos engagements !
 Opposez aux mensonges et instigations capitalistes, la solidarité internationale de la classe ouvrière !

Rectification.

Dans l'article « Comment les efforts tendant à l'unité sont sabotés par des soi-disant révolutionnaires » publié dans le dernier numéro de notre Bulletin, nous avons affirmé à tort que la citation, empruntée à l'organe du Comité International de Propagande, contenait l'article en question in extenso.

La réalité est que la citation ne contient que certains passages, mais il va sans dire que cela n'enlève rien à la portée générale de l'article.

L'erreur est que au fait qu'en copiant l'article, on a, par mégarde, seulement tapé les passages qui nous avaient frappés plus spécialement et qui étaient, par conséquent, marqués au crayon.



Les Directions des Chemins de Fer et la journée de huit heures.

Un des points de l'ordre du jour de la Conférence de l'Association internationale du Congrès des Chemins de Fer qui se réunira à Londres en 1925 est celui-ci :

La journée de huit heures dans les services des chemins de fer.

Rapporteurs :

Amérique, Grande-Bretagne et colonies. — M. Clower (W.), Directeur Général adjoint (personnel et exploitation), London Midland & Scottish Railway ; Euston Station, Londres N. W. 1.

Suisse, Italie, Espagne et Portugal. — M. Velani (Luigi), chef du service du personnel et des affaires générales des Chemins de fer de l'Etat italien (Direction générale) ; Rome.

Autres pays. — M. de Ruffi de Pontèves, ingénieur en chef des mines, directeur du contrôle du travail des agents au Ministère des Travaux Publics de France ; 246, Boulevard Saint-Germain, Paris (VIIe).

Ce fait en lui-même constitue un indice et une exhortation aux *cheminots* pourqu'ils s'efforcent, suivant l'exemple du patronat, de perfectionner autant que possible leur organisation, afin que le personnel des Chemins de Fer puisse, internationalement, aussi, exercer une influence sur des délibérations de ce genre et sur les décisions qui en résulteront.

Notre Comité Exécutif envisagera la possibilité de démarches qui pourraient être faites par nous, par rapport à ce Congrès des employeurs.

Chemins de fer et autos travaillent de concert.

Sous ce titre, l'organe de la Société allemande des Administrations de Chemins de fer, publie un article auquel nous empruntons ce qui suit :

« Chaque moyen de communication a ses qualités particulières, qui sont déterminées par sa nature même. Il est clair qu'au point de vue économique, il faut donner la préférence à celui des moyens de communication qui coûte le moins. Voilà pourquoi les moyens de communication de même nature seront toujours en concurrence entre eux. Mais il ne faut pas que cette concurrence se manifeste aussi lorsqu'il s'agit de moyens de transport de nature diverse, que les différents moyens de communication se complètent les uns et les autres et doivent avoir recours les uns aux autres. Ce qui est nécessaire avant tout, c'est que *tous les moyens de communication* soient utilisés pour le plus grand profit de la collectivité et que par conséquent tous les *services des moyens de communication modernes* soient conçus à ce seul et unique point de vue. Le premier pas dans ce sens vient d'être fait à Berlin. Depuis mai 1922, les camions automobiles sont employés au service des marchandises de grande vitesse et cela pour toutes les marchandises en transit entre les gares principales, celles du chemin de fer, de ceinture et celles de la banlieue. Dans certains cas, des marchandises de petite vitesse sont, pour des raisons techniques, également confiées à des camions. Au total il y a 222 correspondances de marchandises en grande vitesse pratiquées de la sorte. En moyenne, les camions automobiles

transportent 200 tonnes par jour, à quoi suffisent 6 convois, comptant chacun une voiture motrice et deux remorques. Au besoin, on fait marcher des convois supplémentaires, dont deux sont toujours à disposition.

L'avantage le plus essentiel que ce mode de transport a procuré, c'est que des parcours longs et coûteux par voie ferrée sont remplacés par les trajets plus courts des autos. C'est ainsi qu'à Berlin des parcours de chemin de fer de 11 à 30 kilomètres de longueur se réduisent à 3 kilomètres de trajet sur route. En d'autres termes, les 2000 kilomètres par voie ferrée, que les marchandises en grande vitesse devraient accomplir, sont réduits à 580 kilomètres effectués par autos. Les avantages économiques les plus importants sont les suivants : Les marchandises sont transportées plus vite dans la ville de Berlin ; elles ne mettent par auto que la moitié du temps qu'elles mettraient par chemin de fer. Chaque jour, on réalise ainsi une économie considérable de wagons, en moyenne 75, qui deviennent disponibles pour le trafic général ; puis on économise encore 75 autres wagons grâce aux modifications des routes des trains. L'exploitation n'en a pas été rendue sensiblement plus difficile. Au contraire, on épargne même du temps, par la diminution des manœuvres, et le service est devenu plus facile dans les halles aux marchandises. L'année d'essai, a, en somme, été satisfaisante et a démontré que l'auto, *judicieusement mis à contribution, peut rendre de signalés services aux chemins de fer.*

En Allemagne, on ne compte pas s'arrêter là. On se livre actuellement à des enquêtes pour savoir s'il ne serait pas possible d'amener chemins de fer et automobiles à travailler de concert dans une plus large mesure. Une commission, nommée sur l'initiative du Ministère des chemins de fer est actuellement à l'œuvre, elle comprend entre autres des experts du trafic automobile, de l'industrie automobile, des transports en général et de l'industrie bancaire.

Prolongement de la durée du travail aux Chemins de Fer Fédéraux de la Suisse.

I.

La commission paritaire qui devait examiner les propositions de la Direction Générale des Chemins de Fer Fédéraux concernant la durée du travail, avant qu'elles fussent jugées par l'instance décisive (le Conseil Fédéral), a fini ses travaux. Dans une première séance, de deux jours, les propositions de la Direction Générale et de la Direction Générale des P. T. T. furent déclarées ne pas être conformes aux stipulations légales. Sur ce, la Direction des P. T. T. retira ses propositions. Pour cette catégorie de travailleurs, la durée actuelle du travail est, par conséquent, conservée pour le moment. La commission s'occupa longuement de l'application actuelle de la loi sur la durée du travail auprès des réseaux privés. Le camarade Bratschi, secrétaire général de la Fédération des Cheminots suisses, démontra, à l'aide d'une documentation abondante, comment les stipulations légales étaient violées par certains réseaux privés et comment des militants de l'organisation qui s'étaient opposés, au nom du personnel en cause, contre l'infraction des lois, avaient été frappés par des mesures disciplinaires. Le résultat de cette critique fut que certaines directives, formulées par la Fédération, furent adoptées et que la commission se réserva le droit de faire examiner par une sous-commission les raisons, ayant donné lieu à une compagnie privée de demander une dérogation aux lois. Cette décision met une bonne fin aux agissements arbitraires des réseaux privés.

Contre toute attente, la Direction Générale des Chemins de Fer présenta de nouvelles propositions, visant à introduire une prolongation de 30 minutes pour le service des trains, pour

celui de l'entretien du matériel roulant et celui de l'entretien et de la surveillance de la voie, mais pour la dernière catégorie seulement du 1er avril au 31 octobre. La Direction a effectivement atténué ses propositions primitives, dans ce sens qu'on n'exige plus le prolongement de la durée du travail pour toutes les catégories et encore — et ceci est très important — parce qu'elle ne désire plus prolonger la coupe de service et raccourcir celle du repos. Elle a renoncé, en outre, à son projet de diminuer les vacances.

Après des discussions ayant duré plusieurs heures, la commission décida à la majorité des voix que l'article 16 de la loi sur la durée du travail était applicable aux Chemins de Fer Fédéraux. En cas de « circonstances spéciales », un prolongement de la durée du travail est donc permis. La Direction a fait entendre qu'elle était disposée à examiner, s'il y avait lieu d'indemniser le travail supplémentaire. Le fait que le représentant des cheminots chrétiens s'abstint de voter, exempta le président neutre de la tâche de trancher une question aussi importante.

Les décisions de la commission paritaire sont seulement de nature consultative. La décision définitive doit être prise par le Conseil Fédéral.

II.

(30 août) Le Conseil Fédéral a approuvé, le 18 août, les propositions de la Commission Paritaire concernant la prolongation de la durée du travail auprès des Chemins de Fer Fédéraux. Le Bureau de la Fédération des Cheminots suisses se réunit le 21 août à Berne, afin de fixer son attitude à l'égard de la situation, créée par le jugement de la commission paritaire et par la décision du Conseil Fédéral. Après un rapport circonstancié et explicite du secrétaire général et une discussion, par moments assez vive, le Bureau décida avec une petite majorité, d'adopter, en ce qui concerne l'action de défense à entreprendre par la voie syndicale, une attitude expectative. On veut attendre d'abord les effets de la décision du Conseil Fédéral. L'ordre du jour déclare en outre que, lors de tentative de n'importe quelle autorité, visant à aggraver davantage la situation sociale et économique du personnel, celui-ci ne reculera pas devant l'emploi de tous les moyens syndicaux, propres à sauvegarder ses intérêts.

L'attitude du Bureau Fédéral a été vivement critiquée dans une partie de la presse socialiste, notamment dans les deux journaux communistes, paraissant en Suisse, et a été qualifiée de renoncement à la journée de huit heures. Les membres à leur tour ne l'approuvent pas non plus à l'unanimité. Le Bureau partit du point de vue que le but en cause ne valait pas les risques qu'une lutte comporte inévitablement. De plus, les circonstances ne sont pas favorables pour engager une lutte. Le fait que le travail supplémentaire donnera droit à une rémunération, aura certainement comme conséquence que les Chemins de Fer Fédéraux feront un usage modéré du droit qui leur a été octroyé. La prolongation de la durée du travail entrera en vigueur le 15 septembre.

V. L.

Un grave conflit auprès des Chemins de Fer Fédéraux Suisses.

Une des Sous-Fédérations de la Fédération des Cheminots suisses, l'Union ouvrière des Entreprises suisses des Transports (A. U. S. T.) a organisé auprès de ses membres un référendum sur la question s'il fallait appliquer contre la prolongation de la durée du travail la résistance passive ou la grève. Cette attitude de la part d'une Sous-Fédération était en opposition avec les statuts de la Fédération, c'est pourquoi elle fut, dès le commencement, condamnée par les dirigeants de la Fédération. Elle s'abstint cependant de prendre des mesures contre

ce référendum. Tous ceux qui prenaient part à la votation et se prononçaient en faveur d'une résistance par la voie syndicale, devaient s'engager à la solidarité, sous peine d'une amende de Frs. 200,—.

Le référendum devait être tenu du 3 au 15 septembre. Le 15 septembre, c'est-à-dire, lorsque la votation était commencée depuis longtemps, la Direction Générale des Chemins de Fer Fédéraux prit la décision, approuvée par le Conseil Fédéral, de révoquer tous les agents qui avaient contribué à la décision ou qui avaient distribué des bulletins de vote. C'était une mesure sévère et les dirigeants de la Fédération des Cheminots s'y opposèrent incontinent. Après nombre de pourparlers avec les autorités compétentes, on réussit à liquider le différend. Le président du Comité Central de la A. U. S. T. déclara qu'il avait, de son propre chef, organisé le référendum. La Fédération des Cheminots dut réprover l'acte et annuler le référendum. La Direction Générale de son côté revint sur sa décision précitée et renonça à toute mesure disciplinaire. Un agent qui avait déjà été révoqué fut réintégré.

Il s'en faut donc de bien peu que les agissements séparatistes du dirigeant d'un groupe professionnel n'aient amené un conflit sérieux. Car il va sans dire que la Fédération n'aurait pu sans autre tolérer des mesures contre d'anciens agents et des hommes de confiance de l'organisation.

Immédiatement après la fin du conflit, la Direction Générale a adressé une circulaire au personnel, disant que celui-ci se trouve vis-à-vis de l'Administration et de l'Etat dans une position qui ne lui permet pas de procéder à des grèves ou à l'application de la résistance passive. Quiconque préparait l'application de moyens pareils ou y engageait d'autres, serait, séance tenante, révoqué du service. La Fédération publia à son tour dans l'organe syndical, un manifeste à tous les membres, déclarant qu'elle se réservait le droit de faire usage de tous les moyens de combat syndicaux et d'organiser un référendum de tout temps et pour tout motif.

L'attitude de la Direction Générale des Chemins de Fer Fédéraux démontre qu'en Suisse également, la réaction commence à se frayer un chemin.

La résistance passive, moyen de lutte des Cheminots

Comme complément à l'étude de cette question, nous faisons suivre ici quelques considérations, empruntées à l'organe de nos camarades suisses :

« En quoi consiste la « résistance passive » ? Le mot l'exprime déjà ; on travaille aussi lentement que possible. Ce procédé peut s'appliquer en première ligne aux entreprises industrielles. Mais dans les chemins de fer aussi, on peut traverser le service en travaillant plus lentement, aujourd'hui surtout où le travail est passablement pressé, par suite des réductions de personnel. Mais il y a un danger : on risque de se faire attraper.

Mais nous disposons heureusement d'un merveilleux moyen détourné que nous devons à la sollicitude de nos supérieurs : on n'a qu'à travailler en observant exactement le règlement. On ne s'expose à aucune peine disciplinaire, car, au fond, chacun est tenu de se conformer aux dispositions réglementaires. Or, il y a des stipulations qui, observées scrupuleusement, produiront automatiquement une forte paralysie de la circulation normale. Il va sans dire que chacun sait qu'on ne peut pas s'en tenir à ces règlements. On travaille, évidemment à l'aide des expériences acquises. Mais s'il vous arrive quelque chose et que l'on ne s'est pas conformé aux prescriptions, on reste pris dans les mailles des règlements. Cela peut paraître extraordinaire, mais ça n'en est pas moins vrai. La lettre peut devenir fatale bien que, pour être à même de répondre aux exigences du trafic, il soit indispensable de ne pas travailler selon les règlements.

S'il est nécessaire un jour d'appliquer la résistance passive, le mot d'ordre devient simplement : « Travailler selon le règlement. » En ce faisant, l'employé ne manque pas à son devoir,

car il fait ce que l'administration lui prescrit. Le résultat de cette prise au sérieux du règlement doit se traduire, et se traduit en effet, immédiatement par une forte entrave du trafic. Il est vrai qu'il ne faut pas oublier que les dispositions des divers règlements ont été de plus en plus adaptées aux nécessités pratiques. Ceci eut lieu notamment lors de la révision du règlement de service. Cependant, il nous reste toute une série de prescriptions qui ne sauraient être observées exactement, sans avoir pour conséquence de grandes difficultés dans le service.

Pour autant que je puis en juger, je suis d'avis que, pour nous, la résistance passive est un moyen de lutte par excellence. Il me semble qu'elle put être appliquée avec succès sans que les agents soient exposés au danger de se voir en butte à des représailles. Car enfin on ne peut pas punir quelqu'un pour le fait qu'il se tient à ce que l'administration lui prescrit.

Il va bien sans dire que l'application de la résistance passive entraîne avec elle des difficultés, difficultés d'une nature particulière. A cet égard l'article dit ceci :

« ... Plus encore que la grève la résistance passive exigera des syndiqués une discipline, une énergie, une résistance personnelle et un sang-froid à toute épreuve.

L'expérience de 1918 nous a montré que dans le fond une grève des cheminots est facile à déclencher et relativement facile à conduire. Si l'atmosphère, l'état d'esprit des membres est favorable au mouvement, si les conditions d'existence qui nous sont imposées l'exigent et si les circonstances générales permettent d'escompter un succès, le mot d'ordre est vite donné. Il est clair cependant qu'il faudra se garder de le lancer sans que le congrès ou les membres se soient prononcés.

Mais une fois les conditions remplies, le Comité central de grève donne ses ordres aux comités locaux, et la machine ferroviaire s'arrête. Pendant toute la durée de la grève, les comités locaux sont en contact permanent avec leurs hommes, le plus souvent réunis dans un local ou faciles à atteindre à leur domicile. Les agents ne sont pas continuellement soumis à la surveillance ou à la pression des supérieurs ou du public. Ou, si cette pression se fait, ils ont la possibilité de prendre contact avec leurs collègues, avec le comité local, de leur demander aide et conseil.

Dans la résistance passive, ce sera beaucoup plus difficile. Admettons que nous appliquions ce moyen à partir de minuit. Dans le courant de la matinée déjà, les trains ne partiront plus à l'heure, les manœuvres seront en retard, les expéditions ne se feront plus si rapidement et l'on s'apercevra vite qu'il se passe quelque chose d'insolite. Lorsque l'administration aura acquis la certitude qu'il s'agit d'un mouvement concerté, elle prendra les mesures qu'elle jugera appropriées. Dans les grandes gares surtout, elle mobilisera tous les inspecteurs, les ingénieurs, les chefs de service et les techniciens sur qui elle croit pouvoir compter pour exercer une surveillance active de tout le personnel exécutant le travail.

Dans la mesure du possible, les faits et gestes, les paroles des agents seront observés, on cherchera à faire avancer le travail, on discutera, interprétera, menacera.

Il faudra être prêt à la riposte, être en mesure de dire le pourquoi de telle ou telle manipulation et de citer le règlement qui la prescrit. Pour nous, cela aura l'avantage de faire encore perdre du temps.

Le courage et l'esprit de solidarité des membres pris isolément sera, de ce fait, soumis à une assez rude épreuve. Je sais qu'en cas de nécessité, l'organisation peut compter sur eux et ces lignes ont simplement pour but de les préparer d'avance aux difficultés et de les rendre ainsi plus forts dans la lutte.

Volontiers nous faisons place ici à un camarade d'un pays où la résistance passive a déjà été appliquée, qui veut bien nous communiquer les expériences faites et exposer d'une façon plus détaillée le côté pratique de la question.

Aggravations menaçant les Cheminots hollandais.

Ainsi que nous l'avons écrit précédemment, la Direction des Chemins de Fer néerlandais, n'ayant pas voulu attendre les résultats des travaux de la Commission gouvernementale chargée d'élaborer une nouvelle classification des lieux de résidences, avait manifesté l'intention d'introduire, de son propre chef et sans tenir compte des conventions antérieures, une nouvelle réglementation.

Au lieu de trois classes de localités, comportant des réductions respectives de zéro, 4% et 8%, elle entendait en créer quatre, comportant des réductions de zéro, 5, 10 et 20%.

La réduction de 20% ne serait pas applicable aux employés et au personnel des locomotives et des trains.

La proposition en question a été discutée dans le « Conseil des Salaires » n'ayant que des attributions *consultatives* et composé de 8 représentants du personnel, de 8 représentants de la Direction, ainsi que d'un président désigné par le gouvernement.

Plus d'une fois déjà, la Direction a négligé de se conformer aux jugements du Conseil des Salaires, quand ceux-ci étaient favorables au Personnel et cela de l'aveu du gouvernement.

En l'occurrence, le dit Conseil décida, les délégués du personnel s'y étant opposés, d'aviser que les lieux de résidence soient groupés en 4 classes, avec des déductions de zéro, 4, 8 et 16%. Il conseilla en outre de reporter un nombre de localités, placées par la Direction dans la 4^{ème} classe, dans la 3^{ème} et d'augmenter les catégories du personnel à qui la déduction la plus élevée ne serait pas applicable.

L'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways se déclara contre tout avilissement de la classification; la collaboration avec l'Union des Employés qu'on avait espéré réaliser n'a pu se faire, à cause des éléments réactionnaires qui se trouvent dans les rangs mêmes de l'Union des Employés et contre lesquels le Bureau n'est pas à même de s'opposer ou n'ose pas le faire.

L'Union des Employés, agissant sous cette influence, s'est adressée à présent aux autres organisations contraires à la lutte des classes, qui maintes fois déjà ont démontré avoir davantage à cœur les intérêts d'un gouvernement dont les idées lui sont sympathiques, que ceux du personnel.

Une collaboration avec ces éléments signifie paralyser à l'avance toute action effective.

Autriche.

Règlement des salaires.

Le chancelier de la république autrichienne, M. Seipel, protecteur des gros capitaux, s'employant avec zèle pour débayer les « décombres de la révolution » — c'est décidément une de ses marottes — entrave depuis des années, à l'aide de sa majorité chrétienne et nationale, l'institution d'une allocation pour charges de famille, ce qui ne l'a pas empêché de promettre, dans des réunions innombrables, qu'il viendrait en aide à la détresse des pères de famille, détresse dont il est en partie la cause.

Il est vrai qu'il a agi également contre le règlement des traitements qui contient une augmentation automatique de 10%, applicable tous les deux ans au salaire et à l'indemnité de résidence; qui contient aussi la possibilité pour des agents subalternes de monter aux grades supérieurs, le classement en catégories de salaires non selon le grade, mais selon le rendement effectif et finalement une réglementation vraiment exemplaire des retraites.

Les organisations non-syndicales que le Chef du Cabinet avait à maintes reprises engagées à formuler des revendications, remirent au début d'avril des revendications, visant à une augmentation de 30% environ de tous les salaires, à porter au centuple les allocations familiales et à abandonner le système du paiement selon des groupes classés par emplois, pour retourner au système des grades de l'ancienne monarchie et en outre à agrandir l'écart entre les salaires des agents des classes subalternes et moyennes et ceux des grades supérieurs.

Si avant le 30 avril de l'année en cours on n'avait donné aucune suite à ces revendications — ainsi déclarèrent les unions des universitaires et des militaires, de même que des retraités issus de ces deux groupes — leur intérêt à l'assainissement ultérieur et à la continuation de l'existence de l'Etat disparaîtrait.

On avait donc affaire à un mouvement essentiellement réactionnaire qui culminait dans l'ultimatum, lancé à la république.

En juin le gouvernement remit aux organisations une proposition de modification au règlement des salaires.

Le salaire, établi selon l'échelle des salaires et l'indemnité de résidence, calculée d'après celui-ci, seraient augmentés de 10%, les écarts entre les traitements seraient de ce fait agrandis et le principe de la prestation de travail serait donc souligné davantage.

L'indemnité de vie chère parcontre, égale pour toutes les catégories et équivalant à presque 2 fois $\frac{1}{2}$ le salaire de début d'un agent de la catégorie 1, l'indemnité de résidence comprise, serait diminuée pour tous de 4%.

Les allocations pour enfants se monteraient à 3% du traitement total; on abandonnerait donc le principe, se basant sur les frais que comporte l'alimentation pour étendre jusqu'aux enfants le principe de la prestation de travail, selon lequel était établi le traitement du père. En outre, les sommes nécessaires à l'augmentation de l'allocation pour enfants devaient être fournies par une retenue de 2,02% sur les salaires de tout le personnel, les célibataires inclus.

De plus la base pour le calcul des retraites serait réduite de son montant actuel de 90% des traitements payés au service effectif à 87% de ces traitements et pour finir toutes ces « améliorations » ne pourraient être obtenues qu'à condition de la suppression de loi stipulant le règlement des salaires selon le nombre-indice (Indexgesetz).

Ces propositions furent repoussées d'une façon unanime par toutes les organisations. La loi sur le chiffre-indice qui avait été extorquée au Gouvernement en juin 1922 par une grève générale des transports, ayant duré 48 heures, servait originellement à un réajustement des salaires réels, correspondant à la dévalorisation de la monnaie. Après l'entrée en vigueur de la Convention de Genève et après l'application du programme d'assainissement établi en novembre dernier, la fonction lui était échue de sauvegarder les ouvriers et employés, en leur qualité de salariés, des augmentations des taxes et des impôts sur le revenu. Et voilà que cette protection contre la politique d'assainissement des partis bourgeois allait être abattue, au frais des masses!

On créa un comité, composé de 8 personnes, dans lequel les syndicats libres, les syndicats nationalistes et chrétiens et un syndicat neutre d'employés étaient représentés chacun par 2 délégués.

Sous la présidence d'un délégué des syndicats libres ce Comité entama des négociations avec le Gouvernement et, après avoir invoqué en vain l'intervention de la Commission Centrale du Parlement, il entra également en pourparlers avec les partis politiques. Profitant de la situation, créée par la déposition du projet de loi concernant les Chemins de Fer de l'Etat qui attendait sa liquidation, la fraction socialdémocrate du Parlement sut obtenir à la mi-juillet le résultat suivant:

L'indemnité de vie chère ne serait pas diminuée, les allocations pour enfants seraient fixées pour toutes les catégories à 50.000 couronnes par enfant, à la place de 7.500 couronnes; l'allocation pour la femme serait augmentée en même mesure, sans que l'on exigeât aucune participation de la part du personnel.

Le reclassement des localités, traîné en longueur depuis l'automne dernier, sera effectué et les agents de plusieurs

établissements d'attache, qui seront classés selon la revision des localités, jouiront de ce fait d'une augmentation d'au moins 10% de leurs salaires totaux.

La loi sur le nombre-indice ne sera pas supprimée, mais sera suspendue jusqu'à fin octobre, mesure à laquelle nous avons consenti le 13 juillet, attendu que nous avons constaté ce même jour, nous basant sur les prix des articles de consommation, un indice négatif qui fut officiellement fixé le jour d'après à 5% minus et qu'à la suite de la suspension de ladite loi, la réduction des salaires de 5% ne se produirait pas.

Jusqu'au mois d'octobre, les salaires ne subiront pas de modifications; pour le mois d'octobre, le nombre-indice fixé le 14 octobre jouera, s'il est positif, en comparaison de celui de juin, en tenant compte des chiffres de juillet, août et septembre, et sera appliqué le 1er novembre; s'il est négatif, il ne jouera qu'en novembre.

A partir du 1er novembre 1923, la loi sur le nombre-indice rentrera en vigueur d'une façon intégrale.

Il est remarquable que le résultat du mouvement n'accuse plus la moindre ressemblance avec les revendications, primitivement énoncées.

Commencé par des organisations d'employés réactionnaires, la direction du mouvement fut, dès le commencement des négociations, prise en mains par les syndicats libres; grâce à l'influence de la fraction socialdémocrate du Parlement, ils réussirent à obtenir des résultats notables.

La discipline des membres des syndicats libres fut exemplaire; ils ne se soucièrent pas le moins du monde de la résistance passive, proclamée par l'organisation neutre d'employés qui passa d'ailleurs à peu près inaperçue.

Ces divers facteurs ont collaboré à assurer le succès à ce mouvement, entrepris dans une période de baisse du chiffre-indice.

Election des délégués du personnel.

Au moment où l'on était occupé de la réorganisation des Chemins de Fer et des questions de salariat, les élections des délégués du personnel eurent lieu.

Des 87.833 électeurs, 82.016 prirent part aux élections; des 81.131 votes valables, 61.921 échurent au syndicat libre des Cheminots, l'« Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein der Eisenbahner », 14.981 à l'union nationaliste, se composant pour la plupart d'employés du genre ancien, la « Deutsche Verkehrsgewerkschaft » et 4.257 à l'union chrétienne des Cheminots. Le premier syndicat obtint donc 76,4%, le second 18,4 et le troisième 5,2% du nombre total des votes.

Les voix étaient réparties comme suit sur les 6 services différents :

	Syndicat libre	Union nationaliste	Union chrétienne
Administration . . .	26,5 %	61,7 %	11,8 %
Service des Gares . . .	67,2 %	27,7 %	5,1 %
Service des Trains . . .	80,2 %	15,0 %	4,8 %
Voie	83,9 %	9,6 %	6,5 %
Ateliers	86,5 %	9,4 %	4,1 %
Traction	87,0 %	9,8 %	3,2 %

La répartition des mandats des commissions du personnel pour les 5 réseaux était dans 2 secteurs de 9 au syndicat libre, 3 au D. V., 1 à l'union chrétienne, dans 3 secteurs 10 mandats échurent au syndicat libre et 2 au D. V. Dans la commission centrale du Personnel, l'organe qui conduit les négociations, avec le Ministère, le syndicat libre est représenté par 14, le syndicat nationaliste par 3 et l'organisation chrétienne par 1 mandataire.

Le résultat des élections qui eurent lieu les 5, 6, et 7 juillet, témoigne de la position prépondérante du syndicat libre et explique l'issue des pourparlers, concernant la loi sur les Chemins de Fer Fédéraux et les questions de traitements.

Travisan.

Yougoslavie.

Les camarades cheminots de Yougoslavie nous informent que le 3 août dernier une grève de protestation de 24 heures a été déclarée sur toutes les lignes appartenant aux réseaux du Sud de la Yougoslavie.

La grève fut occasionnée par le fait que, par suite du coût de la vie augmentant sans cesse et de l'attitude négative du gouvernement à l'égard de toute augmentation de salaire, les cheminots se trouvaient dans des circonstances d'existence des plus pénibles. Nous y avons déjà fait allusion dans notre numéro 11/12 du 15 juin.

Récemment encore le Ministère des Transports et le Gouvernement ont tout simplement repoussé les revendications formulées par l'organisation des cheminots yougoslaves. Lorsque les cheminots, nonobstant la situation exceptionnelle dont ils étaient les victimes depuis 1920, déclarèrent qu'ils auraient recours à une grève, le gouvernement se prévalut de la loi, dite pour « la protection de l'état » qui prévoit pour un méfait pareil des peines d'emprisonnement et autres des plus sévères et qui refuse d'ailleurs tout droit de grève aux cheminots. Le 3 août a cependant démontré que les cheminots avaient le courage de proclamer la grève.

Afin de pouvoir exécuter leur menace, les organisations créèrent un comité d'action commun, qui prit en mains la direction. Les agents employés aux réseaux de l'Etat n'ont cependant pas participé à la grève, bien qu'il en ait été question préalablement. Nos camarades auraient dû trop risquer étant donné que l'on trouva parmi les employés des réseaux de l'Etat des lâches qui refusèrent de déposer le travail. Il en résulta que 12 heures avant la déclaration de la grève, l'organisation des fonctionnaires donna à ses membres le mot d'ordre de ne pas y participer.

Ce fut le premier coup qui frappa nos camarades en cette action et qui empêcha l'application de la grève sur les Réseaux de l'Etat. Les employés des Réseaux du Sud ont, à l'exception de quelques employés supérieurs, pris part à la grève. Après 24 heures, le travail fut repris sur toute la ligne.

Inutile de dire que les mesures de la part du Gouvernement ne se firent pas attendre. On procéda immédiatement à la mobilisation des cheminots des Réseaux du Sud qui furent soumis à l'autorité militaire. Bien que sachant qu'il ne s'agissait que d'une grève de protestation de 24 heures, le Gouvernement a cependant appelé sous les armes dans les 12 heures, tous les cheminots des Réseaux du Sud, âgés de 18 à 50 ans.

Outre cette mesure, le Gouvernement n'a pas reculé devant des persécutions d'ordre personnel. Le camarade Rogdan Krekic, par exemple, le secrétaire de l'Union des Cheminots yougoslaves, fut arrêté et livré à la poursuite des autorités judiciaires. Il semble qu'on veuille l'accuser de haute trahison. Etant donné que le camarade Krekic était le président du comité d'action de Zagreb, il fut inculpé d'être l'initiateur de la grève, bien que celle-ci ait été voulue par les Cheminots.

Nos camarades auront encore à tenir compte de la réaction dominante. On peut s'attendre à de nouvelles persécutions, visant spécialement l'organisation que la réaction désire anéantir par tous les moyens. Jusqu'ici les cheminots yougoslaves ont cependant su tenir tête à toutes les attaques.

Grande-Bretagne.

Ouvriers des Transports par route.

L'Union Nationale des Cheminots et l'Union des Ouvriers des Transports et des Ouvriers non-qualifiés se sont récemment entendues, en ce qui concerne une collaboration visant à maintenir et à fortifier l'organisation des travailleurs des transports par route. Des commissions mixtes des deux organisations seront créées dans les différents centres, dans le but d'organiser des réunions communes et d'instituer un système d'inspection de la carte syndicale, pour les cas où des ouvriers des transports doivent se rendre dans les propriétés des compagnies de Chemins de Fer et les cheminots dans les docks et entrepôts.

* *

Représentation de l'Union Nationale des Cheminots aux Congrès de l'I. T. F.

Aux Congrès futurs de l'I. T. F., l'Union Nationale des Cheminots sera représentée par son Président, son Secrétaire Général, par un délégué du Congrès Général Annuel et par un des membres du Comité Exécutif. Ka.

* *

Les companies insistent pour une nouvelle réduction de salaires.

Sous le régime de l'échelle mobile, les salaires des cheminots anglais sont sujets à être modifiés tous les trois mois, conformément au nombre-indice officiel du coût de la vie. Une hausse ou une baisse de cinq points produit une augmentation ou une réduction, selon les cas, d'un shilling par semaine pour toutes les catégories impliquées.

La baisse du chiffre-indice a, depuis mars 1920, quand l'échelle a été fixée, graduellement amené une diminution du taux des salaires, jusqu'à ce que le 1er juillet dernier, les salaires se trouvaient à un taux, correspondant au nombre-indice de 70.

Le 1er septembre, le chiffre était de 73. Vu que la hausse n'a pas atteint 5 points au-dessus du chiffre qui régit les salaires actuels, ceux-ci ne peuvent être modifiés durant les premiers trois mois.

A présent les companies des chemins de fer demandent une modification du contrat existant, modification comportant une diminution de la rémunération pour le service du dimanche, l'abolition d'une allocation spéciale pour le travail nocturne, une réduction des salaires des mécaniciens et des chauffeurs et l'abrogation du régime de l'échelle mobile, dès que le chiffre du coût de la vie se trouvera à 70 points au-dessus du niveau d'avant-guerre.

Selon le contrat en vigueur, ces exigences furent en premier lieu portées devant le Conseil Central des Salaires, une entente entre les organisations et les companies ayant été impossible.

Ce Conseil se réunit tous les trois mois, afin d'envisager entre autres choses le chiffre-indice du coût de la vie. Il décida, en la matière que, les salaires ayant été déterminés conformément au nombre-indice de 70, aucune modification ne pourrait avoir lieu durant les premiers trois mois.

Les exigences des companies seront à présent portées devant le Conseil National des Salaires, qui se compose de six représentants des companies, six représentants des trois syndicats de cheminots, quatre représentants des usagers des chemins de fer et d'un président neutre, nommé par le Ministre du Travail.

L'Association des Mécaniciens et Chauffeurs fera des contre-propositions vis à une amélioration des conditions, tandis que l'Union Nationale des Cheminots a décidé d'adopter une attitude intransigeante à l'égard de toute réduction de salaires, qui pourrait être proposée.

L'activité de l'organisation des Cheminots russes.

Par égard à l'activité de l'organisation des Cheminots russes dans le domaine des conditions de travail, nous empruntons ce qui suit à un article de M. I. Grunin, paru dans le Bulletin International des Transports :

Contrats Collectifs.

Le premier contrat collectif fut conclu entre le Syndicat et le Commissariat des Transports en août 1922. Actuellement, le troisième contrat est en vigueur, conclu en février dernier pour une durée de 5 mois.

L'importance de ce contrat collectif consiste principalement dans le fait que les conditions de travail et les droits ouvriers, prévus par le Code des Lois du Travail comme des garanties minima, sont élargies et étendues. Les ouvriers et employés devront en outre par des accords avec les exploitants poursuivre des conditions meilleures que celles prévues par les lois. Il est fort naturel que le contrat-type ne peut pas contenir toutes les particularités des conditions de travail ayant trait à 700.000 syndiqués qui sont répandus sur un espace d'environ 60.000 K. M. de voie ferrée et c'est précisément à cause de cela que ce contrat n'exclut pas la conclusion de contrats locaux. Leur nombre fut jusqu'à présent encore trop restreint, mais depuis février une activité plus intense se manifeste dans ce sens et le nombre des contrats locaux commence à augmenter.

Les stipulations du contrat collectif s'étendent sur tous les ouvriers des transports qu'ils soient ou non membres de l'Union. Le contrat actuel se compose de 161 articles et comprend la réglementation de la nomination et du licenciement, la fixation des heures de travail, du montant et de la nature de la rémunération, la protection du travail, les institutions d'éducation des syndiqués et les privilèges lors d'usage des moyens de transport. Avant le renouvellement du contrat, le comité central informe les organisations locales de toutes les modifications projetées, résume, après qu'elles ont été discutées dans les assemblées ouvrières, les propositions et commentaires présentés et les soumet ensuite aux exploitants. De telle façon les membres de l'Union participent d'une façon directe aux délibérations touchant le contrat collectif. Le contrôle sur l'observation du contrat incombe aux commissions locales de conciliation, composées en mesure égale par des représentants de l'administration et des syndicats. Au cas où les différends ne peuvent être liquidés dans ces commissions, ils sont renvoyés aux offices de conciliation et aux tribunaux d'arbitrage. Sur la demande de l'Union, le commissariat du Travail peut nommer, pour trancher des différends, un Office de Conciliation, dont la décision doit être admise par l'administration.

Salaires.

Le montant des salaires est fixé par le contrat collectif sur le pied-or et est déterminé chaque mois à nouveau, à cause des fluctuations du cours du Rouble.

Actuellement, dans l'industrie des transports, quatre systèmes de rémunération sont en vigueur : le salaire aux pièces, à l'heure, le paiement mixte et le système des primes. Le premier système est appliqué surtout dans les ateliers et dépôts des chemins de fer ; le second est en vigueur plus spécialement pour les traitements des employés ; le troisième s'applique au personnel des locomotives et des trains, qui reçoivent en sus de leur salaire une allocation déterminée, pour les parcours effectués, d'après un certain coefficient. Finalement on accorde des primes d'économie des combustibles, d'autres produits ou d'énergie électrique, pour l'amélioration de la qualité des produits, pour des améliorations techniques etc. Le salaire se paye tous les mois, de telle sorte que le traitement de base est versé le 20 du mois et que les salaires aux pièces, les heures supplémentaires etc. sont payés le 10 du mois suivant.

Si le salaire n'est pas payé à temps, les exploitants sont tenus, aux termes du contrat collectif, de verser aux ouvriers un supplément, se montant à 1% du salaire en cause, pour chaque jour écoulé.

Le montant du salaire pour chaque catégorie d'ouvriers est déterminé par une échelle de traitements, comportant 24 classes de salaires. La répartition des travailleurs dans les différentes classes, selon leur spécialité, est effectuée par des commissions locales, qui se basent sur des tableaux spéciaux, contenant des définitions détaillées des différents emplois et travaux.

Pour le paiement des traitements des grades élevés (ingénieurs, chefs de service, employés supérieurs), on dispose de ressources spéciales, qui sont versées aux employés après accord avec les organisations, tout en assurant un paiement correspondant à l'importance pour le trafic, du service de l'employé en cause.

Les lois sur le travail et le contrat-type assurent dans différents cas une allocation spéciale aux travailleurs; p. ex. pour le temps consacré à la participation à des congrès et conférences, lors de citations en justice, lors d'arrêts temporaires dans l'exploitation, de voyages de congés etc.

En cas de détachement, de déplacement, d'appel dans l'Armée Rouge, d'arrêt total de l'exploitation, les agents reçoivent une indemnité déterminée.

Aux fins de faciliter les comptes tous les travailleurs disposent d'un livret de salaires.

Attendu que chaque section locale de l'Union dispose, grâce aux lois sociales, au contrat-type et aux statuts de l'Union, de directives claires, il lui est aisé de s'orienter sur les questions de la rétribution du travail et d'effectuer, à l'aide de ces indications, son travail quotidien.

Durée de Travail.

Selon la nature de leur service les ouvriers des transports se divisent, par rapport aux heures de travail, dans les groupes suivants: *travailleurs manuels devant fournir huit heures de travail* et *travailleurs intellectuels devant en fournir cinq*. Le personnel roulant (mécaniciens, conducteurs, chefs de train etc.) doit effectuer 122 heures de travail par mois. Pour les mineurs, âgés de 14 à 15 ans, la durée du travail est de quatre heures, pour ceux de 16 à 18 ans elle est de six heures par jour. Pour des travaux exceptionnellement pénibles et nocifs, la journée de travail est réduite de huit à six heures, mais dans ces cas la rémunération est égale à celle accordée pour une journée de huit heures.

Par sa nature même, l'industrie des transports ne peut se passer de travail nocturne et d'heures supplémentaires. L'union doit, par conséquent, veiller à ce que ces travaux soient accomplis dans une mesure aussi limitée que possible et ne dépassent pas certaines normes. Le contrat-type y consacre une clause spéciale, stipulant que les heures supplémentaires ne peuvent être effectuées qu'avec l'approbation des syndicats et la permission des Inspecteurs du Travail.

Toiture des nouvelles locomotives de marchandises destinées à la Russie.

Notre camarade *Van Hinte*, jadis président de l'Union néerlandaise du Personnel des Locomotives qui fusionna en 1919 avec l'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways, et actuellement membre du Bureau de cette dernière organisation, nous fit parvenir la description, reproduite ci-dessous, des nouvelles locomotives de marchandises, destinées aux Chemins de Fer russes. La description a principalement trait à l'installation de ces locomotives en ce qui concerne le confort du personnel affecté à leur service.

Il va sans dire que notre Bulletin ne peut assumer un caractère technique, ce qui ne nous empêche cependant pas d'exprimer l'espoir que d'autres imiteront l'exemple du camarade *Van Hinte*, lorsque des nouveautés ou des particularités techniques se présenteront chez eux, touchant les intérêts du personnel d'une façon directe et qu'au moyen d'une *courte* description, ils divulgueront d'une façon internationale les innovations en question.

Vu le climat et les besoins du personnel, le toit est très vaste. Le fond est fermé par une paroi de tôle, tandis que le tender est également recouvert, ce qui fait que l'espace destiné au personnel est entièrement abrité. De grandes vitres sont appliquées dans toutes les parois; dans les parois de côté, la vitre du fond est à coulisse. Dans la tôle de devant à gauche, à côté de la chaudière, est ménagée une porte qui donne accès à la plateforme, entourant la locomotive. Le toit est double, la surface intérieure étant de bois, la surface extérieure de tôle, à l'extérieur se trouve un clapet permettant la ventilation et derrière celle-ci est placée une lanterne à pétrole, servant à éclairer l'espace destiné au personnel.

Le plancher en bois de cette cabine de mécanicien mérite une mention spéciale. Il repose des deux côtés sur des ressorts à boudin, ce qui fait que les secousses qui se feraient sentir, en dépit des ressorts de la locomotive elle-même, sont atténuées pour le mécanicien et le chauffeur par le plancher à ressorts sur lequel ils se trouvent. Le milieu du plancher est un peu plus bas, ainsi que cela se fait pour les locomotives américaines. Des sièges confortables avec dossier, ainsi que des accoudoirs aux fenêtres de côté, facilitent le service pendant le trajet. Une petite table à droite, avec tiroir à fermeture, est destinée au mécanicien.

Au-dessous du toit du tender est ménagée une console sur laquelle se trouve un appareil, servant à réchauffer les mets et boissons. Cet appareil comporte une cuve en cuivre dans laquelle est suspendue une cuve plus petite, dans l'espace intermédiaire se trouve un tuyau en spirale. Cet espace est rempli d'eau et au moyen d'une conduite rendue mobile entre les toits de la locomotive et du tender, la vapeur de la chaudière est conduite vers cette spirale. L'eau devient chaude et les mets ou boissons, déposées dans le récipient intérieur, seront réchauffées, sans qu'elles risquent de brûler. La vapeur consommée de la spirale est évacuée dans la caisse à eau du tender.

L'installation que nous venons de décrire est dictée certainement par une préoccupation réelle du bien-être du personnel.

L'Union des Cheminots scandinaves.

Les 24 et 25 août dernier, un Congrès de l'Union des Cheminots des pays scandinaves s'est réuni à Copenhague.

Cette organisation comprend les Unions de Cheminots de la Suède, du Danemark et de la Norvège, ainsi que l'Union scandinave du Personnel des Locomotives qui groupe les Unions du Personnel des Locomotives des pays susmentionnés.

Durant la période écoulée, le Bureau se réunit à quelques reprises, afin de discuter de la modification à apporter à l'organisation syndicale en Norvège, de la situation en Suède avant la grève de 1922 et plus tard encore de l'action de secours à entreprendre.

En faveur de cette grève l'organisation danoise rassembla une somme de plus de 112.000 couronnes (norvégiennes), l'organisation norvégienne une somme de 94.000 et la suédoise de 112.000 couronnes, tandis qu'un montant égal fut encore recueilli par la Fédération scandinave du Personnel des Locomotives, au total près de 432.000 couronnes (= 400.000 frs. suisses).

Des délibérations eurent lieu au sujet d'une modification aux Statuts touchant la composition du Bureau et au sujet de la fixation des cotisations.

Une ample discussion porta sur la question, posée par l'Union des Cheminots norvégiens, pour savoir si elle pourrait continuer à faire partie de l'Union, si la Commission Syndicale de Norvège décidait d'adhérer à Moscou.

La réunion décida que, vu le fait que les autres organisations étaient, par la voie de leurs centrales, affiliées à Amsterdam, la question devrait être discutée à nouveau, au cas d'une affiliation éventuelle de la Norvège à Moscou.

Pour les deux années à venir, la gestion de l'Union fut confiée aux organisations suédoises.

L'Union des Cheminots suédois en 1922.

I.

Le rapport moral de l'Union vient de paraître. Il en résulte que l'Union fut exposée, ainsi que les autres organisations syndicales du pays, à une oppression brutale de la part des amateurs, oppression qui amena un conflit avec les compagnies privées de Chemins de Fer. L'issue de ce conflit a plus ou moins enrayé l'activité du patronat, bien qu'il n'en résultât pas pour les membres du syndicat de gros avantages financiers.

En février 1919, les Chemins de Fer de l'Etat avaient un personnel de 39.803 hommes. En décembre 1921, le nombre des agents baissa à 28.610 et en décembre 1922, il était de 27.571; le personnel a été, par conséquent, réduit de plus de 12.000 agents. Cette diminution s'explique par le fait que le trafic de transit à travers la suède a considérablement diminué après la cessation des hostilités.

L'Union a rassemblé en 1922, par des quêtes en faveur des membres chômeurs, une somme de 143.380,25 couronnes, qu'elle a versée en secours.

L'effectif de l'Union se monta à la fin de l'année à 35.156 membres et le nombre des sections locales à 257.

En ce qui concerne les *travaux d'éducation*, l'Union a décidé l'année passée de consacrer annuellement une somme de 3000 couronnes à l'instruction par correspondance. Des cours furent organisés pour l'enseignement des langues d'autres pour traiter de différentes questions, pouvant intéresser les membres, telles que la jurisprudence, l'administration communale, les mathématiques, etc. Fz.

II.

Comme suite au compte rendu du rapport annuel de l'organisation des Cheminots suédois, affiliée à notre Internationale, nous croyons opportun de relever encore quelques données importantes et intéressantes pour les organisations étrangères.

Le rapport fait mention du fait que l'Union est affiliée à la Centrale Syndicale de Suède. Les cotisations qu'elle doit verser à cet organisme sont bien plus élevées que celles payées généralement dans les autres pays et se montent à 40 oere par membre, par mois (c. à. d. à 60 centimes suisses.)

A la suite de la grève auprès des compagnies privées, 225.646 journées de travail furent perdues et une somme de 1.251.181,87 couronnes fut payée par l'Union en secours. Il en résulte que l'organisation suédoise dispose des ressources nécessaires pour sauvegarder, d'une façon effective, les intérêts de ses membres, surtout si l'on tient compte du fait que l'avoire de l'Union a augmenté durant 1922 de 1.798.080,22 couronnes

à 1.966.575,90 couronnes. Il est vrai que les autres pays scandinaves envoyèrent des secours, se montant au total à une somme de 136.059,89 couronnes.

Le rapport contient un compte rendu du Congrès de Vienne et plusieurs données sur la situation des organisations des autres pays, empruntées pour la plupart au Bulletin de l'I. T. F. On y trouve en outre un aperçu de l'histoire de l'I. T. F.

Le Congrès de la Fédération des Cheminots suisses.

Les 23 et 24 juin 1923, le 5^{ème} congrès ordinaire de la Fédération des Cheminots suisses se réunit à Berne; en vue du temps limité disponible, on avait renoncé à inviter des délégués étrangers. Les séances eurent lieu samedi de 13 h. à 19 h. ½ et dimanche de 8 h. à 12 h. ½. Les occupations ordinaires, la discussion des rapports moral et financier et la fixation des cotisations, furent rapidement terminées. Des propositions, visant à diminuer la cotisation fédérale et la cotisation à verser à la caisse de grève (cette dernière se monte à fr. 5.— par an) furent rejetées par une grande majorité. Sera supprimée par contre la cotisation supplémentaire d'un franc, en faveur des stations de vacances. Frs. 30.000.— des ressources administratives seront annuellement mis à la disposition de ces stations de vacances.

Le Secrétaire général de la Fédération, le camarade Robert Bratschi, déposa un rapport verbal circonstancié, touchant les principales questions syndicales. La récente réduction des indemnités de vie chère des agents des Chemins de Fer Fédéraux, applicable à partir du 1^{er} juillet 1923 et qui de nouveau n'atteint que les classes subalternes, donna lieu à d'amples discussions. La réduction des salaires n'avait malheureusement pas pu être empêchée, bien que les amis du personnel au Parlement eussent énergiquement soutenu leur point de vue. Ce fut notamment le Secrétaire Général, le camarade Bratschi, qui au Conseil National défendit d'une façon brillante les intérêts du personnel et réussit, sans aucun doute, à impressionner ses auditeurs. Hélas, ce ne sont pas les beaux arguments qui l'emportent, mais le pouvoir. On a cependant pu obtenir une amélioration des propositions du Conseil Fédéral. Le Congrès prit acte du résultat de l'action, mais renonça à voter une résolution, jugeant qu'elle ne serait d'aucune utilité.

Le point le plus important sur lequel le Congrès eut à se prononcer, fut la question du prolongement de la durée du travail auprès des Chemins de Fer Fédéraux. Le Secrétaire Général présenta, sur cette question également, un rapport circonstancié. (Nous donnons ailleurs des détails sur ce sujet.) Le Congrès adopta, après trois heures de discussion, une proposition motivée du Bureau Fédéral, disant qu'on ne pouvait entamer des pourparlers sur les propositions de la Direction Générale, visant à prolonger les heures de travail, et que celles-ci devaient être combattues de toutes les façons.

Le Congrès vota encore la proposition relative à l'acquisition d'un immeuble à Berne. La séance fut très calme et témoigna, d'une façon évidente, de la cohésion et de la décision de la Fédération. On peut constater que la Fédération des Cheminots suisses, constituée dans sa forme actuelle en 1920, qui comprend toutes les catégories d'agents des Chemins de Fer Fédéraux et privés et groupe environ 97% de tous les travailleurs de cette profession, se trouve en voie de progression ultérieure.

V. L.

Congrès et Conférence Nationale des Cheminots espagnols.

Le second Congrès de la Fédération Nationale de l'Industrie Ferroviaire, affiliée à l'I. T. F., s'est réuni dans la Maison du Peuple à Madrid, le 22 juillet dernier et jours suivants.

Des délégués de la Confédération Générale des Travailleurs et de l'Union des Chauffeurs «Velocidad» assistaient au Congrès comme invités. Le camarade Fimmen avait exprimé par lettre ses regrets de n'avoir pu s'y rendre.

L'assemblée réunissait des représentants de toutes les sections importantes de la Fédération et l'accord qui se manifesta, par égard aux questions à discuter, fut remarquable.

Un des points les plus importants de l'ordre du jour était la question de la fusion avec d'autres organisations de cheminots. Après ample discussion, il fut décidé de chercher par tous les moyens à réaliser une unité avec d'autres unions de cheminots, dont l'attitude indiquait d'une façon évidente, qu'elles adoptaient le principe de la lutte des classes. Partant de cette opinion bien définie, la Fédération Nationale de l'Industrie Ferroviaire prit part à la Conférence pour l'unité qui suivit et dont il sera question ci-dessous.

Le rapport du Comité Exécutif, portant sur les deux années précédentes, fut l'objet d'un examen attentif et fut finalement adopté à l'unanimité, tant en ce qui regarde l'activité syndicale que l'activité administrative. On approuva également l'attitude des délégués fédéraux à la Confédération Générale des Travailleurs et au Congrès de l'I. T. F. à Vienne, ainsi que celle du représentant de l'Espagne au Conseil Général de l'I. T. F.

Le Congrès confirma ses décisions précédentes par rapport à l'admission des cheminots, révoqués pour avoir participé à des grèves, et décida de faire usage de tous les moyens possibles pour obtenir l'introduction de la journée de huit heures. On résolut également de poursuivre les efforts visant à faire supprimer la coutume de charger des militaires du service des cheminots, sous les ordres des compagnies, comme s'ils étaient des agents ordinaires et d'insister afin d'obtenir le droit d'envoyer des représentants au Conseil Supérieur des Chemins de Fer, créé récemment en Espagne.

Après avoir décidé que Madrid continuerait à être le siège de la Fédération, le Congrès réélut à l'unanimité le camarade Trifón Gómez, comme Secrétaire Général et les camarades Fernando Martinez, Francisco Carmona, Manuel Jimenez et Casimiro Vitienes comme membres du Comité Exécutif.

Le Comité Exécutif fut mandaté de s'occuper immédiatement :

d'inviter le Gouvernement à accorder une amnistie totale aux prisonniers politiques ;

de protester contre la loi sur le port d'armes ;

de protester contre la Société des Mines de Sainte Barbe (Asturie), par égard à la catastrophe qui y avait eu lieu ;

de solliciter du Gouvernement l'adoption immédiate du Code Minier ;

de protester contre la guerre du Maroc et de réclamer le rappel des troupes ;

de féliciter la minorité socialiste au Parlement de son excellent travail en faveur de la classe ouvrière.

Le Congrès se termina par des acclamations enthousiastes à la Confédération Générale des Travailleurs, à l'I. T. F. et à la Fédération Nationale des Cheminots.

Le 1er août et jours suivants dans la même salle une Conférence se réunit, ayant pour but de jeter les bases de la fondation d'une organisation, groupant tous les syndicats de cheminots existants ou à venir. La création d'une organisation

semblable fut approuvée à l'unanimité et une commission, composée de 5 représentants de chaque union présente, fut nommée et chargée d'élaborer un projet de statuts qui sera soumis à une conférence nationale devant se réunir sous peu.

Trois organisations étaient représentées à la conférence, à savoir la Fédération Nationale de l'Industrie Ferroviaire, l'Union des Cheminots d'Andalousie et du Sud de l'Espagne et le Syndicat autonome d'Alicante. G.

Réduction du Personnel des Chemins de Fer en Italie.

Selon un rapport de M. Torre, le Commissaire Extraordinaire des Chemins de Fer, le nombre total des travailleurs des Chemins de Fer de tous les grades devra être réduit à 180.000, leur nombre au commencement de 1922 étant de 240.000.

Les Cheminots américains demandent une augmentation de salaires.

Lors de la réunion des quatre associations régionales (Ouest, Sud-Est, Est et Canada) des Comités Généraux de l'Union des Mécaniciens et Chauffeurs de Locomotives, tenue à Chicago au commencement de septembre, il fut décidé que lors de l'expiration des contrats actuels, le Comité Général de chaque réseau insisterait pour qu'on réintroduise les salaires qui avaient été abolis par la décision du Conseil des Chemins de Fer de juillet 1921. Le mouvement englobera tous les chemins de fer des Etats Unis et du Canada qui étaient, sans exception, représentés à l'assemblée.

Une décision analogue a été prise par l'Union des Aiguilleurs de l'Amérique du Nord.

Etant donné que les contrats qui sont actuellement en vigueur auprès des différentes compagnies, n'expirent pas tous à la fois, l'action sera entreprise avec chaque compagnie séparément, lorsque l'occasion s'en présentera.

Les cheminots munichois empêchent des transports de Fascistes.

Samedi, 22 septembre, une section de fascistes bavarois devaient entreprendre une expédition partant de la gare de Munich. De quelle nature elle devait être, ressort de l'équipement prescrit à la troupe : uniforme, mitrailleuses, pistolets automatiques, carabines, munitions, bombes à main gourdins et casse-têtes etc.

Les Cheminots se refusèrent à convoier le Train.

L'expédition projetée ne put pas avoir lieu. Les fascistes durent rester en ville et se repayèrent en restaurant dans quelques quartiers, la terreur à l'égard des ouvriers.

Et cependant il se révéla une fois de plus quelle puissance peuvent exercer les ouvriers des transports . . . pour peu qu'ils le *veillent bien*.



Ouvriers du Transport

Hans Dreher †

L'Union allemande du Trafic, et de ce fait également l'I. T. F., viennent d'éprouver une perte cruelle. Le 5 septembre, le camarade Hans Dreher, rédacteur de l'organe de cette union est décédé après une maladie d'un seul jour.

Dreher, né en Styrie, participa, comme tout jeune homme déjà, au mouvement socialiste, ce qui lui valut, dans l'ancienne Autriche réactionnaire, la perte de son emploi de mouleur. Il partit en 1892 pour Berlin où il trouva à s'employer comme ouvrier auxiliaire du commerce. Pour l'esprit enthousiaste d'un Dreher, c'était une chose évidente de prendre immédiatement une part active au mouvement. Ses efforts visaient surtout à la création d'une organisation centrale, ce qui lui réussit en collaboration avec quelques camarades partageant ses idées, Kassler et Schumann entre autres. En mars 1893, il prit sur lui la rédaction de l'organe syndical et il a donc, durant plus de 30 ans, assigné les buts et les directives à notre action.

Tous les membres du « Deutscher Verkehrsbund » conserveront de leur camarade un souvenir ému. R. L.

Conférence des Ouvriers du Transport à Gothembourg du 10 au 12 août, 1923.

A la présidence : Charles Lindley.

Les Organisations suivantes avaient envoyé des représentants à la Conférence :

l'Union norvégienne des Ouvriers des Transports,
l'Union danoise des Ouvriers non-qualifiés,
l'Union suédoise des Ouvriers des Transports.

Prenaient part à la Conférence en qualité d'invités, Robert Williams, représentant de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport et Ben Tillett qui représentait l'Union anglaise des Ouvriers du Transport et des Ouvriers non-qualifiés.

L'ordre du jour portait entre autres :

Rapport des délégués sur l'état du mouvement syndical et la situation économique des pays scandinaves.

Assistance mutuelle des organisations scandinaves.

Possibilité de l'affiliation des Unions de Gens de Mer et de Chauffeurs.

Lors de la discussion du point de l'ordre du jour : « Situation des Pays scandinaves du point de vue des Ouvriers du Transport », Charles Lindley déclara que les patrons utilisent la crise économique pour diminuer les salaires et rappela les luttes que les Unions durent soutenir pour se défendre. Cependant, la situation peut être considérée comme relativement favorable et il est tout particulièrement convenable de constater que les Organisations les ont soutenues de pied ferme et sont restées en état de lutter. Lyngsie rapporta sur la situation au Danemark, où la Confédération des Syndicats danois gagne en influence, ce qu'il faut attribuer au fait que tant de groupes ouvriers lui sont affiliés. La conséquence en est qu'une lutte au sein d'une certaine groupe professionnel ou dans une certaine entreprise peut être financée presque indéfiniment.

Oskar Olsen (Norvège) déclara que l'Organisation se ressent encore des suites de la grève générale. Les ouvriers du

Transport ne furent pas seulement chargés de soutenir les Gens de Mer, mais on leur imposa encore le devoir de couvrir la retraite des autres groupes ouvriers. L'Union norvégienne des Ouvriers du Transport se créa, dans de telles circonstances, de grosses dettes auprès de la Centrale syndicale. On lui en a restitué, il est vrai, une partie ; mais comme il y a encore des contributions en retard qu'il s'agit de faire rentrer, la dette qui reste est encore assez lourde.

En considération du fait qu'il s'est produit des irrégularités dans l'application des dispositions concernant les obligations d'assistance mutuelle, on rejeta la proposition des représentants norvégiens d'étendre encore ces obligations, parce qu'on estima qu'avant toutes autres choses, il faut être en état de faire honneur à celles qui existent.

Quand on discuta de l'affiliation des Unions de Gens de Mer et de Chauffeurs à l'Union scandinave des Ouvriers du Transport, des délégués des Unions suédoises étaient aussi présents. Niklas Olsen, Sven Lundgren et Knut Elmén prirent part à la discussion.

Après discussion prolongée, on décida que, au cas où une demande d'affiliation serait présentée par des Organisations de Gens de Mer, on en ferait dépendre l'acceptation de la décision de l'Union des Ouvriers du Transport, affiliée du pays en cause.

On réélut secrétaire Oskar Olsen (Norvège). La prochaine Conférence aura lieu en juin ou juillet 1924, à Christiania. Citons encore parmi les autres décisions prises par la Conférence celle qui a décidé que le nom de l'Union sera désormais : Union scandinave des Ouvriers du Transport.

Charles Lindley clôtura les débats par un discours dans lequel il releva que la bonne harmonie entre les délégués et une collaboration loyale sont un sûr garant d'une activité efficace de la Confédération.

Société Anonyme des Tramways berlinois.

Ainsi que toutes les entreprises de transport, les tramways de Berlin ont indéciblement souffert de la guerre et de ses conséquences.

Avant la guerre, les entreprises de tramways constituaient un placement recherché, qui garantissait un rendement sûr du capital qui y était investi. A ce moment, les porteurs des actions ne songeaient pas à modifier la forme de l'entreprise. Durant la guerre, les opérations de l'armée engloutirent tout le matériel nécessaire à l'entretien des tramways, ce qui fit qu'à la fin des hostilités, les tramways berlinois se trouvaient dans un état lamentable. C'est ce qui explique la disparition de la résistance que, jusqu'alors, les actionnaires opposaient au passage des industries privées à la commune.

Si aujourd'hui de nombreuses entreprises de tramways, parmi lesquelles celle de Berlin, se trouvent aculées à la faillite, la faute en est, non seulement à la dévalorisation du mark, mais encore et en grande partie à la politique de prix suivie par la grosse industrie. Jusqu'en 1920 environ 5 compagnies de tramways existaient à Berlin, dont la plus importante était la « Grande Société des Tramways de Berlin ». En 1920, toutes les entreprises furent fusionnées en une unique entreprise communale, qui occupe environ 18.000 agents. Une année plus tard, les premières réductions furent introduites dans l'entreprise ; à peu près 2000 ouvriers en furent les victimes. Ils furent suivis en mai 1922 par 2000 autres et pendant la période, allant de novembre 1922 à mai 1923, des réductions eurent lieu en une telle mesure, qu'à la fin du mois d'août le nombre d'agents n'était plus que de 10.000.

Entretiens le coût de la vie augmentait de jour en jour, de sorte que, nonobstant les augmentations incessantes des tarifs, le déficit en août se montait journallement à 60 à 70 milliards de mark.

Fin août le personnel fut démissionné dans son ensemble, avec l'intention d'arrêter totalement le trafic et de le reprendre, dès qu'il y aurait moyen, dans une forme aussi limitée que possible. On comprendra aisément l'intention qui existait de céder toute l'entreprise à bon compte à une société privée. Par suite de l'intervention de nos camarades au Conseil Communal, ceci semble avoir pu être empêché. Il est toujours certain que le trafic était totalement arrêté dimanche, le 9 septembre, pour être repris lundi, le 10, sur environ 30 lignes, avec à peu près 2000 hommes.

La nouvelle entreprise porte le nom de « Société Anonyme de Tramways » ; elle est dirigée par : un représentant du Ministère prussien des Finances et un représentant du Conseil Communal.

Afin de rendre les révocations aussi peu pénibles que possible le Conseil Communal a proposé la réglementation suivante :

A) Employés et ouvriers non réintégrés par la Société Anonyme ou les Services Publics Municipaux.

1° On accordera une allocation de chauffage se montant à 40 millions et payable le 14 septembre.

2° Les travailleurs qui, aux termes du règlement municipal sur les retraites, peuvent faire valoir des droits sur une retraite, conserveront ces droits.

Les agents qui se trouvent sur le point d'entrer en jouissance de la pension (pour cause de santé ou parce qu'ils ont 60 ans révolus), seront, si possible, pensionnés avec effet rétroactif au 8 septembre, selon les stipulations de leurs règlements de retraites.

3° Les agents qui trouvent un emploi comme ouvriers temporaires dans d'autres services municipaux, ne seront considérés que pendant une période de trois mois au maximum, comme ouvriers temporaires. Lors de possibilité de les employer après cette période, leurs anciens droits, prévus dans leurs contrats de travail, leur reviendront.

4° Tous les droits contractuels ou légaux, découlant du contrat de travail et échus avant le 8 septembre (droit à un congé, rémunération d'heures supplémentaires, secours-maladie etc.) restent intacts et seront, après avoir été examinés, satisfait sans retard.

5° Le souci pour la tenue de service, en cas d'autre emploi, sera atténué par le fait que ceux qui avaient jusqu'ici la tenue de service, pourront garder leur complet (veston et pantalon) et ceux qui avaient jusqu'ici la tenue de travail garderont également une veste et un pantalon de travail.

6° Le Bureau de placement ouvriers s'occupera, lors de demandes de travailleurs municipaux, autant que possible, de placer les anciens agents des tramways.

7° Vu que le placement auprès de la Société Anonyme des Tramways berlinois a lieu selon les conditions de la Société, les mesures susmentionnées s'appliqueront seulement jusqu'au placement.

B) Les ouvriers et agents placés auprès de la Société Anonyme des Tramways berlinois conserveront, s'ils avaient jusqu'au 8 septembre des titres à une pension, ces droits à l'égard des tramways communaux actuels, jusqu'à ce que la Société ait créée ses propres institutions de retraite, mais au plus tard jusqu'au 1er octobre 1924.

Union allemande du Trafic.

A partir du 1er septembre dernier le « Courier », l'organe central de l'Union allemande du Trafic, a cessé de paraître. Il est remplacé par l'organe « Deutscher Verkehrsband ».

En même temps que le « Courier » les organes auxiliaires de notre organisation, tels que « Die Schifffahrt » (La Navigation), « Deutsche Strassen- und Kleinbahner-Zeitung » (Journal des Ouvriers des Tramways et Chemins de Fer secondaires) et « Post und Telegraphie » sont supprimés aussi, victimes de la cherté exorbitante.

L'espace disponible dans l'organe central devra dorénavant servir à toutes les sections de l'organisation. L.

*
**

Le personnel de l'aviation dans l'Union allemande du Trafic.

Cette dernière parmi les sections de notre organisation a trouvé relativement vite la voie du syndicat libre. Elle provint de l'« Union Professionnelle pour la Navigation aérienne » fondée en 1918 qui était en rapports étroits avec l'« Union des Pilotes de dirigeables allemands ». Les entraves que le Traité de Versailles a imposé à l'aviation allemande, ont causé, il va sans dire, une forte diminution dans l'effectif de ladite Union. De nombreux camarades se sont vus dans l'obligation de chercher des emplois dans d'autres industries. Il est évident que, dans ces circonstances, la petite union professionnelle aurait difficilement pu, à la longue, maintenir son autonomie et indépendance en face du patronat. Plus que ce fait cependant, ce fut la conviction qu'une représentation réelle des intérêts, est uniquement possible dans le cadre des syndicats libres, qui détermina son adhésion, en avril 1921, à l'Union allemande du Trafic.

L'Union groupe le personnel navigant, c'est à dire les pilotes et les mécaniciens de bord, le personnel technique, à savoir les hommes affectés au démarrage et les ouvriers des ateliers, et le personnel d'inspection. Ce dernier est composé de fonctionnaires d'Etat, chargés de contrôler la navigation aérienne dans son ensemble. Le nombre des membres de l'Union est d'environ 300, dont à peu près 80 font partie du personnel navigant, 150 appartiennent au personnel technique et les autres sont des fonctionnaires. Le nombre total des hommes, employés dans l'aviation n'étant pas supérieur de beaucoup à ces chiffres, on peut dire qu'environ 95% sont syndiqués. Outre l'Union allemande du Trafic, il n'y a pas en Allemagne d'organisations professionnelles pour les employés de l'aviation. Les associations, portant des noms aéro-techniques n'ont rien à voir avec la représentation professionnelle, mais sont de nature purement sportive. Les employés de l'aviation occupent dans l'Union une place analogue à celle des autres sections. Font exception les membres du personnel navigant, qui, principalement pendant les mois d'été, ont rarement un domicile fixe et dépendent pour cette raison, sous le rapport administratif, directement de la direction de la section nationale, qui est, cela va sans dire, entre les mains d'hommes compétents.

Nonobstant l'effectif relativement restreint, la nécessité de la création de succursales à l'étranger se fait déjà sentir et sous peu elle sera absolument indispensable. C'est un indice certain qu'un esprit réellement syndical domine dans ce petit groupe. Inutile de souligner l'esprit internationaliste des pilotes, car il n'existe pas d'autre profession, faisant ressentir en pareille mesure la nécessité d'une solidarité internationale. Le fait que 95% du personnel tout entier de l'aviation allemande appartient à une organisation, affiliée à l'I. T. F., suffit pour assurer un bon accueil à nos camarades, dans quelque pays que leur métier les conduise. R. L.

*
**

Oeuvre d'Education de l'Union allemande du Trafic.

L'accroissement prodigieux des effectifs qui se produit, après la Révolution, dans l'Union allemande du Trafic de même que dans les autres syndicats libres, mit ses dirigeants, pour ce qui regarde le travail d'éducation, en face de tâches gigantesques. Ce travail fut rendu particulièrement difficile, dans une

certaines mesures même impossible, par les mouvements pour le relèvement des salaires, devenus de plus en plus fréquents à cause du renchérissement incessant du coût de la vie. A cela s'ajoute encore que la situation économique et politique actuelle entrave singulièrement tout travail culturel.

En dépit de ces difficultés, un facteur essentiel de ce travail d'éducation s'est développé d'une façon réjouissante, nous voulons dire nos *bibliothèques*.

Dans la majorité des villes de quelque importance, ces bibliothèques appartiennent à la Bourse du Travail, par conséquent à toutes les Unions en commun, sur une base centralisatrice. Tout autre est la situation à *Berlin*. Là, la section locale de l'Union allemande du Trafic possède sa propre bibliothèque qui peut être compté parmi les plus grandes. Actuellement, elle compte 15.000 volumes, rangés dans un ordre qui permet de les consulter facilement. Les meilleurs ouvrages sur le Socialisme, l'Histoire Economique, la Théorie de l'exploitation des entreprises, la Sociologie, la Pédagogie, la Philosophie, le Mouvement Syndical, les Sciences naturelles, la Technique, l'Art et le Mouvement des Jeunes, etc., sont mis gratuitement à la disposition des membres de l'organisation locale berlinoise. Il y a encore un nombre important des classiques de tous les pays et de bons romans.

Mais ce qui fait l'importance d'une bibliothèque, ce n'est pas seulement son contenu, mais bien plutôt le nombre de ses abonnés et le nombre des livres lus.

Les chiffres suivants en donneront une idée exacte. Voici le nombre des livres remis en prêt :

1914	21.092
1915	8.137
1916	6.956
1917	4.742
1918	5.605
1919	20.879
1920	31.509
1921	32.416

En 1922, la bibliothèque, à cause d'une révision totale nécessaire, ne fut ouverte que 6 mois, ce qui, naturellement, eut son contre-coup sur son utilisation. Dans le premier semestre de 1923, le nombre des volumes sortis monta de nouveau à 15.300.

Si nous comparons le nombre des livres sortis en 1914 à celui des années 1919, 1920 et 1921 (nous laissons de côté les années de guerre), se trouve confirmé le fait que nous affirmons tout à l'heure que « *la situation économique et politique actuelle entrave singulièrement tout travail culturel* ». Tandis que l'effectif de l'organisation locale berlinoise, comparés à celui de 1914, a augmenté, après la Révolution, de 100%, le nombre des livres remis en prêt en 1921 n'a augmenté que de 58,5%. Pour autant qu'on peut le prévoir aujourd'hui, cette année-ci n'apportera guère d'amélioration. Le souci du pain quotidien fait reculer celui de la nourriture intellectuelle. Encore une des tristes conséquences de 4 ans de guerre. L.

Nouvelle orientation en Italie ?

Parmi les organisations italiennes dans l'industrie des transports, celles des Travailleurs des Tramways, des Ouvriers des Transports et des Gens de Mer étaient affiliées à la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (I. T. F.).

L'Organisation des Ouvriers des Transports a été totalement anéantie par les fascistes, tandis que la Fédération des Gens de Mer a été exclue de l'I. T. F., à la suite de son attitude vis à vis du Gouvernement fasciste, dont elle avait inqué la protection.

L'Union des Travailleurs des Tramways dont le Secrétaire Général, le camarade Sardelli, député, est membre du Conseil

Général de l'I. T. F., a courageusement mené la lutte pour faire face aux attaques des fascistes.

Or, la police agissant par ordre supérieur, vient de forcer cette organisation à fermer ses bureaux, après que son secrétaire, le camarade Sardelli, avait été licencié récemment par la Compagnie des Tramways de Rome.

Mussolini nous a démontré une fois de plus, quelle valeur il faut attacher à ses tentatives pour arriver à une collaboration avec le mouvement syndicaliste italien.

L'affirmation suivante, faite un de ces jours par Sardelli, exprime clairement la manière de voir de l'organisation des Ouvriers des Tramways, à l'égard d'une collaboration :

« En ce qui concerne plus spécialement la manière de voir de l'organisation que je représente, je puis vous assurer que le point de vue adopté par d'autres, en ce qui regarde la collaboration, n'est pas partagé par l'Union des Travailleurs des Tramways italiens qui désire uniquement savoir, si le Gouvernement accorde aux organisations qui se trouvent hors des rangs fascistes le droit à l'existence. »

Par son acte envers l'organisation du Personnel des Tramways qui n'est pas prête à sacrifier ses principes syndicalistes, le Gouvernement a déjà donné sa réponse.



Les Gens de Mer italiens.

En Italie des pourparlers sont en train de se faire entre les gens de mer, le gouvernement et les armateurs concernant le contrat de travail des gens de mer.

Gabriele d'Annunzio a rédigé le texte d'un nouveau contrat dont voici les stipulations essentielles :

« 1° La quote-part à verser par les marins fédérés, la « provisione di beneficio », qui porte un nom ancien, mais d'une signification moderne de sens moral et de communauté fraternelle, sera perçue à raison de 2%, tandis qu'une cotisation de 3%, versée à titre purement volontaire, sera destinée à la Co-opérative Garibaldi. Une clause ayant trait à ces cotisations sera incorporée dans les contrats d'engagement.

2° Le Gouvernement observera d'une façon loyale l'engagement pris, de ne pas soumettre à une révision les règlements qui déterminent les rapports entre les marins et les compagnies de navigation. Ces règlements ne pourront pas être modifiés avant que le malaise économique qui afflige actuellement la nation ne soit surmonté. Toute nouvelle convention sera conclue dans un large esprit d'équité envers les employés et ne visant pas à amoindrir, en quoi que ce soit, les droits acquis.

3° Afin que l'accord originel, conclu entre le chef du Cabinet et le Commandant Gabriele d'Annunzio ne soit ni violé, ni éludé d'aucune façon, le conseil consultatif, créé à cette occasion, sera considéré comme dissout et il est décidé que chaque requête des armateurs concernant les navigateurs, ainsi que les administrateurs maritimes et chaque différend qui pourrait surgir entre les travailleurs de la mer et les employeurs, seront soumis à une autorité judiciaire, élue d'un commun accord et par suffrage, et compétente à liquider les divergences par l'arbitrage.

4° En ce qui concerne les lignes maritimes jouissant d'une subvention de l'Etat et les services transatlantiques dépendants, les hommes affectés aux manœuvres du bord et aux travaux du port auront droit, s'ils ont été licenciés pour cause de maladie ou de vieillesse ou par manque de travail, à une indemnité, déterminée d'une façon équitable par le Collège arbitral susnommé, abstraction faite des différentes institutions de prévoyance.

5° Seront remboursées de la façon la plus appropriée et dans le délai le plus bref toutes sommes avancées à l'Etat par la Société Coopérative Garibaldi. Cette Société recevra des facilités pour l'acquisition des bateaux-citernes, de trop à la Marine Royale.

6° Partant de la conviction que, durant la guerre, toutes les espèces de navires de commerce, sans exception aucune, ont couru sur les mers pleines d'embûches, des dangers de tous les genres et que nulle recherche ne pourra plus déterminer d'une façon certaine les causes ignorées de la disparition de tant de vaisseaux, on accordera finalement aux familles des équipages disparus des deux vapeurs italiens, le « Luigi Parodi » et le « Gasparo », les indemnités auxquelles elles ont droit, indemnités attendues depuis trop longtemps déjà dans le chagrin et la misère.

7° Le Collège arbitral susmentionnée règlera l'embarcation à tour de rôle, tiendra compte de tous les avantages du service, des navires, de la route et évitera toute mesure d'ordre persécuteur et tout privilège odieux, pris au préjudice des gens de mer par n'importe quel Ministère ou n'importe quel Commandement. »

Les armateurs n'étant pas d'accord avec ce nouveau contrat, des négociations ont été entamées.

Il est bien certain qu'en dépit de la forme poétique dont d'Annunzio revêt ses opinions et en dépit des phrases, aussi éloquentes peut-être, de Mussolini, les marins finiront par être les dupes. Lorsqu'il s'agit, comme dans ce cas, de collaborations entre le Capitalisme et le Travail, par la nature même des choses, ce sont toujours les travailleurs qui ont le dessous.

Le boycottage de la maison d'armement Wilhelm Wilhelmson, Christiania.

Nous avons reçu une lettre de l'Union norvégienne de Marins et de Chauffeurs, nous informant que la maison d'armement Wilhelm Wilhelmson de Christiania avait résilié le contrat, qui avait été signé à la suite d'une décision du tribunal d'arbitrage. A partir du 1er septembre 1923, cette maison ne se trouve donc plus liée par le contrat.

Les camarades norvégiens font appel à nous, afin que nous nous employions pour empêcher le chargement, le déchargement et le charbonnage, dans les ports étrangers, des navires appartenant à cette maison.

Une liste des navires en cause a été envoyée aux organisations affiliées. Nous espérons qu'elles feront tout ce qui est en leur pouvoir, afin de satisfaire à la demande des camarades norvégiens.

La grève des Marins yougoslaves.

Après avoir mené pendant 66 jours une lutte vaillante et opiniâtre, les marins yougoslaves se sont vus dans l'obligation de cesser la grève, sans que toutefois, ils aient pu obtenir le résultat désiré.

C'est pour cette raison que les camarades yougoslaves ont plus que jamais besoin du secours de leurs collègues et que les efforts de l'I. T. F., visant au boycottage des navires yougoslaves dans les ports étrangers seront poursuivis avec toute l'énergie possible. Nous prions instamment les organisations affiliées de continuer à s'abstenir du chargement ou du déchargement des navires en question et espérons que, comprenant la nécessité d'une solidarité internationale, elles ne manqueront pas à leur devoir.

Congrès extraordinaire de la Fédération française des Gens de mer.

Les 11 et 13 septembre derniers, cette fédération a discuté en congrès extraordinaire un ordre du jour, comportant en principe deux seules questions : 1° Démission du bureau fédéral ; 2° Election du nouveau bureau.

Toutes les sections étaient représentées.

Le bureau de la Fédération présentait sa démission à cause de la situation morale de la Fédération.

Un ordre du jour, proposé par le Syndicat de Marseille, prenant acte de la démission et la considérant justifiée, posa de nouveau la candidature du camarade Rivelli aux fonctions de Secrétaire général. Cet ordre du jour fut accepté, mais Rivelli maintint sa démission. Alors le bureau fédéral fut composé comme suit :

Secrétaire général : M. Ehlers, de Dunkerque ;

Secrétaire adjoint : M. Pasquini, de Marseille ;

Trésorier général : M. Chachuat (permanent) ;

Trésorier adjoint : M. Durand, de Bordeaux.

M. Ehlers continuera à administrer la section de Dunkerque.

Les résolutions suivantes furent votées par le Congrès :

« Le congrès extraordinaire de la Fédération nationale des Syndicats Maritimes, à l'ouverture de ses travaux, adresse à tous les travailleurs de la mer du monde l'expression de ses sentiments de fraternelle solidarité et, notamment, aux Japonais cruellement frappés par le cataclysme qui a bouleversé leur pays. Il s'incline respectueusement devant toutes les victimes qu'il a faites.

Il demande notamment à tous les Gens de mer de s'affilier à l'I. T. F. d'autant plus rapidement que le sinistre fléau de la guerre plane à nouveau sur l'humanité et les peuples.

Il condamne sévèrement l'attitude du gouvernement italien à l'égard de celui de la Grèce et, s'il réprovoque l'assassinat de la mission italienne en Albanie, il proteste véhémentement contre celui, plus inqualifiable encore des paisibles habitants de Corfou et aussi contre l'indécision de la S. D. N. à remplir son rôle et ses devoirs.

Il exprime le désir qu'en face des menées des politiciens de proie et d'affaires, se dresse un prolétariat fortement organisé, soudé dans sa haine de la guerre, dans sa volonté d'en empêcher le retour, coûte que coûte, et uni sans aucune réserve pour réaliser ses aspirations de classe et atteindre ses buts sociaux.

Il manifeste sa confiance renouvelée au mouvement syndicaliste ouvrier français et international, agissant dans une C. G. T. et une F. S. I. reconstituées par toutes les forces de ce prolétariat.

Passé à l'ordre du jour. »

« Le congrès après avoir procédé à la nomination de son nouveau bureau exprime une fois de plus tous les regrets que lui laisse le départ du camarade Rivelli, lui affirme sa plus profonde sympathie et sa reconnaissance la plus vive pour tous les services rendus à la corporation maritime pendant sa longue carrière militante et déclare qu'il pourra compter sur sa solidarité indéfectible.

Considérant qu'au cours de sa carrière le camarade Rivelli n'a pris aucun repos ni congé, que son état physique actuel lui impose un repos réparateur devant lui permettre de faire face à la situation nouvelle qui va lui être créée,

Décide de lui accorder un repos de trois mois avec solde à titre de première mesure et de, prendre à l'expiration de ce congé toutes mesures rendues nécessaires en conformité de la décision de solidarité ci-dessus,

Décide en outre de lui maintenir toutes ses délégations. »

Les camarades secrétaire général et trésorier furent désignés pour représenter la Fédération à la Conférence de l'I. T. F. qui aura lieu en octobre, à Amsterdam.

Le congrès décida encore de poser la candidature du camarade Fimmen aux fonctions de Secrétaire général de la Section internationale des Marins.

(C'est avec un vif regret que nous aussi, nous avons appris la nouvelle de la démission du camarade Rivelli ; nous joignons nos meilleurs souhaits à son égard à ceux des camarades français et nous espérons que notre camarade sera bientôt à même de reprendre la place qui lui convient : au premier rang de notre mouvement qui, actuellement, a besoin d'hommes comme cet ancien militant dévoué.)

Salaires et heures de travail des Marins dans différents pays.

Nous faisons suivre ici les premiers résultats de notre enquête concernant les conditions de travail des marins des différents pays. Les données, ayant trait aux taux de salaires, en vigueur le 1er juillet 1923, englobent la Grande Bretagne, la France, l'Allemagne, les Etats Unis, la Hollande, la Belgique, la Yougoslavie et la Lettonie, tandis que les données concernant les heures de travail du personnel du pont et celui de la machine de ces pays (à l'exception des Etats Unis) ont été élaborées en un tableau synoptique.

Allemagne.

Taux de Salaires

pour les navires allemands, au-dessus de 100 tonneaux de jauge, à l'exception des navires de pêches et de sauvetage, remorqueurs et allèges de mer.
le 1er juillet 1923.

Personnel du Pont.

Premiers maîtres d'équipage et premiers charpentiers	Mk. 4.218.000
Seconds et troisièmes maîtres et seconds et troisièmes charpentiers	Mk. 4.107.000
Maîtres d'équipage et charpentiers, seuls . . .	Mk. 4.107.000
Indemnité au charpentier ayant leur outillage	Mk. 144.000
Voilier	Mk. 4.107.000
Quartier-maîtres	Mk. 3.996.000
Matelots	Mk. 3.873.000 ¹⁾
Matelots légers	Mk. 1.788.000
Novices	Mk. 1.176.000
Mousses	Mk. 744.000

Personnel de la machine.

Assistants mécaniciens et électriciens, ayant au moins un an de service de mer comme assistants, 2ièmes mécaniciens, magasiniers, graisseurs et conducteurs de petite chaudière	Mk. 4.107.000
Assistants, ayant moins d'un an de service de mer en cette qualité	Mk. 3.663.000
Chauffeurs	Mk. 3.873.000 ²⁾
Chauffeurs à la navigation sur l'Océan Atlantique	Mk. 3.951.000
Soutiers	Mk. 3.573.000

¹⁾ 1er juillet 1914 73 Marks-or.

²⁾ 1er juillet 1914 83 Marks-or

Les équipages des vapeurs à solde hebdomadaire qui se nourrissent eux-mêmes reçoivent une indemnité de nourriture de Mk. 105.000 par homme et par jour.

Indemnité de nourriture.

L'indemnité de nourriture se monte, si l'équipage n'est pas nourri à bord, à Mk. 122.000 par jour.

Indemnité spéciale à l'étranger.

Lorsque le navire se trouve dans un port étranger une indemnité spéciale de 10 shillings est accordée au personnel de la maistrance et aux matelots, soutiers etc., une indemnité de 5 shillings aux novices et mousses, pour chaque période de 30 jours, écoulée sans escalé de plus de 43 heures dans un port allemand.

£ 1.0.0 équivalait le 1er juillet 1914 à 20 Marks-or.

£ 1.0.0 équivalait le 1er juillet 1923 à 800 000 Marks.

Nombre-indice.

le 1er juillet 1914 : 100 le 1er juillet 1923 : 3.765.100.

Le lecteur remarquera que les données publiées ne sont pas toutes également détaillées. Vu qu'il est indispensable, si l'on veut établir des comparaisons, de disposer de renseignements aussi complets que possible, nous prions les organisations affiliées d'examiner attentivement nos données et de nous communiquer les erreurs ou imperfections qu'elles y trouveront. De telle façon seulement, il nous sera possible de composer un aperçu complet et adapté aux nécessités.

Grande-Bretagne.

Taux National de Salaires (en vigueur depuis le 16 avril 1923). Personnel du Pont et des Machines.

	Solde mensuelle (Nourriture comprise) £ s. d.	Solde hebdomadaire (sans nourriture) £ s. d.
Matelots	9. - - ¹⁾	3.2.-
Premiers maîtres d'équipage	10.10. -	3.7.-
Seconds » »	9.10. -	—
Charpentiers :		
sur des navires jusqu' 8000 tonne aux de jauge	11.10. -	—
» » » de 8000 à 10.000 » » »	12.10. -	—
» » » 10.001 à 12.000 » » »	13.10. -	—
» » » 12.001 à 25.000 » » »	14.10. -	—
» » » au-dessus de 25.000 tonneaux de jauge	15.10. -	—
Tous les tonnages	—	3.7.-
2ièmes Charpentiers et ébénistes :		
sur des navires jusqu' 8000 tonneaux de jauge	10.10. -	—
» » » de 8000 à 10.000 » » »	10.10. -	—
» » » 10.001 à 12.000 » » »	11.10. -	—
» » » 12.001 à 25.000 » » »	11.10. -	—
Tous les tonnages	12.10. -	—
Conducteurs de grues	—	3.4.6
Conducteurs de petite chaudière	10.10. -	3.7.-
Chauffeurs	9.10. - ²⁾	3.2.-
1ers Chauffeurs	10.10. -	—
Graisseurs	10. - -	3.4.6
» Moteurs Diesel	10.10. -	—
Lampiste	9.10. -	3.4.6
Préposé aux chaloupes	10. - -	—
Matelots légers ayant de 12 à 24 mois de service de mer	4.15. -	2.5.-
Matelots légers ayant au moins 24 mois de service de mer	6. 5. -	2.5.-
Peintres (si inscrit au rôle en cette qualité)	9.10. -	—
Hommes (préposés aux pompes sur les navires transportant de pétrole)	10.10. -	—
Quartier maîtres	9.10. -	3.4.6
Voiliers sur des navires à voiles	10.10. -	—
Magasiniers, Pont	9.10. -	—
» Machines	10.10. -	—
» assistants	10. - -	—
Soutiers ayant au moins un mois de service de mer	9. - -	3.- -
Soutiers ayant moins d'un mois de service de mer	5. 5. -	2.- -
Homme du treuil	—	3.4.6

¹⁾ 1er juillet 1914 : £ 4.10.-

²⁾ 1er juillet 1914 : £ 5. - -

Dans le cas où les armateurs fournissent la nourriture les taux des salaires seront de 21 sh. par semaine inférieurs à ceux des navires où l'équipage doit se nourrir lui-même.

Indemnité de Nourriture.

Si un marin qui touche une solde mensuelle, y compris la nourriture et le logement, travaille selon le rôle dans le port et si la nourriture et le logement ne sont pas fournis sur le navire, ainsi qu'il est stipulé dans le contrat d'engagement, une indemnité de 4 sh. par jour lui sera accordée.

Nombre-indice du coût de la vie, 1er juillet 1914: 100.

Nombre-indice du coût de la vie, 1er juillet 1923: 169.

Etats-Unis.**Taux de salaires**

en vigueur le 14 mai 1923 sur les navires des Etats Unis.

Spécialité	Taux \$
Charpentier	80,—
2ièmes Charpentiers	70,—
Maîtres d'équipage	75,—
2ièmes Maîtres d'équipage	70,—
Quartier-maîtres	70,—
Matelots	62,50
» légers	47,50
Magasiniers	70,—
Mécaniciens	75,—
Hommes affectés aux pompes	72,50
Conducteurs de petite chaudière	65,—
Chauffeurs, navires chauffant l'huile brute	67,50
» » » du charbon	60,—
Soutiers	57,50

Le 1er juillet 1923 £ 1.— équivalait à \$ 4.58.

France.**Les salaires des personnels subalternes de la marine marchande française.**

Spécialité	Taux en juillet 1914	Taux au 1 ^{er} juillet 1923	Indemnité Journalière de nourriture dans le port (en vigueur)
a) Personnel du Pont:			
Premiers maîtres d'équipage et assimilés (charpentiers, capitaines d'armes)	105	385	9
Seconds maîtres et assimilés (2 ^o Charp., 2 ^o capitaine d'armes)	95	370	9
Matelots	80	330	8
Matelots légers	60	265	8
Novices	40—45	160	8
Mousses	25—30	120	8
b) Personnel de la machine:			
1er Chauffeur, Graisseur etc.	118-132	385	9
Conducteur de petite chaudière	85	370	9
Chauffeur	90	360	8
Soutier	80	330	8

Personnel du Rémorquage.

Spécialité	Haute mer	Service de mer	Service de port
Maîtres et assimilés	385	375	360
Chauffeurs	360	345	330
Matelots et soutiers	330	320	310
Matelots légers	265	205	205
Novices	160	160	160
Mousses	120	120	120

Indemnité de nourriture à terre:

par jour

Maîtres et assimilés	9	7.50	7.25
Chauffeurs, Matelots, Soutiers etc.	8	7.50	7.25

Note: En juillet 1914, les salaires pour le personnel du remorquage en haute mer étaient les mêmes que pour la marine marchande. Pour le service de rade et de port, il y avait des contrats particuliers, les salaires variant de 60 à 180 francs, le personnel se nourrissant lui-même (?).

£ 1.— équivalait avant la guerre à frs. 25.—

£ 1.— le 1er juillet 1923 à 76 francs.

Nombre-indice du coût de la vie.

le 1er juillet 1914: 100

le 1er trimestre 1923: 324.

Hollande.**Taux de salaires**

du personnel du pont et des machines.

Spécialité	Taux de salaire 1er juillet 1923	Taux de salaire 1er juillet 1914
	par mois:	
	minimum	
Maîtres d'équipage	Fl. 115	Fl. 60 à 70
Charpentiers	» 115	» 60 à 70
Conducteurs de petite chaudière	» 115	» 53
Mécanicien de frigorificateur	» 115	» —
Chauffeur-graisseur	» 115	» 50
	standard	
Chauffeur	Fl. 105	Fl. 48
Matelot-lampiste	» 105	» 45
Matelot	» 100	» 42
Soutier (ayant au moins un an de pratique comme soutier ou chauffeurs)	» 85	» 35
Soutier non-qualifié	» 75	?
Matelot léger	» 55	?
	minimum	
Mousse	Fl. 25	?
		2 florins en plus par mois, pour bonne conduite.

£ 1 équivalait avant la guerre à Fl. 12 à peu près.

£ 1 équivalait le 1er juillet dernier à Fl. 11,70 à peu près.

Nombre-indice du coût de la vie:

le 1er juillet 1914: 100

le 1er juillet 1923: 173.

Il n'y a pas de navigation à solde hebdomadaire et les hommes ne doivent pas se procurer leur nourriture.

Indemnité de nourriture dans le port Fl. 1,— par jour; si le contrat d'engagement est signé la solde l'indemnité de nourriture, si le contrat n'est pas signé $\frac{1}{2}$ du salaire mensuel Fl. 1,—.

Belgique.**Salaires des Marins belges au 1er juillet 1923.**

Charpentiers	frs. 507,50
Maîtres d'équipage	« 472,50
Graisseurs	« 455,—
Chauffeurs	« 437,50
Soutiers	« 420,—
Matelots	« 420,—
Matelots légers	« 360,25

Ces salaires ont été augmentés le 2 juillet de 10% et le 1er septembre encore de 5%.

Le salaire dans le port se monte à frs. 27,50 par jour pour les matelots et soutiers et à frs. 30,25 pour les conducteurs de petite chaudière etc.

L'indemnité de nourriture se monte à £ 2.7.— par mois pour les équipages qui se nourrissent eux-mêmes.

£ 1.— équivalait avant la guerre à environ frs. 25.—

£ 1.— équivalait le 1er juillet 1923 à environ frs. 90.—

Yougoslavie.Taux des salaires au 1^{er} juillet 1923.

Spécialité	Salaires au petit cabotage	Salaires au long cours et au grand cabotage	Salaires au petit cabotage au 1 ^{er} juillet 1914
Maîtres d'équipage et conducteurs de petite chaudière	Din. 662,40	Lires 450,—	Couronnes Autriche 80—90
Charpentiers	—	430,—	—
Timonier	496,80	375,—	66
Matelot	288,—	200,—	—
Chauffeur	639,20	415,—	76
Soutier	432,—	300,—	55
Matelot léger	—	—	45
Mousse	160,—	100,—	20

£ 1.-. équivalait avant la guerre à 24 couronnes autr. ou 25 Lires it.

£ 1.-. équivalait le 1^{er} juillet 1923 à 105 Lires it.

*
****Lettonie.**Taux des salaires au 1^{er} juillet 1923.

	Cabotage	Long cours
	Roubels lett.	
Conducteur de petite chaudière	2.500	£5/-/-
Maître d'équipage	2.375	£4/15/-
Chauffeur	2.250	£4/10/-
Matelot	2.000	£4/-/-
Matelot léger	1.500	£3/-/-
Soutier	1.750	£3/10/-
Mousse	1.000	£2/-/-

En sus des salaires précités on paye 40 roubles ou 2 shillings par homme, par jour comme indemnité de nourriture.

Heures de travail des Personnels du Pont et de la Machine.**Allemagne.***Navires au long cours.**A la mer.*a) *Pour ceux qui font le quart.*

Sur les vapeurs ou navires à moteurs de 1.000 tonneaux de jauge ou au-dessus, les personnels du pont et des machines travaillent en trois bordées. Sur les autres navires ils ne travaillent qu'en deux bordées. Sur les navires faisant le service trans-atlantique le personnel des machines travaille toujours en trois quarts.

b) *Pour ceux qui ne font pas de quart.*

La journée de huit heures s'applique aux officiers du bord qui ne sont pas obligés de couvrir le quart et aux ouvriers, travaillant uniquement la journée.

c) *Les jours d'arrivée ou de départ.*

Afin de calculer le nombre d'heures de service accomplies les jours d'arrivée ou de départ, on cumulera toutes les heures de travail ou de veille dans le port et celles de service en rade et à la mer, effectuées pendant une période de 24 heures. Pour le service dépassant les huit heures, on payera une allocation supplémentaire.

Si, toutefois, aucun travail n'a été effectué dans le port ou en rade, on ne payera pas d'heures supplémentaires aux personnels du pont et des machines, à moins que l'amarrage ou le démarrage n'ait absorbé plus d'une heure. Ceci s'applique également aux dimanches et jour fériés ; mais en tout cas le travail en rade ou dans un port doit être rénuméré au taux des heures supplémentaires. Les travaux légers que comporte la conduite d'un navire, tels que le service des pavillons p. ex., ne seront pas considérés comme travaux supplémentaires, si toutefois ils ne prennent pas plus d'environ 10 minutes de temps.

Dans le port.

8 heures par jour pour les personnels pont et machines.

*Cabotage.**A la mer.*

Comme au long cours, vu que le contrat s'applique à tous les navires au-dessus de 1000 tonneaux de jauge brute.

Dans le port.

8 heures par jour pour les personnels pont et machine.

Grande-Bretagne.*Navires au long cours.**A la mer.**a) Pour les hommes qui font le quart :*

Personnel pont : 4 heures de service, 4 heures de repos.
 Personnel machine : 4 heures de service, 4 heures de repos.

b) Pour ceux qui ne font pas de quart :

La durée du travail des ouvriers travaillant la journée au service du pont ou des machines est de 9 heures par jour.

c) Les jours d'arrivée ou de départ :

La durée du travail sera de 12 heures pour le personnel du pont et de 9 pour celui des machines, les heures des repas exclues, mais y compris le service à la mer, pendant une journée de 24 heures, à calculer de minuit à minuit.

Dans le port.

- a) Pour le personnel pont : 54 heures par semaine.
 b) Pour le personnel machine : 48 heures par semaine.

*Cabotage.**A la mer.**Pour le personnel pont :*

- a) 12 heures par jour (4 heures de service, 4 heures de repos),
 b) pour les journaliers 9 heures par jour, 7 jours par semaine,
 c) les jours d'arrivée et de départ, 9 heures par jour, durant 7 jours par semaine.

Pour le personnel machine :

Pour toutes les spécialités : 4 heures de travail, 8 heures de repos.

Dans le port.

- Pour le personnel pont : de 8 heures à 17 heures (9 heures).
 Pour le personnel machine : 8 heures.

France.*Navires au long cours.**A la mer.**a) Pour les hommes qui font le quart :*

Personnel pont : 12 heures de présence.
 Personnel machine : 8 heures.

b) Pour ceux qui ne font pas de quart :

Pour les ouvriers ne travaillant que la journée : 8 heures.

c) Les jours d'arrivée ou de départ :

Les heures cumulées du service en rade, dans le port et à la mer ne peuvent dépasser les 12 heures pour le personnel du pont ; dans le cas contraire, on doit payer des heures supplémentaires. Si les jours d'arrivée ou de départ se produisent plus de deux fois par semaine, on paye des heures supplémentaires.

L'application se fait selon les règles suivantes :

- 1° La semaine commence le jour du départ du port d'attache ;
- 2° Un départ et une arrivée égalent deux manœuvres ;
- 3° Un troisième départ dans les sept jours en cours donne droit pour les trois manœuvres au payement des heures supplémentaires.

Exemple : Le navire « Militant » part de Marseille le lundi, il arrive à Alger le mardi, il en repart le jeudi. Le personnel pont, s'il a fait dans les trois mouvements 12 heures de travail, a droit $4 \times 3 = 12$ heures supplémentaires.

Dans le port.

Pour les personnels port et machine 8 heures par jour.

*Cabotage.**A la mer.*

Comme au long cours.

Dans le port.

Comme au long cours.

Hollande.*Navires au long cours.**A la mer.**a) Pour ceux qui font le quart :*

<i>Personnel pont :</i> de minuit à 4 heures	} variant tous les jours
de 8 heures à 13 heures	
de 19 h. 30 à minuit	
ou	
de 4 heures à 8 heures	
de 13 heures à 19 h. 30	

Personnel machines : 2 quarts de quatre heures consécutives chacun, avec un repos intermédiaire de huit heures.

Les conducteurs de petite chaudière et les graisseurs doivent accomplir tout service supplémentaire, que le capitaine ou le premier mécanicien jugeront nécessaire, mais ne dépassant pas deux heures consécutives par jour de 24 heures. Le total durant une semaine ne peut pas dépasser les 6 heures ; dans le cas contraire ils auront droit au paiement d'heures supplémentaires.

Sur les navires n'ayant qu'un ou deux soutiers et sur ceux, où il n'y a qu'un ou deux soutiers faisant le quart de nuit, le capitaine ou le premier mécanicien peuvent distribuer les quarts d'une autre façon. Les heures de service ne peuvent pas dépasser 4 h. $\frac{1}{2}$ par quart (vidage des escarilles inclus), ni 9 heures par 24 heures. Comme règle générale deux périodes de repos (mais une au moins) de 7 h. $\frac{1}{2}$ consécutives, seront accordées entre les quarts.

b) Pour ceux qui ne font pas de quart :

Personnel pont : 6 heures à 18 heures (2 heures pour les repas).

Personnel machine : ouvriers journaliers 9 heures par jour entre 6 heures et 18 heures, repos minimum $\frac{1}{2}$ heure, maximum 2 heures.

c) Les jours d'arrivée ou de départ :

Personnel pont : 10 heures.

Personnel machine : 8 heures (vidage des escarilles non inclus).

Dans le port.

Pour les personnels pont et machines 48 heures par semaine (c'est-à-dire du lundi au vendredi 8 h. $\frac{1}{2}$ et le samedi 5 h. $\frac{1}{2}$)

La journée de travail doit être située entre 6 heures du matin et 6 heures du soir, sauf dans les ports d'attache, où le travail ne commence qu'à 8 heures.

*Cabotage.**A la mer.**Personnel pont.**a) Pour les hommes qui font le quart.*

Comme au long cours, mais le capitaine peut diviser les quarts comme suit : 4 heures de service, 4 heures de repos.

b) Pour ceux qui ne font pas de quart.

Comme au long cours.

*Personnel machine.**a) Pour ceux qui font le quart.*

Pour les soutiers, les conducteurs de petite chaudière et les graisseurs : 2 quarts de 6 heures chacun, dans les 24 heures.

Pour les chauffeurs :

Sur les navires de moins de 500 tonneaux de jauge ou sur ceux, où la durée moyenne du voyage ne dépasse pas les 30 heures, ils ont alternativement six heures de service et 6 heures de repos.

Sur d'autres navires ils font deux quarts de 4 heures dans les 24 heures, avec une coupe de repos de 8 heures consécutives.

Dans les deux cas, les chauffeurs sont obligés d'assurer, avant ou après leur quart, le vidage des escarilles.

b) Pour les hommes qui ne font pas le quart.

De 6 heures à 18 heures, y compris deux heures pour les repas (donc 10 heures par jour).

c) Les jours d'arrivée ou de départ.

Comme au long cours.

Dans le port.

Comme au long cours.

Belgique.*Navires au long cours.**A la mer.**a) Pour les hommes qui font le quart.*

Personnel pont : trois quarts de 4 heures chacun, dans les 24 heures.

b) Pour ceux qui ne font pas de quart.

8 heures par jour entre 7 et 18 heures.

c) Les jours d'arrivée ou de départ.

Personnel pont : 12 heures.

Personnel machine : 9 heures.

Dans le port.

8 heures par jour entre 7 et 17 heures.

*Cabotage.**A la mer.*

Comme au long cours.

Dans le port.

8 heures par jour pour les personnels pont et machine, le samedi de 8 à 13 heures.

Yougoslavie.*Navires au long cours.**A la mer.*a) *Pour ceux qui font le quart.**Personnel pont* : deux quarts.*Personnel machine* : trois quarts (à l'exception des soutiers, qui n'ont que deux quarts à faire).c) *Les jours d'arrivée ou de départ.**Personnel pont* : 16 heures.*Personnel machine* : 12 heures.*Dans le port.*

8 heures par jour pour les personnels pont et machine ; les dimanches et jours fériés uniquement les travaux urgents.

*Cabotage.**A la mer.*

60 heures par semaine au maximum. Le service à la mer se fait en deux bordées.

Dans le port.

Généralement 8 heures par jour ; le maximum de 60 heures par semaine reste toutefois en vigueur.

Lettonie.*Navires au long cours.**A la mer.*a) *Pour les hommes qui font le quart.**Personnel pont* : deux quarts.*Personnel machine* : 8 heures par jour ; les soutiers travaillent 12 heures.*Dans le port.*

Les jours de semaine, 8 heures par jour pour les personnels pont et machine.

*Cabotage.**A la mer.*

Comme au long cours.

Dans le port.

Comme au long cours.

**LES AUTRES SECRÉTARIATS
PROFESSIONNELS INTERNATIONAUX****Le boycottage de la Maison E. Remy à Wygmael.***Un revirement.*

La maison E. Remy se ravise. Elle a réintégré une partie des ouvriers, punis l'hiver dernier. Elle n'a cependant pas encore pu se décider à une capitulation totale. C'est ce que nous comprenons. Une maison, convaincue à ce point de son pouvoir, persuadée qu'elle pouvait agir et régner selon son bon plaisir, doit être péniblement impressionnée, lorsqu'elle se voit contrainte de reconnaître les organisations ouvrières, comme des contractantes ayant des droits égaux. A présent que le premier pas est fait, les autres seront plus aisés sans doute. Les consommateurs peuvent y contribuer, en appliquant le boycottage dans toute sa rigueur. Si la maison Remy est traitée de la sorte, nous sommes certains de réaliser notre but dans un très bref délai.

Observez par conséquent le mot d'ordre. Refusez tous les produits de la maison Remy. Efforcez-vous, pour que le boycottage soit appliqué dans toute son ampleur.

Le Comité Exécutif de l'Union Internationale des Organisations des Ouvriers et Ouvrières de l'Alimentation.

L'Internationale des Métaux.

Le Comité central de la Fédération Internationale des Ouvriers sur Métaux a discuté longuement, dans sa dernière session, la question de l'admission de la Fédération pan-russe des Ouvriers sur métaux.

En mai 1923, une conférence a eu lieu avec les Russes à Friedrichshafen et une entente y fut signée.

C'est cette convention qui était soumise au Comité central. Elle exprime la conviction que la collaboration des ouvriers sur métaux et leur affiliation à l'Internationale professionnelle doivent être recherchés et que les Russes ont le désir sincère d'en faire partie. La convention prévoit que les signataires,

représentants de l'Internationale des Métaux, s'engagent à agir au sein du Comité en faveur de l'admission des Russes.

Si cette entente est approuvée par le Comité central, jusqu'au prochain Congrès, les représentants russes assisteront avec voix consultative aux séances du Comité exécutif et pourront participer à la discussion des affaires autres que celles d'ordre intérieur de la Fédération. Le prochain Congrès se prononcera sur l'admission.

Après une longue discussion, le secrétaire Ilg proposa une adjonction au projet d'entente constatant que des doutes subsistent encore chez quelques membres du Comité sur la loyauté de la collaboration des Russes et leur volonté de respecter les statuts. Le secrétariat est chargé de rester en relations avec les Russes jusqu'au prochain Congrès, afin de tirer au clair les points contestés.

Il est convenu également que les Russes ne seront admis à assister à une séance du Comité central que pour y venir, en tant que délégation, exposer leur point de vue et préciser leur attitude.

La convention de Friedrichshafen avec l'amendement proposé par Ilg est alors adoptée en votation générale.

La demande d'admission de la fédération unitaire française fut rejetée à l'unanimité.

Appel à tous les espérantistes dans l'industrie des transports.

Dimanche, le 26 août dernier, eut lieu à Rotterdam une réunion de travailleurs des Chemins de Fer et d'autres personnes employées dans l'industrie des transports qui décida en principe la création d'une organisation internationale se proposant de favoriser au moyen de la langue universelle l'« Esperanto » l'activité de l'I. T. F. et de contribuer en même temps à répandre davantage la connaissance de cette langue universelle parmi les travailleurs des chemins de fer et des tramways, les gens de mer et les ouvriers des transports du monde entier. Un Bureau provisoire a été constitué ; l'adresse en est : M. J. Verschoof, Chef de train des Chemins de Fer néerlandais, Hoek van Holland (Pays-Bas).

Tous les camarades employés dans l'industrie des transports, au sens le plus large de ce mot, désirant collaborer au but décrit ci-dessus ou recevoir des renseignements ultérieurs, sont priés de s'adresser à l'adresse susmentionnée.