



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

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

CASE POSTALE 996
AMSTERDAM

NUMERO 21/22

AMSTERDAM, LE 15 NOVEMBRE 1923

Sommaire: *Communications diverses:* Lutte entre le Travail et le Capital en Allemagne. — Le capitalisme sous sa forme véritable. — Autriche. — *Communications du Bureau.* — *Cheminots:* Les Conditions de Travail du personnel des Chemins de fer et des Tramways dans différents pays. — Les Salaires actuels Cheminots allemands. — Angleterre. — Tchécoslovaquie. — Remèdes pratiques contre le chômage. — Hollande. — Afrique du Sud. — Suède. — *Ouvriers du Transport:* Salaires et conditions de travail des agents de la navigation aérienne allemande. — Hongrie. — Hambourg, Anvers et Rotterdam. — *Gens de Mer:* La Conférence internationale des Marins. — Les conditions de travail des Marins russes. — Suède. — Tableau comparatif des salaires des différentes catégories. — *Les autres secrétariats professionnels internationaux.* — *Rapports, Comptes-rendus etc.* — *Divers:* Opinion d'un juge sur des non-organisés.

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Lutte entre le Travail et le Capital en Allemagne.

Les divergences d'ordre intérieur qui se faisaient depuis longtemps pressentir en Allemagne et qui n'avaient été que temporairement reculées à l'arrière-plan par la lutte dans la Ruhr, ont passé à présent dans une phase définitive. Comme toujours, lorsqu'il s'agit d'événements d'importance historique, les courants les plus divers se croisent et s'entremêlent, ce qui obscurcit pour les contemporains leur portée réelle. Mais parmi tous les intérêts qui se combattent dans le Sud et le Nord, dans l'Est et dans l'Ouest, deux forces surgissent, toutes deux d'importance gigantesque, dont la victoire ou la défaite sera, dans un temps assez proche, décisive pour le sort non pas seulement de la nation allemande. Ce sont le Travail et le Capital.

Considérée avec attention, cette lutte n'est autre qu'une continuation de la guerre mondiale. La défaite militaire a imposé à l'Allemagne de lourdes charges et après que sa dernière tentative désespérée de se libérer au moins de ses obligations envers les états vainqueurs a échoué, le capitalisme allemand veut se débarrasser de ses dettes au détriment de ses compatriotes et s'en décharger, dans toute leur ampleur, sur la classe ouvrière. Voilà la signification réelle de l'attaque à la journée de 8 heures et des tentatives visant à abaisser davantage le niveau des salaires des travailleurs allemands.

L'attaque du patronat est bien préparée et faite sur une large échelle. La dépréciation continuelle du Mark qui a été manifestement accélérée par les machinations continuelles des capitalistes, jusqu'à assumer une vitesse vertigineuse, a eu

comme conséquence une tromperie ininterrompue et immense de la classe ouvrière allemande en ce qui concerne son salaire réel qui a été réduit à une parcelle des salaires d'avant-guerre. Pendant ce temps le patronat augmentait ses forces à vue d'oeil. Il n'a pas seulement transformé en capital l'écart croissant entre les salaires d'avant- et d'après-guerre, mais la dévalorisation de l'argent a conduit encore à un appauvrissement graduel des classes moyennes et des rentiers, dont la fortune a été, en majeure partie, absorbée par les magnats du capital. Leur pouvoir, résultant des circonstances économiques s'est encore énormément consolidé par une forte concentration en cartels et en trusts, éliminant la concurrence des employeurs entre eux et leur permettant de grouper toutes leurs forces contre les ouvriers et les consommateurs. Le Gouvernement lui-même est impuissant à protéger la population ouvrière. Il n'a que le choix de laisser les différents groupes liquider leur lutte entre eux ou de se conformer aux ordres de la grosse industrie.

Ce serait toutefois une grave erreur et qui ne manquerait pas de se venger, si la classe ouvrière hors d'Allemagne était d'opinion que les dissidences allemandes ne la touchent pas et qu'elle peut à leur égard persister dans son indifférence. Car le cours des événements en Allemagne aura un contre-coup de la plus grande importance sur les conditions de travail et sur le niveau d'existence des ouvriers des autres pays. Si le patronat allemand réussit à abolir la journée de 8 heures, parce que, au dire cynique de Stinnes, on ne peut perdre une guerre et travailler en même temps deux heures de moins, l'écroulement de cette conquête, but final de longues années de lutte, ne pourra plus être empêché là, où on n'a pas perdu de guerre. Si on réussit en Allemagne, le pays aux puissantes organisations ouvrières, à maintenir le taux des salaires à un niveau à peine au-dessus du minimum d'existence, les salaires des autres pays seront à leur tour rapidement abaissés jusqu'à ce niveau de misère.

Le sort du prolétariat allemand est donc en large mesure celui du prolétariat international et c'est ce qui crée pour la classe ouvrière hors d'Allemagne, le devoir d'accorder aux camarades allemands un appui effectif, moral et matériel. L'avenir proche nous enseignera, comment ce secours devra être organisé dans les détails. En tout cas, la classe ouvrière des autres pays ne peut pas permettre que le mouvement syndical allemand soit foulé aux pieds par des généraux allemands et étrangers et que les travailleurs allemands soient

réduits à l'esclavage par un patronat qui ne recule devant aucune exaction et aucun acte de violence.

La nécessité d'une solidarité pratique et internationale est d'autant plus irréfutable, vu que la réaction emploie toutes ses armes à la fois contre la classe ouvrière. Les agrariens gardent le blé et les pommes de terre dans des granges remplies, les usuriers réclament des taux exorbitants, les libertés de réunion et de la presse des employeurs de refuser le travail.

Tous les droits constitutionnels et les libertés accordées par la république semblent uniquement être destinés à ceux qui, ouvertement ou en secret, posent des bombes sous les fondements de cette république; tandis que ce n'est que contre les parties réellement républicaines de la nation, que les paragraphes d'exception trouvent leur application.

C'est étonnant que le puissant mouvement syndical allemand n'ait réussi davantage à remplir de son sang les veines de la jeune république; quelles que puissent être les causes, les syndicats étrangers suivent avec sympathie la lutte pénible des frères allemands, convaincus qu'en dépit de toutes les attaques, ils ne se laisseront pas enlever des mains ce joyau précieux, unique garant de la victoire finale: la confiance absolue des masses ouvrières dans leur pays et à l'étranger.

H. Renier, Président du Syndicat National des Cheminots belges, dans « Le Ralliement », sur le danger croissant de la Réaction.

En Italie, en Espagne, d'accord diront encore les profanes; mais pas ici. Qu'ils viennent, on les attend. Nous savons et admettons qu'on « les attend ». Mais avec qui, avec quoi les attend-on? Avec des brochures dans lesquelles il est écrit qu'on fera la révolution quand même! Cruelle démagogie. Car c'est un crime, oui c'est un crime que des dirigeants d'organisations et de partis laissent s'endormir les masses sans leur sonner l'éveil, sans s'organiser parallèlement à ceux qui veulent ici tenter le coup . . .

C'est un crime, disons-nous, car le « fascisme adapté » n'est qu'un mot vulgaire, rien de plus. Révolution bourgeoise, c'est son fait.

La bourgeoisie est la même dans tous les pays. Que ses méthodes puissent différer, c'est entendu, mais son but est le même partout.

Qu'attend la classe ouvrière pour s'organiser?

Le capitalisme sous sa forme véritable.

Les allemands peuvent, pour ma part, s'entretuer, se déchirer, se massacrer, se manger, Bavares, Prussiens, Saxons, Turingiens, les uns parmi les autres, je n'y vois pas le moindre inconvénient. Au contraire. Une quarantaine de millions d'allemands en moins — grâce à une guerre civile quelque peu perfectionnée, ayant recours à tout le confort moderne, avions, tanks, gaz . . . voilà ce qui me paraît une chose fort désirable et je saurai gré à chaque dictature, révolution, famine, peste, ou quoi que ce soit qui puisse hâter la réalisation de mon attente. En un mot, je souhaite ardemment le naufrage définitif et la désagrégation du navire.

C'est dans ce sens que c'est exprimé Léon Daudet, député et Directeur de l'Action Française, chef d'un groupe petit, mais influent qui — grâce à l'appui du haut clergé — détermine en large mesure la politique du gouvernement français.

La brave bourgeoisie de France et d'ailleurs répudiera, avec une noble indignation, ce langage brutal. Car elle n'aime pas entendre appeler les choses par leur nom.

Si les paroles de Daudet n'expriment pas le désir conscient, guidant le capitalisme français, qui veut pour de bon assujettir le concurrent allemand, la façon d'agir de ses hommes d'affaire au sein du gouvernement, doit cependant pratiquement mener à un résultat semblable.

Le capitalisme, dans son essence, ne connaît pas de pitié; toutes les considérations d'ordre moral cèdent le pas à la soif du lucre. Les paroles de Daudet éclairent violemment ce qui se passe dans l'obscurité. Elles nous font pressentir la ruine menaçante de toute culture, la ruine de tout ce que l'Humanité connaît de meilleur et de plus élevé, conséquence ultime du régime capitaliste.

Mais elles nous signalent aussi la folie d'une division dans la classe ouvrière, qui pour des questions d'ordre secondaire gaspille son énergie et ses forces, au lieu de s'unir afin de combattre avec tous les moyens dont elle dispose, l'ennemi commun et de libérer le monde!

Autriche.

Où les capitalistes sont anti-militaristes.

Elections d'hommes de confiance dans l'armée fédérale.

Au commencement de septembre, des élections des hommes de confiance dans l'armée autrichienne eurent lieu.

Le Ministre de la Guerre et le corps des officiers, réactionnaires pour la plupart, eurent recours à tous les moyens illicites, afin d'influencer les élections.

Dans le but de détacher les miliciens du syndicat libre, ceux qui se faisaient inscrire à l'organisation jaune, dire « Wehrbund », étaient favorisés à chaque occasion de la façon la plus patriale, lors de promotions, de congés, lors d'affectation à un service plus agréable et moins pénible. Lorsqu'ils commettaient des fautes graves, ils étaient même plus ou moins à l'abri de punitions.

La participation au syndicat libre, au « Militärverband » socialdémocrate, était par contre récompensée par des dégradations arbitraires, du service pénible et désagréable, des vexations, des mesures disciplinaires, des diminutions des revenus et même par le renvoi.

Nonobstant ceci les élections eurent comme résultat que sur 15.269 voix valables, 14.215, c'est-à-dire 93,1%, furent portées sur les candidats du « Militärverband » socialdémocrate. En vertu de ce vote, 241 des 245 hommes de confiance élus étaient des candidats du « Militärverband ».

Les postes auprès des bataillons, des régiments, des commandants de brigade, des corps d'armée furent tous occupés par eux. De même la commission centrale des représentants militaires, qui siège au Ministère de la Guerre, est composée uniquement de représentants du « Militärverband ».

Les proportions auraient été encore plus favorables si quelques commandants n'avaient pas, par une répartition du service ingénieusement combinée, empêché certains de leurs subalternes de prendre part au vote.

Le résultat des élections signifie la victoire de l'éducation socialiste, la victoire du courage, de la dignité humaine et de la fermeté de caractère sur la corruption politique, le servilisme et la terreur que le ministre social-chrétien et ses acolytes d'orientation monarchiste se sont efforcés sans cesse et par tous les moyens d'introduire sous le mot d'ordre trompeur de la « dépolitisation », ce qui n'a pas empêché qu'ils essayent un échec aussi complet.

Tandis que la bourgeoisie devait se contenter des communications relatives à la défaite des efforts réactionnaires le 18 septembre dernier, la garnison de Vienne célébra, dans

l'énorme Katharinenhalle, la fête de la victoire, avec la participation des hommes d'une partie du corps des officiers et des sous-officiers avec leurs familles et de représentants des garnisons de province. Les travailleurs de l'industrie y assistèrent également en grand nombre.

Après lecture de la lettre de bienvenue du maire de la ville de Vienne, le camarade *Reumann*, la fête fut commencée par l'ouverture du « Freischutz », après quoi l'ancien Chancelier de la république autrichienne, le camarade *Dr. Renner* transmit aux militaires les félicitations du Comité Directeur du Parti socialdémocrate et du Club de députés socialistes. Après le discours de l'organisateur de l'armée républicaine, Commissaire Parlementaire pour l'armée, le *Dr. Julius Deutsch*, la fête se termina en preuve de la communauté étroite existant entre les travailleurs et l'armée de la république, par le chant de l'Internationale.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Compte-rendu succinct de l'Assemblée du Comité Exécutif tenue à Amsterdam, les 14 et 15 octobre 1923.

Le rapport des travaux accomplis par le Bureau contenant des communications concernant l'intervention de M. T. F. dans les luttes menées par les Marins et Pêcheurs d'Allemagne, de Yougoslavie, de Norvège et d'Islande, concernant l'action de secours pour l'Italie et la Belgique, l'expulsion des Marins italiens, la situation internationale, la compilation de données relatives aux conditions de travail des différents groupes, le développement de M. T. F. et la diffusion de ses publications (la brochure « L'I. T. F., son Caractère, But et Activité » a été commandée et distribuée par les organisations affiliées en un nombre d'environ 33,000 exemplaires).

En ce qui concerne le premier point, le Comité Exécutif décida de rappeler à l'attention des organisations adhérentes les articles des Statuts ayant trait à l'action internationale.

Le rapport fut approuvé et l'attitude du Bureau à propos de la circulaire lancée durant le conflit italo-grec fut également approuvée.

Furent admis comme membres : les Unions argentines des Marins et du Personnel des Locomotives et l'Union des Marins et Pêcheurs islandais.

Etant donné que l'I. T. F. avait déjà pu être utile à certains membres faisant partie du Personnel de l'Aviation, il fut décidé d'inaugurer une propagande plus intense parmi ce groupe.

On résolut ensuite, à la majorité des voix, de ne pas donner suite à une invitation des unions russes des Ouvriers des Transports, des Cheminots et des Marins, demandant d'envoyer une délégation en Russie.

Le rapport financier du Bureau donna lieu à une discussion portant spécialement sur la situation des organisations des pays à change déprécié. Au cours de celle-ci, la nécessité fut soulignée que, dorénavant, les organisations contribuent d'une façon aussi égale que possible à porter les charges financières de l'I. T. F.

Le secrétariat fut autorisé à publier, hebdomadairement au besoin, des « Communications de Presse » et à tâcher de se procurer, par l'intermédiaire des Comités Fédéraux, parmi les membres des organisations des abonnés au Bulletin.

Furent désignés pour représenter M. T. F. à l'assemblée des Secrétariats Professionnels Internationaux, convoquée par la F. S. I., les camarades : Rob. Williams, Edo Fimmen, J. Döring et J. Brautigam.

Des délibérations eurent lieu encore au sujet de la Conférence des Gens de Mer, qui devait être tenue les 16 et 17 octobre et de la convocation éventuelle d'une Conférence des Cheminots.

(Nous avons été péniblement surpris de trouver dans un quotidien suédois un compte-rendu de la séance du Comité Exécutif, s'occupant jusque dans des détails de nature personnelle de ce qui y fut discuté. Il va sans dire que nous ne pouvons prendre aucune responsabilité pour un pareil compte-rendu. L'article en cause donnait d'ailleurs sous plusieurs rapports une idée fautive des délibérations de l'assemblée. Nous sommes d'avis, en général, qu'il n'est pas désirable que d'autres que le Secrétariat prennent l'initiative pour la publication de comptes-rendus de réunions du Comité Exécutif.)

**

Abonnements au Bulletin.

Nous appelons l'attention des membres des organisations affiliées sur l'occasion qui leur est offerte de s'abonner au Bulletin, par l'intermédiaire de leur Comité Fédéral, moyennant Fl. 1.— (2 francs suisses ou 6 francs belges ou français) par an. Le 19 octobre, une circulaire a été adressée à ce sujet aux organisations.

**

Questionnaires Chemins de Fer et Tramways.

Les organisations n'ayant pas encore répondu à notre questionnaire sont instamment priées de le faire au plus vite.

**

Congrès.

Syndicat National des Agents des Ch. P. T. T. M. de Belgique 23 et 24 décembre 1923, à la Maison des huit heures à Bruxelles.

Tant que les travailleurs donneront preuve de leur incapacité de s'unir en face d'un ennemi commun, le capitalisme organisé persistera dans son exploitation des ouvriers. Rien n'est gagné — mais tout peut se perdre de la sorte.

(American Locomotive Engineers' Journal — octobre 1923)



Les Conditions de Travail du personnel des Chemins de fer et des Tramways dans les différents pays.

Ci-dessous nous commençons la publication des résultats de notre enquête sur les conditions de travail du Personnel des Chemins de fer et des Tramways.

Nous prions les organisations respectives de bien vouloir examiner les publications et de nous annoncer quelques altérations déjà arrivées ou qui auront lieu plus tard.

Les organisations qui n'ont pas encore répondu à nos questionnaires, sont priées de nous les retourner au plus vite avec les réponses.

**

Autriche.

Tramways.

Il existe des entreprises de tramways à Vienne, Graz, Linz, Klagenfurt, St. Pölten, Gmunden et à Salzbourg. Les données que nous faisons suivre proviennent de l'Union autrichienne des Ouvriers et Ouvrières du Commerce, des Transports et du Trafic (Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen Österreichs) et n'ont trait qu'aux entreprises de Vienne, Klagenfurt, Graz et Linz. L'entreprise la plus importante est celle de Vienne et, lorsqu'il n'est pas dit le contraire, les renseignements ont trait à cette entreprise.

1. La forme de l'exploitation.

Les tramways de Vienne et de Klagenfurt sont des entreprises communales; ceux de Graz et de Linz des sociétés anonymes. Dans tous les cas, les tarifs doivent être approuvés par les autorités municipales compétentes.

Il n'y a aucun indice qui puisse faire croire à un mouvement de concentration des sociétés privées. On constate plutôt que les communes, en augmentant le nombre d'actions qu'elles possèdent, jouissent d'une influence grandissante et on peut dire qu'il y a une tendance bien définie vers la communalisation.

Le nombre total des agents se monte à Vienne à 15.199 dont 924 employés et 646 employés du service d'inspection, 13.071 agents et ouvriers et 558 ouvriers de la voie. 8.646 agents et ouvriers font partie du service roulant et 4.425 de celui des ateliers.

2. Le rendement financier.

Les tramways autrichiens ont souffert sérieusement de la guerre et de ses conséquences. Ce n'est qu'à grande peine qu'ils arrivent à boucler leur budget. Les tramways de Vienne ont à plusieurs reprises annoncé un déficit; le dernier bilan seulement accuse un petit boni dû au fait que la commune fournit le courant nécessaire, au-dessous du prix de revient. Ces derniers temps, une amélioration se fait sentir dans toutes les entreprises.

Les suivantes mesures d'économie ont été introduites de concert avec les syndicats et les délégués du personnel :

- 1° Depuis novembre 1921, on n'engage plus de nouveaux agents.
- 2° On s'efforce à faire un meilleur usage du travail fourni, tout en restant dans le cadre des 8 heures.
- 3° Introduction d'améliorations techniques (aiguillage électrique et construction de boucles en tête de ligne, ayant pour but de faciliter le retour d'un convoi).
- 4° Réorganisation du service administratif, permettant de réduire notablement le nombre d'employés.

Comme règle générale, les propositions de l'organisation syndicale et des délégués du personnel furent adoptées. L'Union des Ouvriers et Ouvrières du Commerce, des Transports et du Trafic a élaboré des projets de réorganisation, de concert avec l'Union des Employés. Les intentions de ces deux organisations ont été réalisées.

Nulle part l'exploitation a dû être suspendue. Actuellement deux nouvelles lignes sont en construction à Vienne.

3. Les Rapports entre la Direction et les Organisations du Personnel.

En Autriche, les syndicats sont légalement reconnus par la loi sur les conseils d'entreprise et par celle sur les contrats collectifs et les offices de conciliation. Dans toutes les entreprises, le personnel nomme ses représentants qui se trouvent en contact constant avec les directions. Ils n'interviennent pas seulement dans les questions touchant le personnel, mais exercent souvent une influence sensible sur l'exploitation entière. Lorsque les délégués du personnel invitent la Direction à assister à leurs réunions, celle-ci a l'obligation d'y donner suite. En

ce qui concerne les sociétés anonymes, des représentants des conseils d'entreprise siègent et ont voix au Conseil d'Administration. Lorsqu'il s'agit d'entreprises où il y a plus d'une organisation — ceci n'est le cas qu'à Vienne — la Direction reçoit les représentants des différentes organisations, mais n'entre en pourparlers qu'avec celle qui groupe la majorité des agents. Il n'est fait aucune distinction entre les délégués du personnel au service de la compagnie et les représentants de l'organisation en faveur de ces premiers. On peut constater, au contraire, que les Directions préfèrent discuter et liquider des questions pendantes en la présence des représentants des organisations. En cas de divergences d'opinion, on en appelle le plus souvent à l'office de conciliation institué par la loi. A Vienne, où la majorité du Conseil Municipal est socialdémocrate, ces divergences sont soumises aux instances supérieures, syndicales et politiques (Commission Syndicale et Comité Directeur du Parti). Les plaintes concernant les conditions de travail peuvent être adressées directement à la Direction. Les représentants des organisations peuvent de tout temps se mettre en rapport avec les chefs de service.

A Vienne, le Conseil du Personnel (Betriebsrat) est composé de 24 membres élu par les différentes catégories, qui désignent six d'entre eux qui sont exemptés du service ordinaire. Les autres délégués disposent, sans réserves, du temps nécessaire à leur activité. Aucune retenue n'est faite sur les salaires.

La Commission Centrale du Conseil du Personnel a voix au chapitre dans toutes les questions touchant le personnel dans son ensemble. Des instructions au personnel dans son ensemble ne peuvent être données qu'avec l'approbation de cette commission. Ceci s'applique aussi à la fixation des horaires.

4. Le droit de grève.

Le personnel possède le droit de grève. Une grève importante fut menée à Vienne en 1918 par le personnel tout entier et se termina avec un plein succès. Depuis lors, une grève a eu lieu seulement en 1922, également à Vienne. Il ne s'agissait que d'une grève, n'englobant que les receveurs et les wattman et non reconnue par les syndicats. La cause en était la conclusion d'un contrat de travail qui n'était pas au gré de ces deux catégories d'agents. Cette grève ne put amener aucune amélioration des résultats obtenus par les négociations.

Il n'existe pas de stipulations contre la résistance passive. Jusqu'ici on n'a jamais encore eu recours à ce moyen de combat.

5. L'organisation du Personnel.

Le personnel des lignes électriques d'usage interlocal est syndiqué dans l'union des cheminots et le personnel des lignes ne desservant que la ville et la banlieue est syndiqué dans l'Union des Ouvriers et Ouvrières du Commerce, des Transports et du Trafic. Le personnel des services municipaux adhère également à cette Organisation. Les agents des tramways de la ville de Salzbourg font exception. Ces tramways sont exploités par la Direction des Chemins de Fer Fédéraux et le personnel est de ce fait syndiqué dans l'Union des Cheminots.

Sont syndiqués au total dans l'Union autrichienne des Transports :

| | | | |
|----------------|-------|---------------------|---------------------|
| à Vienne : | 9.000 | (en chiffres ronds) | agents des tramways |
| à Linz : | 390 | » | » |
| à Graz : | 960 | » | » |
| à Klagenfurt : | 80 | » | » |

Le personnel des services administratifs est syndiqué comme règle générale dans l'Union des Employés de l'Industrie qui adhère à son tour, ainsi que l'Union des Transports, à la F.S.I. A part ces organisations syndicales, il existe encore à Vienne une organisation des « Cheminots chrétiens » et une

« Association du Personnel des Tramways » qui ne sont pas reconnues par la Direction comme ayant droit à mener des négociations.

6. La fixation des conditions de travail.

Les conditions de travail sont incorporées dans un contrat collectif. La durée en est illimitée et il peut être résilié avec un préavis de 3 mois. Un exemplaire imprimé du contrat est remis à tous les membres du personnel. Des modifications ne peuvent y être apportées qu'après entente entre la Direction et le personnel. A côté du contrat, il existe encore un règlement de service pour le personnel, qui ne s'applique pas aux employés. Ces derniers sont régis par le règlement général de la commune de Vienne.

7. Les conditions de travail (Statut du Personnel).

Lors de révocation disciplinaire, la commission centrale du Personnel peut interjeter appel. Lorsqu'il s'agit d'agents ayant plus de 5 années de service, la révocation a besoin d'être confirmée par le Conseil des Echevins.

La commission disciplinaire est paritaire ; elle se compose de quatre membres élus par le personnel et de quatre membres nommés par le maire. Elle est présidée par un échivin salarié.

Dans les cas suivants, un appel de la décision de la commission disciplinaire peut être fait au Conseil des Echevins :

- a) lors de déplacement dans une autre catégorie,
- b) lors d'ajournement du passage à un échelon supérieur de l'échelle des traitements ou à un grade supérieur,
- c) pour les employés des services d'inspection et de surveillance (supérieurs aux agents et ouvriers sans avoir les caractéristiques des fonctionnaires publics) lors de descente dans une catégorie inférieure ou dans la classe des agents.

La Direction a, jusqu'à révolution de la cinquième année de service, le droit de révocation, mais seulement lors de fautes réitérées et punies à plusieurs reprises ou lors de condamnation pour un crime. La Commission Centrale du Personnel a le droit d'élever un appel dans les quinze jours après la décision. Cet appel n'a pas l'effet de différer la peine.

Les révoqués ne touchent leur salaire que pour la période de préavis. En cas de licenciement à la suite d'un crime, on leur rembourse les sommes versées à la caisse de retraites.

8. La durée du travail.

Aucune différence n'est faite entre durée du travail et durée du service. La journée de travail est de huit heures. Une heure supplémentaire peut cependant être exigée en moyenne par jour.

Chaque agent a droit à un repos hebdomadaire dont la durée doit être de 36 heures au moins. (A Linz, il y a un jour de repos sur 5 jours de travail.)

On accorde des congés rétribués :

- de 7 jours après la première année de service
- de 14 jours après la cinquième année de service,
- de 21 jours après la dixième année de service,
- de 28 jours après la quinzième année de service.

Lorsque des agents sont empêchés pour des motifs personnels importants de faire leur service pendant une courte période, ne dépassant pas une semaine, ils touchent, s'ils sont au service depuis au moins 14 jours, leur salaire entier.

Les agents ont droit après simple avis au chef du service, à l'exemption du service nécessaire afin d'exercer un mandat au Parlement, au Landtag ou au Conseil municipal en conservant leurs titres à un salaire non réduit. L'exemption nécessaire pour exercer des mandats dans d'autres organismes publics ou professionnels est soumise au consentement de l'échevin compétent.

Toutes les interruptions du travail pendant la coupe de service sont comprises dans la durée du service. Fait exception

un repos jusqu'à une heure et demie accordé pour les repas. La coupe de repos entre les coupes de service doit être au moins de 8 heures consécutives.

Il existe une coupe sans pause d'après-midi, une coupe avec pause et une coupe à service intermittent. A part cela il y a le service continu dans les ateliers des gares, où l'on travaille selon le système des trois équipes.

Lors de service fait le dimanche ou les jours fériés, on accorde aux agents du service roulant et à ceux des ateliers des gares le salaire d'une heure de travail, comme indemnité, dite « indemnité de dimanche ». Les ouvriers des ateliers de l'équipe de nuit reçoivent cette indemnité en sus de l'indemnité pour le travail nocturne qui est calculée de la même façon. Lors de service nocturne sur les voies, on paye le double salaire. Le jour suivant ce service, les agents ont congé.

Les heures supplémentaires sont payées à un taux de 50% au-dessus de celui du service normal. Elles ne sont rétribuées au service roulant que si la durée hebdomadaire totale dépasse les 48 heures et dans les ateliers si les ouvriers fournissent plus de huit heures de service.

Le nombre des heures supplémentaires est fixé pour le service roulant à une heure par jour. Pour faciliter le service ce nombre peut être dépassé en moyenne de 2 heures par mois. Dans les ateliers, on peut exiger, dans des cas dont l'urgence est prouvée, deux heures supplémentaires pour chaque coupe.

Des coupes de service intermittent sont fournies tout au plus 3 fois en deux semaines. On ne fait pas de différence entre le service roulant et les autres services. Tous les repos entre les différents trajets sont considérés comme heures de service. Le temps nécessaire pour préparer le voyage de retour et pour les arrêts au terminus est considéré entièrement comme temps de service. On accorde 4 minutes pour l'entrée et la sortie des convois du dépôt. Lors de manœuvres à une certaine distance de la gare, on tient compte du temps nécessaire pour s'y rendre à pied ou en tramway, d'après ce qui prend le moins de temps.

On accorde au service roulant jusqu'à 8 minutes pour les arrêts au terminus et pour préparer le voyage de retour. Comme règle générale, on accorde 10 minutes de repos par heure de service roulant. Lorsque le service n'est pas encore terminé à 8 heures du soir, on accorde un repos de 20 minutes pour le repas du soir. On accorde aux receveurs et aux wattmen un quart d'heure pour préparer et pour terminer le service.

Les receveurs ont droit après chaque période sur laquelle porte le règlement des comptes (actuellement de 3 semaines) à une indemnité spéciale se montant à la rémunération accordée pour 1 heure $\frac{1}{2}$ supplémentaire.

Lorsque la température descend plus bas que 5 degrés Réaumur au-dessous de 0, les agents de réserve accomplissent certains voyages. De la sorte l'équipe en cause est exemptée d'un voyage, pendant la durée duquel les hommes se tiennent dans un local chauffé.

Les horaires sont composés par la Direction et sont soumis 3 jours avant leur application à la commission locale des délégués du personnel.

9. Réglementation des salaires.

Un salaire minimum est établi qui est multiplié par un coefficient, fixé régulièrement conformément au nombre-indice du coût de la vie. Le 1er mai 1923 ce coefficient, était 4,54. Ce salaire de base est augmenté par mois et par année de service d'une allocation, dite allocation d'années de service. Le nombre-indice officiel opère sur la somme obtenue de la sorte.

Lorsque l'indice monte, il joue à partir du 1er du mois en cours, s'il tombe on n'en tient compte que dans le cas d'une baisse de plus de 5 points et encore qu'à partir du mois prochain. Les fractions de 5% sont additionnées et elles n'ont d'influence que lorsque leur total dépasse 5%.

Au service roulant, les salaires sont payés au mois, dans les ateliers, on paye au mois et à la semaine. Les jours de repos sont rétribués au service roulant.

L'échelle des traitements est divisée en différentes catégories.

Ces catégories sont pour les tramways de Vienne les suivantes :

Au service roulant.

a) Les receveurs et wattmen qui fournissent régulièrement du service roulant et ceux qui, à la suite d'une maladie contractée ne sont plus aptes à ce service, mais sont employés pour la vente des billets. Ils vendent aussi les timbres pour les abonnements. Lors de modifications aux tarifs, ils remboursent les carnets non usagés.

b) Les receveurs et wattmen dans d'autres services. Ce sont des agents devenus inaptes au service et employés dans d'autres emplois (commis, garçon de bureau etc.). Les conducteurs d'autos et de camions, les cochers, agents préposés au soin des chevaux faisant fonction de cocher, et les gardes-voie 1ère classe. Les gardes-voie de 1ère classe sont ceux, qui savent, d'une façon indépendante, faire des réparations à la voie, telles que le renouvellement de rails mobiles, le renouvellement de ressorts dans les aiguilles, la réparation de joints des rails et également des travaux de pavage.

c) Gardes-voie 2e classe. Ce sont ceux qui doivent simplement surveiller la voie, saupoudrer les rails de graphite, nettoyer les aiguilles, enfoncer, le cas échéant, des pierres saillantes et notifier d'autres défauts.

d) Agents au service des gares. Ce sont des ouvriers faisant la garde diurne et nocturne, les attelages et d'autres services subalternes analogues et qui ne font pas partie du personnel des ateliers. Les hommes préposés au soin des chevaux appartiennent également à cette catégorie.

e) Femmes, soutiens de famille. Elles sont employées en général pour les travaux de nettoyage dans les gares et dans les autres bâtiments de service. Les femmes travaillant aux ateliers appartiennent à la même catégorie, elles font différents travaux légers, principalement des travaux de nettoyage. La catégorie en question ne comprend que des veuves de guerre ayant des enfants à leur charge.

f) Autres femmes. Le travail est le même, mais il s'agit dans ce cas de veuves sans enfants ou de célibataires.

g) et h) Garçons de courses. Ils sont employés surtout auprès de la Direction. Ils suivent, aux frais de la Direction, les cours de l'école commerciale et peuvent, s'ils montrent des dispositions et en expriment le désir, après leur 18ième année passer au service roulant, ou bien entrer dans les bureaux ou les ateliers.

Les salaires de base pour ces différentes catégories étaient le 1er mai 1923 :*)

- dans la catégorie a) 330.000 couronnes et 304.300 couronnes pour ceux n'ayant pas 22 ans révolus et étant célibataires ;
- dans la catégorie b) 323.722 couronnes et 298.023 couronnes pour ceux n'ayant pas 22 ans révolus et étant célibataires ;
- dans la catégorie c) 304.000 couronnes et 278.240 couronnes pour ceux n'ayant pas 22 ans révolus et étant célibataires ;
- dans la catégorie d) 292.800 couronnes et 266.100 couronnes pour ceux n'ayant pas 22 ans révolus et étant célibataires ;
- dans la catégorie e) 216.000 couronnes ;
- dans la catégorie f) 196.275 couronnes ;
- dans la catégorie g) 105.000 couronnes (garçons de courses jusqu'à 16 ans).
- dans la catégorie h) 115.000 couronnes (garçons de courses de 16 à 18 ans).

*) 1.000.000 de couronnes correspondait à ce moment à 61 shillings, 36 fl. holl. ou 80 francs suisses.

L'allocation pour années de service se montait le 1er mai 1923 pour toutes les catégories susmentionnées, à l'exception des garçons de courses, pour chaque année de service :

- pour les agents de la catégorie a) et b) : à 3000 couronnes par mois jusqu'à un maximum de 72.000 couronnes ;
- pour ceux de la catégorie c) : à 2.880 couronnes par mois jusqu'à un maximum de 69.120 couronnes ;
- pour ceux de la catégorie d) : à 2.520 couronnes par mois jusqu'à un maximum de 60.480 couronnes ;
- pour ceux de la catégorie e) et f) : à 1.800 couronnes par mois jusqu'à un maximum de 43.200 couronnes.

Le coefficient-multiplicateur était le 1er mai 1923 4,54.

Au service des ateliers.

a) Inspecteurs de la voie autorisés affectés au service de construction. Ce sont ceux qui ont suivi des cours sur la construction des voies ferrées et qui ont passé un examen devant la Direction. D'une façon temporaire, ils peuvent faire le service d'un chef de section.

a¹) Inspecteurs des conduites électriques et ouvriers spécialisés. Ce sont des ouvriers nommés sur la proposition des chefs de service et de concert avec les délégués du personnel. Ils sont choisis dans les groupes des mécaniciens, des serruriers-ajusteurs pour moteurs pour autos et des soudeurs. Les chefs d'équipe font également partie de cette catégorie. Ils sont choisis et classés dans les mêmes conditions que les ouvriers spécialisés.

(b) Contrôleurs de la voie non-autorisés et ouvriers qualifiés.

c) Ouvriers semi-qualifiés et ouvriers de la voie de 1ère classe. Ce sont des ouvriers-mécaniciens très capables, des apprentis-forgerons, des enrouleurs d'armature ou de bobines, des contrôleurs des moteurs régulateurs, des chefs magasiniers, les ouvriers des remises, les conducteurs de grues, les hommes préposés aux machines et aux ascenseurs, chefs d'équipe de dépôt, les hommes desservant une raboteuse, des apprentis-spécialistes ne pouvant pas être remplacés par un ouvrier non-qualifié.

Le classement des ouvriers semi-qualifiés est fait par la Direction sur la proposition des chefs de service et après avoir entendu les délégués du personnel.

Les ouvriers mécaniciens, les apprentis-forgerons et les enrouleurs d'armature particulièrement capables peuvent recevoir le salaire de base accordé aux ouvriers qualifiés après une proposition spéciale de la commission de qualification, s'ils ont été au moins durant deux ans et sans interruption employés dans cette fonction.

Les contre-maîtres des dépôts, les foreurs, les hommes travaillant au rabot à rainures, aux meules ou aux scies, ainsi que les enrouleurs de bobines et les conducteurs de grues, qui ont déjà été employés dans ces mêmes fonctions dans d'autres industries, peuvent, après un temps d'essai de 6 semaines, être classés comme ouvriers semi-qualifiés si la commission de qualification fait une proposition à cet effet.

d) Ouvriers non-qualifiés ayant un travail spécial ou particulièrement pénible et gardes-voies 2ième classe. Le premier groupe est composé de ceux qui sont classés comme tels par la Direction sur la proposition des chefs de service et de concert avec les délégués du personnel. Dans les ateliers, des gares, ce sont les ouvriers non-qualifiés, autorisés à conduire ; dans les autres ateliers, ce sont ceux qui font un travail particulièrement fatigant ou salissant p. ex. les hommes travaillant dans le fosse à nettoyer, aux aspirateurs, ceux qui font bouillir les parties des voitures pour les nettoyer ou qui travaillent dans les locaux où l'on sèche le sable et fait le triage.

e) Femmes soutiens de famille (veuves de guerre avec enfants).

f) Autres femmes (célibataires ou veuves sans enfants).

Les salaires de base des ouvriers de ces différentes catégories étaient le 1er mai 1923 :

| En cas de paiement au mois : | | En cas de paiement à l'heure : | |
|--|----------------------|--|----------------------|
| (pour ceux ayant 22 ans révolus ou étant mariés) | au-dessous de 22 ans | (pour ceux ayant 22 ans révolus ou étant mariés) | au-dessous de 22 ans |
| dans la catégorie: | | | |
| a) 372.720 Cour. | — | 1.711,54 Cour. | 1.588,02 Cour. |
| a1) 366.360 » | — | — | — |
| b) 356.000 » | — | 1.706,73 » | 1.577,42 » |
| b1) 355.000 » | 328.100 Cour. | — | — |
| c) 325.000 » | 297.280 » | 1.562,50 » | 1.429,23 » |
| d) 304.000 » | 278.240 » | 1.461,20 » | 1.337,69 » |
| e) 216.000 » | — | 1.038,94 » | — |
| f) 196.380 » | — | 944,13 » | — |

Les ouvriers touchant des salaires au mois reçoivent en outre pour chaque année de service accomplie une allocation mensuelle, se montant :

| | | |
|--------------------------|------------------------|--------------|
| pour la catégorie a) à : | 3.480 cour., maximum : | 83 520 cour. |
| » » » b) à : | 3.240 » » | 77.760 » |
| » » » c) à : | 3.000 » » | 72.000 » |
| » » » d) à : | 2.880 » » | 69.120 » |
| » » » e) à : | 2.640 » » | 63.360 » |
| » » » f) à : | 1.800 » » | 43.200 » |

Les ouvriers payés à l'heure reçoivent par heure pour chaque année de service accomplie une allocation se montant :

| | | |
|--------------------------|------------------------|--------------|
| pour la catégorie a) à : | 16,68 cour., maximum : | 400,32 cour. |
| » » » b) à : | 15,48 » » | 371,52 » |
| » » » c) à : | 14,40 » » | 345,60 » |
| » » » d) à : | 13,80 » » | 331,20 » |
| » » » e) et f) à : | 8,64 » » | 207,36 » |

Le coefficient-multiplicateur était le 1er mai dernier 4,54 pour tous les salaires.

Personnel d'inspection et de surveillance.

C'est le groupe chargé du service d'inspection et de comptabilité. Ceux qui font partie de ce groupe n'ont pas les caractères essentiels aux fonctionnaires publics et travaillent presque toujours dans les bureaux des secteurs. Au service roulant, on distingue cinq catégories, au service des ateliers, il y en a quatre.

Ce groupe se compose de :

- I. Inspecteurs en chef du trafic, inspecteurs du trafic, chefs de la comptabilité, chefs principaux de dépôt.
- II. Inspecteurs du trafic, comptables 1ère classe, chefs principaux de dépôt.
- III. Inspecteurs du trafic 2e classe, comptables 2e classe, inspecteurs, chefs de dépôt 2e classe.
- IV. Inspecteurs du trafic 3e classe, comptables 3e classe, chefs dépôt 3e classe.
- V. Expéditionnaires, contrôleurs, sous-chefs de manœuvres et de manutention.

Le salaire de base mensuel était de 366.250 couronnes (Multiplicateur 4,54).

Il faut ajouter à cela une indemnité de fonction, qui se monte :

| | |
|-----------------------|----------------------------|
| pour la catégorie I à | 56.000 couronnes par mois, |
| » » » II à | 46.000 » » |
| » » » III à | 34.000 » » |
| » » » IV à | 24.000 » » |
| » » » V à | 18.000 » » |

On accorde en outre des allocations pour prestation de travail, qui peuvent dans les catégories I et II être de 54.400 à 22.400 et dans les catégories III, IV et V de 22.400 à 9600 couronnes par mois.

Ces allocations sont fixées par la Direction sur la proposition d'une commission, composée des chefs de ce groupe, deux représentants de la Direction, un membre du conseil du personnel et deux employés de la catégorie en cause.

**

Certains différends existent quant à la classification du personnel et cela surtout en ce qui concerne les rétributions. Les agents du service roulant ne sont pas contents de voir s'approcher l'égalisation de leurs salaires à ceux des ouvriers semi-qualifiés, mais ils comprennent cependant qu'ils ne peuvent pas prétendre à la rémunération des ouvriers spécialisés. Parmi le personnel d'inspection, il existe un certain mécontentement parce que les employés sont mieux rétribués.

La classification des catégories en elle-même ne cause aucun mécontentement.

**

Pour la caisse de retraite on retient 7% du salaire de base. En mai 1923, cette retenue se montait à

| | |
|--------------|---------------------------|
| catégorie a) | 67.375 couronnes par mois |
| » b) | 58.374 » » » |
| » c) | 56.164 » » » |
| » d) | 53.469 » » » |
| » e) | 51.205 » » » |
| » f) | 48.941 » » » |

La caisse de retraite est commune pour toutes les entreprises de la ville de Vienne.

Pour la caisse pour le secours en cas de maladie la retenue se montait en mai 1923 à 27.040 couronnes. Les tramways de Vienne ont leur propre caisse-maladie.

**

Lors de détachement, on accorde une allocation de la valeur d'une heure de salaire et à part cela une indemnité dite de distance du même montant.

Les agents qui sont, sans qu'il y ait de leur faute, à la suite de maladie par exemple, employés dans un poste moins bien rétribué ont droit durant les premiers six mois à leur ancien salaire. Si le changement d'emploi a lieu à la suite d'un accident qui n'est pas de leur faute, le salaire leur est assuré d'une façon durable.

Les agents qui remplacent un employé reçoivent par jour un trentième de l'allocation minima accordée aux employés de la catégorie en question.

On n'accorde pas de gratification lors de jubilés ou fêtes de ce genre.

Le pouvoir d'achat de l'argent est illustré par les prix suivants, en vigueur le 1er mai :

| | | |
|---|-------|---------|
| Loyer par semaine pour une chambre, une cuisine et un cabinet | cour. | 9.000 |
| 1 paire chaussures | cour. | 170.000 |
| 1 costume | cour. | 700.000 |
| 1 kg. de pain | cour. | 5.385 |
| 1 kg. de viande de bœuf | cour. | 30.000 |
| 1 kg. de lard | cour. | 30.000 |
| 1 Litre de lait | cour. | 4.200 |
| 1 kg. de pois | cour. | 8.300 |
| 1 kg. de fèves | cour. | 5.000 |
| 50 kg. de charbon | cour. | 51.650 |

10) Le règlement des retraites et des secours en cas de maladie.

Lors d'une durée de service jusqu'à 30 semaines, on continue à payer le salaire durant 26 semaines, lors d'une durée au-dessus des 30 semaines, on continue à le payer durant 52 semaines. Lors d'accidents du travail, on accorde, sans tenir compte de la durée du service, durant 12 mois le secours-maladie, calculé sur le salaire entier.

Le contrôle en cas de maladie est effectué par les contrôleurs attachés au service de la caisse. Ces contrôleurs sont pour la plupart des invalides de guerre qui ne peuvent plus être employés au service roulant.

En cas de décès d'un agent, on accorde aux survivants une somme se montant au triple du salaire mensuel gagné en dernier lieu, y compris l'indemnité de logement. Ceci ne s'applique cependant qu'à ceux qui ont des titres à une retraite, c'est à dire ceux qui ont déjà fourni dix ans de service. La caisse de retraite à Vienne englobe tout le personnel des entreprises communales. Elle est gérée d'une façon paritaire. Les retenues sont de 7% de la somme adoptée comme base pour le calcul de la pension qui se à peu près à 70% du salaire total. L'entreprise contribue pour la même somme. Après 10 ans de service, chaque peut faire valoir des droits à la retraite.

L'invalidité contractée à la suite de la guerre fait exception. Lorsqu'elle est prouvée, on ajoute dix ans à la période de service effectif. Le même procédé est appliqué en cas d'accidents du travail.

La retraite minima se monte à 40% du traitement de base, le montant le plus élevé s'approche de 70% du traitement maximum.

La *pension des veuves* se monte à un tiers de celle du mari; celle des *orphelins* à un tiers de la pension des veuves. Les orphelins de père et de mère reçoivent 50% en plus.

Lors de révocation disciplinaire, le révoqué n'a aucun droit à la retraite; on accorde cependant une pension à sa veuve. Lors de démission, les sommes versées sont remboursées; mais le droit à la pension ne reste jamais acquis.

Les années de service sous les drapeaux ne comptent pas pour la pension; on tient compte seulement de la moitié des années de service de guerre.

11) Le libre parcours.

Le personnel a des cartes de service qui donnent droit au libre parcours en ville et dans la banlieue. La famille a des cartes de légitimation qui donnent droit à se procurer à demi prix un billet valable pour tout parcours dans le même rayon. Les retraités ont droit à être transportés au prix en vigueur pour les enfants. Les survivants d'un agent jouissent des facilités de parcours jusqu'à la fin de l'année dans laquelle l'agent est mort. Les cartes de service et de légitimation sont délivrées sans frais.

12) Récompenses et punitions.

La Direction peut, si elle le juge bon, accorder une récompense, consistant en une somme d'argent. On en accorde généralement dans des cas où, par une attention particulière des agents des accidents ont été évités par une attention ou dans d'autres questions très importantes pour l'entreprise. (On a découvert, par exemple, la fabrication secrète de billets. On versa, en 1922, en récompenses une somme de 50.000 couronnes.)

Il y a des punitions légères dites « *Ordnungsstrafen* » et des punitions dites « *disciplinaires* ».

Les punitions légères consistent en des observations, réprimandes, blâmes et des amendes. Les punitions disciplinaires sont les suivantes: Réprimande écrite sous menace d'une peine plus sévère; amendes; descente de classe pour la durée d'un an au maximum, mais lors de faute grave pour une durée illimitée; retard de l'avancement à un échelon plus élevé jusqu'à la durée d'un an; descente dans un échelon inférieur; pour les employés descente dans une classe inférieure jusqu'à la durée d'un an; en cas de faute grave descente dans une catégorie inférieure pour une durée illimitée, en conservant, ou non, le traitement reçu jusqu'alors et l'indemnité de logement; mise à la retraite. (Cette dernière doit être approuvée par le Conseil des Echevins.) Pour terminer la révocation.

Les amendes peuvent se monter à 100 couronnes au maximum. Ces sommes sont versées dans un fonds pour l'institution d'une maison de convalescence.

Avant l'infliction d'une punition, chaque inculpé doit remettre un rapport écrit sur la question.

Avant de mener une action disciplinaire une enquête a lieu dont procès-verbal est dressé. L'inculpé peut se choisir, avant que la punition ne soit appliquée, ce qui dure parfois plusieurs semaines, un défenseur. Ce défenseur peut être un permanent du syndicat.

On peut faire appel à la direction des punitions légères; celle-ci décide alors d'une façon définitive, après accord avec les délégués du personnel.

Quant aux punitions disciplinaires, il n'existe d'appel que contre la mise à la retraite, la révocation ou la descente de grade pour les fonctionnaires.

Lors de licenciement d'un agent, le certificat qu'on lui remet peut contenir le mot « *ehrvoll* » (honorable), lorsque le licenciement a eu lieu simplement à cause d'un service peu satisfaisant (retards, fréquentes absences du service, s'il se porte souvent malade sans être vu par le médecin, etc.). On n'accorde pas d'indemnisation dans ce cas. Le licencié peut en appeler aux représentants du personnel.

Il n'existe pas de condamnations avec sursis. La punition est portée par écrit à la connaissance de l'agent et doit être confirmée par lui. Des fautes graves, telles que l'ébriété pendant le service, vente double des billets ou offense grave des supérieurs conduisent toujours à une punition disciplinaire.

Des condamnations pour cause d'un crime, l'absence du service durant 72 heures ou pendant 48 heures, lorsque l'agent en question ne paraît, nonobstant une sommation, pas après une nouvelle période de 24 heures, entraînent la révocation immédiate. Le salaire n'est payé que jusqu'au jour de la révocation. Les commissions disciplinaires sont paritaires. L'égalité des voix signifie acquittement. L'organisation ou les délégués du personnel ont le droit d'envoyer à titre auditif deux hommes de confiance pour assister aux délibérations.

13) Le logement.

La Direction à Vienne s'efforce autant que possible de remédier à la crise des logements. Les Tramways de Vienne ont souscrit pour une somme de 25 milliards à un emprunt, contracté par la commune pour la construction de petites habitations. Seuls les employés des gares et des ateliers des gares ont des habitations de services. Les loyers sont égaux à ceux des habitations de la commune. Les locataires doivent pourvoir eux-mêmes pour le chauffage et l'éclairage. Les entreprises de province ne se souvient guère de la construction d'habitations.

L'organisation du personnel ne s'occupe de la question qu'en ce qui concerne l'emprunt.

14) Localités et mesures d'hygiène et de sûreté.

Il y a dans les gares des bains et des douches. On n'en fait pas un usage très fréquent, vu que les frais de l'entretien doivent être couverts par les rentrées, ce qui fait que les bains sont assez coûteux. Il n'y a pas de plaintes concernant l'entretien de ces bains.

Il y a dans les gares des cantines pour le personnel qui sont administrées par lui. Il y a également des réfectoires convenables. Les mets et boissons y sont servis au prix de revient.

Il n'existe pas d'installations pour nettoyer mécaniquement les voitures.

15) La tenue de service.

Tous les membres du personnel ont droit à la tenue de service. Pour un *wattman* elle se compose de :

| | | |
|------------------------|----------------|-----------------|
| 1 pantalon, | durée d'emploi | 1 an |
| 1 veste, | » | » 1 an |
| 1 capote, | » | » 3 ans |
| 2 casquettes, | » | » 2 ans chacune |
| 1 pelisse courte, | » | » 5 ans |
| 1 col en fourrure, | » | » illimitée |
| 1 bonnet de fourrure, | » | » |
| 1 paire bottes feutre, | » | » |
| 1 pantalon coutil, | » | » 2 ans |
| 1 veste d'été, | » | » 2 ans |
| 1 paire mouffles drap, | » | » 1 an |
| 1 imperméable, | » | » illimitée. |

Un *receveur* reçoit :

| | | |
|--------------------------|----------------|-----------------|
| 1 pantalon, | durée d'emploi | 1 an |
| 1 veste, | » | » 1 an |
| 1 capote, | » | » 3 ans |
| 2 casquettes, | » | » 2 ans chacune |
| 1 pantalon coutil, | » | » 2 ans |
| 1 veste d'été, | » | » 2 ans |
| 1 paire gants très épais | » | » illimitée. |

Les agents des ateliers des gares ainsi que de la construction des conduites reçoivent le même équipement que les *receveurs*. On met en outre à leur disposition durant les mois d'hiver un nombre suffisant de pelisses et de bottes de feutre. A part cela chaque homme a droit à deux vestes et cottes de toile.

Les agents du service des gares, ainsi que les accoupleurs, chauffeurs, gardes-voie et ouvriers de la voie reçoivent le même équipement que le groupe des *wattmen*. Les hommes d'équipe de la voie reçoivent du pantalon en coutil, deux vestes et cottes de travail bleues par an.

Les agents et ouvriers des autres ateliers reçoivent l'équipement des *receveurs* (à part les gants) et deux vestes et cottes de toile par an.

Les ouvriers travaillant dans la fosse à nettoyer et ceux qui travaillent à la superstructure et à l'entretien des immenses reçoivent trois de ces complets lavables par an.

Les employés reçoivent :

| | | |
|----------------------|----------------|----------------|
| 1 pantalon, | durée d'emploi | 1 an |
| 1 veston, | » | » 1 an |
| 1 pardessus d'hiver, | » | » 3 ans |
| 2 casquettes, | » | » 1 an chacune |
| 1 pantalon coutil, | » | » 1 an |
| 1 imperméable, | » | » 3 ans |
| 1 pardessus d'été, | » | » 2 ans |

La tenue de service des employés est faite avec de meilleurs tissus et sur mesure et a la coupe d'un complet civil.

Tous les vêtements dont la durée d'emploi est prescrite deviennent, après cette période, la propriété de l'agent. Les vêtements dont la durée d'emploi n'est pas limitée restent la propriété de l'entreprise.

Pour les agents classés qui n'ont pas encore cinq années de service, la durée des vêtements est la même, mais ils doivent, après cette période, les rendre ou les échanger.

16) Visite des yeux.

La visite médicale des agents, spécialement des *wattmen*, est très sévère. Elle a lieu lors de l'embauchage et plus tard, seulement s'il y a lieu. Lorsque l'agent est trouvé inapte au service, il est employé à un service plus léger ou s'il y a une institution de retraites, il est retraité. Lorsqu'il n'y a pas d'institution de retraite, il dépend beaucoup du pouvoir des délégués du personnel, si l'agent en cause peut rester au service. L'agent a le droit de se faire examiner par un médecin de son choix et si l'avis de celui-ci est différent de celui du médecin traitant, il peut demander une révision.

17) Colonies de vacances, de convalescence etc.

Il n'existe pas actuellement pour le personnel des tramways de maisons de convalescence. Les tramways de Vienne en avaient une, jusqu'il y a un an. Elle a été vendue et les négociations pour en acheter une autre n'ont pas abouti à un résultat. L'ancienne maison avait été fondée par la commune. L'administration était faite par la caisse-maladie.

18) L'apprentissage technique.

L'institution technique se fait sous la surveillance de la Direction. Les *wattmen* font un apprentissage de 4 semaines et reçoivent l'instruction théorique par égard aux mesures de sûreté, aux signaux et aux prescriptions de la conduite etc. Elle est faite par des instructeurs faisant partie du groupe du personnel de l'inspection. Ils reçoivent ensuite durant 6 jours l'instruction pratique auprès d'un *wattman* capable et doivent alors subir un examen. (A Vienne il y a un local bien aménagé pour l'apprentissage des *wattmen*.)

Les *receveurs* suivent, durant 3 semaines, un enseignement théorique pendant lequel ils sont mis au courant des règlements de service, des différents billets et des prescriptions de sûreté. Ils apprennent aussi la gestion commerciale et à faire des rapports etc. Ensuite ils font un apprentissage pratique durant 5 jours auprès d'un *receveur* capable et doivent également subir un examen devant la Direction.

Divers.

Sur une seule voiture, un *wattman* et un *receveur* font le service. Sur un convoi de deux voitures, un *wattman* et deux *receveurs*. Sur un convoi, composé d'une motrice et de deux remorques, un *wattman* et 3 *receveurs*.

Ce n'est qu'à Klagenfurt que les *receveurs* et les *wattmen* font le service à tour de rôle. A Vienne, il n'y a que peu de *receveurs* ayant reçu l'apprentissage d'un *wattman* et vice-versa.

Un voyageur non muni de ticket valable ne s'expose à des poursuites judiciaires qu'au cas où il refuserait de payer. A Klagenfurt, les voyageurs n'ayant pas de ticket doivent payer double prix. Dans tous les cas, le *receveur* doit simplement rapporter la chose à son chef.

Les portes ne sont pas fermées lorsque le tramway est en marche. Les *wattmen* et les *receveurs* n'ont pas de sièges.

Des tentatives visant à la mise en service de voitures desservies par un seul homme ont été faites sur des parcours peu fréquentés. Dans la ville de Vienne, elles ne sont point usagées. A Klagenfurt, on y a renoncé après des essais.

Les Salaires actuels des Cheminots allemands.

Le moral des Cheminots allemands est désespéré. Le contraste effrayant entre les salaires et les prix, l'impossibilité absolue de se procurer même les vivres de première nécessité, le pain, les pommes de terre, la margarine, de payer les notes du gaz, du charbon etc., fait augmenter de jour en jour le mécontentement qui est à proche du degré, où les actes de désespoir des masses affamées deviennent des événements journaliers. Les choses en sont déjà arrivées là. La situation en Allemagne devient de plus en plus impossible. Le nombre-indice du coût de la vie, d'après lequel les salaires sont fixés de semaine en semaine, reste de plus en plus éloigné de la cherté effective.

A cela s'ajoute que dans la période entre le calcul du coût de la vie et le paiement des salaires, le renchérissement continue, un renchérissement qui s'accroît toujours davantage pendant la semaine sur laquelle porte le salaire. Jusqu'ici « l'adaptation » des traitements et salaires à la dépréciation de la monnaie n'a pas rempli l'attente. Il est impossible qu'elle suive la vitesse vertigineuse de la chute du mark et

elle reste de plus en plus en arrière. Elle ne servait donc plus à rien, et c'est pourquoi on procéda à la fixation de chiffres multiplicateurs qui sont établis d'après le nombre-indice du coût de la vie et qui sont pratiques en tant qu'ils permettent un calcul plus facile et plus rapide du salaire. On peut compenser ensuite la dévalorisation qui a eu lieu entre le jour où les nombres-indices sont fixés et celui du paiement. Les nombreuses modifications aux multiplicateurs et les comptes sur les salaires démontrent combien les organisations se sont efforcées de préserver leurs membres de l'effondrement du Mark.

A la longue ceci devient cependant impossible. Il faut qu'on crée des moyens de paiement de valeur constante, sinon il ne sera pas possible de revenir à des conditions normales. Le Gouvernement en a annoncé l'émission et en a déjà mis en circulation, ce qui pose les syndicats devant de nouveaux problèmes.

Les pourparlers qui se font toutes les semaines dans le Ministère des Finances entre le Gouvernement et les représentants des Unions des Cheminots dans le but de fixer le chiffre-multiplicateur pour la semaine à venir, ont porté le 1er novembre sur la question de la transformation des traitements et salaires des salariés de l'Etat en des salaires de caractère stable, vu que d'importantes entreprises privées payent déjà en monnaie de valeur constante et que l'Administration des Chemins de Fer dans l'Etat libre de Dantzig paye son personnel en pfennigs-or.

Le Gouvernement déclara à cette occasion qu'à partir du 8 novembre probablement, une partie des salaires, 10% à peu près, sera payée en emprunt-or. Ce pourcentage serait élevé rapidement et considérablement et on espérait pouvoir mettre en circulation, le 15 novembre déjà, le « rentenmark » (un autre moyen de paiement de valeur stable). A partir de ce moment, la Banque d'Empire suspendrait la manufacture du papier-monnaie.

Les représentants des Chemins de Fer étaient d'avis qu'un paiement de 10% du salaire en marks-or était tout à fait insuffisant et ils proposèrent qu'on accorde à chaque salarié de l'Etat au moins un dollar ou 4,2 marks-or. Le Gouvernement alléguait qu'il n'y avait pas moyen de confectionner autant de petite coupures en un temps si restreint, mais promit de s'efforcer dans la mesure du possible. Un représentant du Ministère du Trafic déclara à son tour que l'Administration des Chemins de Fer s'emploierait afin de faire faire au plus vite de la monnaie stable.

En ce qui concerne le relèvement des salaires, les représentants des Cheminots réclamèrent une augmentation de 118%. Le gouvernement répondit que la dernière semaine, il avait payé considérablement au-dessus du nombre-indice, mais qu'il voulait cependant, afin d'arriver sans délai à un résultat, offrir une augmentation de 70%. Il se référa aux salaires payés dans l'industrie privée et dans les entreprises municipales et démontra, avec des preuves à l'appui, que dans les différentes localités d'Allemagne, les traitements des salariés publics se trouvaient jusqu'à 200% au-dessus de ceux payés dans les entreprises susmentionnées. La commission devant mener les pourparlers insista sur le fait que les salaires payés par l'Etat avaient été pendant longtemps inférieurs à ceux payés par l'industrie privée et par les communes. A part cela les montants étaient toujours remis trop tard au personnel. La commission déclara encore qu'il fallait tenir compte de toutes les circonstances et qu'il ne fallait surtout pas perdre de vue le fait que le dollar allait en montant et que les prix ne manqueraient pas de le suivre.

Finalement on arriva à une entente sur les bases suivantes. Le salaire des ouvriers serait augmenté de 100%, celui des employés y serait assimilé. Un ouvrier qualifié recevrait donc à Berlin dans la semaine du 1er novembre un salaire d'environ 566 milliards, un ouvrier non-qualifié gagnerait 540 milliards. Un garde-voie, d'une classe moyenne (célibataire, 5e échelle des salaires), recevrait 260 milliards, étant marié et ayant 2 enfants, il aurait 370 milliards. Un conducteur, d'une classe

moyenne, non-marié gagnerait à Berlin 280 milliards, marié et père de 2 enfants, il aurait 396 milliards. Un chauffeur de locomotive, célibataire, toucherait 314 milliards, père de famille (2 enfants), il gagnerait 424 milliards; un mécanicien, célibataire, recevrait 400 milliards, père de famille (2 enfants), il toucherait 510 milliards. Avec la dépréciation actuelle tous ces montants n'ont plus aucune valeur lorsqu'ils sont payés.

Il s'agit à présent de trouver la transition du paiement en marks-papier à celui en monnaie stable et de l'organiser de façon à ce que les salariés n'y perdent rien. Rien qu'on puisse alléguer avec raison que l'Allemagne, accablée comme elle l'est, par de lourdes charges, n'est plus à même de payer les traitements d'avant-guerre, il nous semble cependant opportun de souligner le fait que le pouvoir d'achat de l'argent est diminué et que les prix en vigueur sur le marché mondial se trouvent d'une façon à peu près générale de 50 à 60% au-dessus du niveau d'avant-guerre.

La transformation du moyen de paiement causera sans doute de nouvelles difficultés d'ordre économique et fera en premier lieu augmenter le chômage. Dans de nombreux cas, les employeurs n'auront pas la réelle bonne volonté de continuer l'exploitation de leurs entreprises dans des circonstances singulièrement aggravées. Plusieurs d'entre eux encore, ne seront pas à même de le faire, car ils se connaissent mieux en spéculations qu'en production économique. La suspension des bénéfices dus à l'inflation, signifie une stagnation et une crise dans la vie économique.

La classe ouvrière allemande est à la veille de jours pénibles. Les organisations si solidement unies, qui ont fait face aux tempêtes les plus terribles, s'écroulent peu à peu à la suite de l'effondrement de la monnaie. La guerre civile menace. Les conquêtes de la révolution politique de 1918 sont en danger. Si, à la suite de maladresse et de méchanceté politiques, d'ambitions dictatoriales et de violences réactionnaires, le processus de dissolution du Reich s'accomplit, ce à quoi on vise, selon toute apparence, de certaine part, l'existence du mouvement ouvrier allemand touchera à sa fin. L'heure fatale a sonné pour le prolétariat allemand.

H. J.

Angleterre.

Personnel des Chemins de Fer.

Le nombre du personnel total, employé par les Compagnies des Chemins de Fer, durant la semaine se terminant le 24 mars dernier, se montait à 681.778, contre 678.882 en mars 1922. En comparaison avec le chiffre pour 1921, ce nombre accusait une diminution de 59.068.

Le personnel féminin majeur était de 21.754 (contre 22.462 en 1922), celui du personnel masculin mineur de 43.616 personnes (contre 40.268 en 1922).

Voici quelques salaires hebdomadaires moyens en mars 1921 et 1923 :

| | sh. p. | sh. p. |
|---|--------|--------|
| Mécaniciens et conducteurs de trains électriques | 115,7 | 101,7 |
| Gardes-convois | 88,— | 72,6 |
| Ouvriers de la voie | 79,3 | 56,7 |
| Facteurs | 74,— | 53,4 |
| Hommes de manoeuvre (de 1ère classe) | 90,9 | 74,5 |
| Préposés aux signaux | 90,2 | 68,4 |
| Contrôleurs (1ère classe) | 88,6 | 65,5 |
| Personnel surveillant (Inspecteurs et Chefs d'équipe) | 120,1 | 104,1 |

Tchécoslovaquie.

Le Ministre des Finances a élaboré un projet pour l'exploitation des entreprises de l'état qui seront — ainsi il fut décidé en principe l'année passée — dorénavant gérées comme des entreprises commerciales. La loi aura trait pour commencer aux domaines de l'Etat, au Bureau de Presse de Tchécoslovaquie, aux imprimeries de l'Etat et journaux officiels, à l'arsenal, aux exploitations militaires des forêts et des champs, à la régie du tabac, à la loterie organisée par l'Etat, à la Monnaie, au service bancaire du ministère des Finances, aux Postes, au service des Chèques Postaux, au service automobile postal, aux *Chemins de Fer*, aux mines de l'Etat et aux villes d'eaux. Toutes ces entreprises seront gérées en ce qui concerne les recettes et dépenses d'après les bases adoptées dans les entreprises privées. Le capital social nécessaire, en tant qu'il n'est pas fourni par les propres revenus, devra être assuré par des emprunts à courte échéance, approuvés par le Ministère des Finances, par des avances faites par l'Etat à un taux d'intérêt, inférieur d'un pourcent au taux fixé officiellement par le service bancaire du Département des Finances et par des crédits budgétaires.

Les entreprises sont obligées de posséder une comptabilité portant sur toute l'exploitation et de dresser annuellement bilan et inventaire. Un fonds de réserve et un fonds pour les réparations seront créés pour chaque exploitation. Dans le premier seront versés annuellement 10% des bénéfices nets, jusqu'à ce qu'il se monte à 20% de la valeur des propriétés de l'entreprise, dans le dernier, on versera annuellement 5% des bénéfices, jusqu'à ce qu'il se monte à 20% de la valeur totale de l'entreprise.

Remèdes pratiques contre le chômage.

La « London Midland and Scottish Railway Cy » nous informe qu'elle vient d'augmenter les sommes, destinées à étendre le réseau de 4 millions à 14 millions de Livres sterling, dans le but de combattre le chômage. Les travaux comprendront la construction de locomotives, de matériel roulant, de vapeurs, d'autos. Différentes sections du réseau seront étendues, des ponts seront construits, tandis que des améliorations seront introduites dans les hangars aux marchandises et dans les gares. Certaines parties du réseau seront électrifiées et 30 ponts seront partiellement renouvelés. On construira également plusieurs centaines d'habitations pour le personnel.

Dans une nouvelle ultérieure, la Direction communique que les travaux en question ne seront pas entrepris pour employer les chômeurs, mais parce qu'ils sont indispensables pour obtenir à l'avenir un rendement satisfaisant.

La première communication nous semblait en effet une preuve de sentiments sociaux trop invraisemblables, dans une entreprise capitaliste.

Hollande.

De nouvelles aggravations menaçant les cheminots hollandais:

Opposition par la voie judiciaire.

Lors des négociations qui eurent lieu fin 1922 au sujet des salaires des Cheminots et qui se terminèrent par l'introduction de 8½ % de réduction, en faveur de la retraite, la Direction fit sousentendre qu'elle avait l'intention de modifier également l'échelle des traitements. Cette modification serait toutefois en rapport avec celle qu'on imposerait aux salariés de l'Etat pour le règlement de laquelle une commission avait été nommée.

Des représentants des Cheminots et de la Direction furent adjoints à cette commission qui a fait nombre d'enquêtes, mais n'est pas encore arrivée à un résultat.

Contrairement à ce qui avait été convenu, la Direction vient d'introduire de son propre chef une nouvelle classification, comportant des réductions de 0, 4, 8 et 16% au lieu de 0, 4 et 8%.

L'Union des Cheminots néerlandais a, lors du paiement des salaires dans la nouvelle 4e classe des traitements, fait protester contre ce procédé et s'est fait donner les pleins pouvoirs afin de citer la Compagnie en justice. En ce faisant, elle s'est basée, entre autres, sur une clause du statut du Personnel, interdisant toute réduction de salaires, sauf en cas de mesures disciplinaires, lors de déplacement etc.

La question est d'autant plus importante, vu qu'une situation à peu près analogue se présente pour les fonctionnaires publics qui protestent contre la réduction de 20% projetée par le gouvernement, en invoquant un article de la Loi sur les salaires qui garantit l'intégrité des salaires. En vertu de cette stipulation beaucoup d'autorités dénie la validité d'une réduction des traitements.

Le Gouvernement, désirent, pour cette raison peut-être, éviter un procès portant sur les salaires des Cheminots, vient de désigner un membre du collège juridictionnel le plus élevé pour s'enquêter sur et pour juger les objections du personnel, bien qu'elle eût accordé pour commencer à la Direction le droit d'introduire la 4ème classe des salaires.

Sur ces entrefaites, le Cabinet a résigné ses fonctions à la suite du rejet d'un projet de loi visant à augmenter la Marine de guerre. Son programme d'économisation comprenant, entre autres choses, la réduction des traitements des salariés de l'Etat subira peut-être quelques modifications lorsqu'il sera repris par le nouveau gouvernement. La Direction des Chemins de Fer ne désirent pas attendre jusqu'alors — le déficit se monte à 30 millions de florins — a proposé, pour le 1er janvier prochain, une nouvelle réduction de 10% sur toute la ligne.

L'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de Fer et Tramways a adressé au personnel un appel invoquant son action.

*
**

Un peu de division en moins.

Jusqu'à récemment, le personnel des Chemins de Fer « jouissait » de pas de 8 organisations: l'Union néerlandaise (affiliée à l'I.T.F.), une Union catholique, une Union protestante, une Union dite « neutre » (contraire à la lutte de classe) et une Union anarcho-communiste. Ces différentes unions adhéraient toutes à leurs centrales respectives. Il y a en outre une Union des Employés, une Association des Chefs de Bureau et une des Employés supérieurs.

Il n'existe pas de collaboration entre toutes ces organisations; elles gaspillent beaucoup d'énergie, de frais et de temps à ce combattre entre elles et à conspirer contre l'Union néerlandaise.

Dans le courant de 1923, la Centrale Syndicale Anarcho-Communiste décida d'adhérer à Moscou ce qui la fit se désagréger. L'un des Cheminots qui y adhérait et qui groupait environ 200 membres dans les Chemins de Fer et Tramways, se divisa en une organisation orientée vers Moscou et une autre de tendances extrémistes, orientée vers Berlin.

Le résultat de cette scission fut que pratiquement les deux parties cessèrent d'exister. La plupart des communistes ont déjà adressé une demande d'adhésion à l'Union néerlandaise.

Afrique du Sud.

Nous empruntons ce qui suit à une lettre de l'Union Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer et des Ports de l'Afrique du Sud:

Les élections qui eurent lieu en février 1921 ont enlevé sa position favorable au parti travailliste, qui, à l'aide de ses 21

députés, pouvait assurer la majorité, tantôt au gouvernement, tantôt à l'opposition. Elles ont procuré au parti du Général Smuts, qui a mené la campagne électorale avec beaucoup d'argent et pas moins d'artifices, la majorité sur tous les autres partis. Cette issue des élections s'est immédiatement fait sentir d'une façon défavorable pour les travailleurs de tous les services publics, spécialement des chemins de fer et des ports. La journée de 8 heures, obtenue durant la guerre, fut supprimée, les indemnités de guerre furent abolies, sans égard à la cherté de la vie et toutes les autres améliorations obtenues durant la guerre furent annulées. Une lutte contre notre syndicat fut engagée également et la participation aux grèves fut déclarée possible d'amende et de peine d'emprisonnement.

Toutes ces mesures ne firent que donner lieu à notre organisation d'intensifier sa propagande et de compenser la diminution des droits syndicaux par un emploi plus énergique des droits politiques, en quoi notre but principal était de rétablir au Parlement les proportions anciennes et d'anéantir la majorité dont disposait le Général Smuts. Cette activité fit redoubler les dispositions hostiles de Smuts et de ces acolytes et ils s'efforcèrent d'arriver, au moyen de l'arme empoisonnée de la calomnie, à ce à quoi ils n'avaient pu arriver par la voie légale. Les dirigeants de notre organisation furent publiquement au Parlement mis en suspicion d'avoir ourdi un complot contre le Chef du Cabinet. Les assertions en question purent toutes être réfutées, mais il ne fut donnée aucune suite à une demande de la part de notre organisation, de vouloir répéter les accusations hors du Parlement, afin que l'on puisse tirer les choses au clair par la voie judiciaire. Ce qui prouve que Smuts et les siens ne visaient point à établir la vérité, mais simplement à miner la confiance dont nous jouissons et à nous discréditer dans d'opinion publique.

Remarquons encore que le Gouvernement a recours dans sa lutte contre nous à la main-d'œuvre indigène, inférieurement salariée, et s'en sert pour l'opposer aux travailleurs pouvant prétendre à un niveau d'existence plus élevé qui comporte à son tour des salaires plus élevés et de meilleures conditions de travail.

Suède.

Centrale pour fonctionnaires publics.

La Centrale pour fonctionnaires publics ayant pour but d'amener une collaboration plus étroite entre les différentes organisations de salariés de l'état et dont il avait déjà été question dans le temps, a été fondée le 6 octobre dernier.

Après avoir approuvé les statuts, l'assemblée décida que la Centrale commencerait immédiatement son activité. L'effectif total des organisations affiliées se monte à environ 18.000 membres. Les cotisations furent fixées à 50 öre par membre par an. L'Union des Cheminots, ni celle du personnel du Téléphone et Télégraphe ne se sont jusqu'à présent affiliées à la Centrale. Quant à l'affiliation de l'Union du Personnel des Locomotives, adhérant à l'I. T. F., le prochain Congrès de cette Union en décidera.

Le prolétariat allemand a, dans sa lutte pour l'émancipation, besoin de pain et de secours. Il est de notre devoir d'appuyer la révolution allemande. Le meilleur appui dans la situation actuelle consiste en des quêtes et des envois de vivres.

OUVRIERS DU TRANSPORT

Salaires et conditions de travail des agents de la navigation aérienne allemande.

Les conditions de travail sont réglées d'une façon différente pour le *personnel technique* et pour les *pilotes*.

Le personnel technique (mécaniciens de bord, monteurs des ateliers et hommes affectés au démarrage) est payé selon contrat. Le contrat qui s'applique pour eux, est à peu d'exceptions près, celui des métallurgistes à Berlin. Les indemnités lors de travaux dans un aérodrome, autre que leur port d'attache ne sont pas réglées de façon uniforme. Les monteurs des champs d'aviation de Berlin sont indemnisés, lors d'absence du port d'attache, selon le tarif en vigueur pour l'industrie métallurgiste à Berlin. L'indemnisation pour les travaux à l'étranger est réglée par accord. Les monteurs, travaillant de façon permanente en Russie, reçoivent une allocation de 75% du salaire total. A la suite de la dispersion de ce groupe professionnel relativement petit, il est particulièrement difficile d'arriver à une uniformisation.

Pour les *pilotes*, qui sont considérés comme employés aux termes de la Loi sur les Assurances Sociales, les conditions de travail sont réglées par contrats particuliers. Leurs revenus se composent du salaire de base et de l'indemnité de parcours qui est calculée d'après le nombre de kilomètres parcourus. L'indemnité de vie chère est égale à celle accordée dans l'industrie métallurgiste à Berlin. On accorde en outre, après un parcours donné, une prime dite de casse, lorsque l'appareil n'est pas endommagé. Cette prime est cependant si insignifiante, qu'elle n'a aucune influence sur le salaire total. Un point très controversé est celui de l'indemnité pour absence pour cause de service. Tandis qu'une partie des compagnies accorde des indemnités si minimes que les pilotes qui se trouvent fréquemment loin du port d'attache en sont sérieusement préjudiciés, d'autres mettent, dans les environs du port aérien, des logements gratuits à la disposition des pilotes.

Il n'est pas possible de fournir des données plus précises concernant les montants des salaires, car, ainsi que ceux des autres catégories de travailleurs, ils subissent de continuelles modifications.

Le *terme de préavis* est, en tant que le terme légal (six semaines avant la fin d'un trimestre) n'entre pas en cause, de trois mois.

Les employeurs ont jusqu'ici opposé une résistance des plus acharnées aux tentatives de la *Section Nationale du Personnel de l'Aviation dans l'Union allemande du Trafic* d'arriver à un contrat-type pour les pilotes. Le ministère du Travail ne semble pas non plus pouvoir l'imposer. Il a du moins déclaré qu'il n'existe « aucun intérêt public » en faveur de l'introduction d'un *contrat collectif officiel*. La *Section Nationale* a cependant réussi à assimiler les différents contrats les uns aux autres, de sorte qu'il n'existe pas de différences fondamentales.

L'assurance contre les accidents est mieux réglée. Tous les pilotes sont inscrits à une *Caisse de Prévoyance* et sont en outre assurés par une *Société privée d'Assurance sur la Vie et contre les Accidents*. Dans les contrats conclus avec cette Société, une clause a été insérée, sur les instances des dirigeants de la *Section Nationale*, aux termes de laquelle le pilote, empêché à la suite d'un accident d'exercer son métier, reçoit son salaire total jusqu'à complet rétablissement. L.

Hongrie.

Nous empruntons ce qui suit à un rapport de l'Union des Ouvriers des Transports de Hongrie :

Les circonstances pénibles, parmi lesquelles les syndicats doivent mener la lutte, persistent dans toute leur rigueur. La cherté de la vie, avant tout, continue sans cesse. Elle a été particulièrement notable dans la période allant de la mi-juillet à la mi-août, lorsque le coût de la vie a augmenté de 114%. Entre la mi-août et la mi-septembre, le mouvement ascensionnel s'est ralenti, mais l'augmentation était encore de 60%. Les salaires réels des ouvriers hongrois sont donc exposés à de continuelles aggravations et depuis longtemps déjà, ils ne dépassent guère le tiers du minimum nécessaire à l'existence d'une famille de 5 personnes. Encore les employeurs s'opposent-ils obstinément à toute revendication des ouvriers et ne reculent-ils pas devant les mesures les plus brutales. Ils sont soutenus dans cette attitude par la situation politique, vu que le gouvernement est loin de considérer la protection de la classe ouvrière comme une tâche qui s'impose à lui. Toutes ses mesures tiennent plutôt compte des désirs égoïstes et des intérêts du patronat.

Cependant, certaines sections de notre Union ont su obtenir quelques résultats. Les Ouvriers des Transports ont conclu un contrat collectif qui prévoit, à part un salaire hebdomadaire, correspondant à peu près à la cherté de la vie, de 50.000 couronnes (environ 16 couronnes d'avant-guerre), des augmentations correspondantes au coût de la vie. Ce contrat s'applique également aux charretiers et camionneurs mais ceux-ci se trouvent dans des conditions plus défavorables, vu que leur durée de travail moyenne est de 14 à 15 heures et que le repos du dimanche ne leur est pas assuré. Toutes les tentatives de remédier à cette situation intenable ont, hélas, échoué jusqu'à présent.

Les ouvriers déménageurs ont, au commencement de juillet, déposé le travail pendant 2 semaines, parce que les employeurs avaient refusé d'accorder une augmentation des salaires de 40%. Les efforts pour trouver des briseurs de grève ne donnèrent aucun résultat, grâce à la discipline des ouvriers. Finalement les employeurs durent, accorder non seulement l'augmentation demandée, mais encore un relèvement de caractère continu, se conformant au chiffre-indice du coût de la vie.

Un beau témoignage de solidarité internationale a été donné par les bateliers autrichiens et bavares de la Compagnie de Navigation sur le Danube en faveur des bateliers hongrois. Partout ils ont appliqué la résistance passive et exigé que la succursale hongroise de la Compagnie, la « Fluss-und Seeschiffahrts-Gesellschaft », paye à ses employés des salaires égaux aux leurs. La résistance de la Société hongroise fut de la sorte brisée et elle accéda aux revendications.

La vie syndicale se développe de façon satisfaisante. L'intérêt que les ouvriers y portent, augmente à vue d'oeil. A certains meetings, des milliers d'ouvriers ont pris part. Les réunions syndicales sont également fréquentées davantage et les cotisations rentrent mieux. Actuellement la cotisation se monte à 500 couronnes par semaine. A part cela les cotisations supplémentaires pour secours ont été considérablement augmentées. Nous avons l'intention de reprendre à l'automne nos travaux d'instruction et d'éducation et nous nous occuperons spécialement de l'enseignement à donner aux analphabètes et de la lutte contre l'alcool. La vie syndicale est, hélas, considérablement entravée par le manque de locaux convenables.

Des négociations sont en cours avec l'Union hongroise des Ouvriers non-qualifiés concernant une fusion. Nous avons l'espoir qu'elles aboutiront au résultat désiré.

La possibilité d'emploi est restreinte.

Hambourg, Anvers et Rotterdam.

Les chiffres du mouvement des susdits ports portant sur les premiers 10 mois de 1923 et de 1922 (nous réduisons les chiffres d'Anvers pour faciliter la comparaison) :

| Hambourg | | Anvers | | Rotterdam | |
|---------------------|-------------------|-------------------|---------|-----------------|---------|
| Navires | Tonnage | Navires | Tonnage | Navires | Tonnage |
| 1923 | 11.264 12.831.120 | 7.755 12.056.679 | 6.623 | 9.325.238 | |
| 1922 | 9.025 10.918.471 | 6.756 10.580.757 | 7.028 | 10.166.292 | |
| + 2.239 + 1.912.649 | | + 999 + 1.475.922 | | - 405 - 841.054 | |

*Déjouez les plans des capitalistes allemands!
Ne laissez pas les travailleurs mourir de faim!*

**La Conférence internationale des Marins.**

La Conférence internationale des Marins tenue à Amsterdam les 16 et 17 octobre a été couronnée de succès.

Étaient présents : Angleterre, France, Allemagne, Belgique, Hollande, Danemark et Norvège.

Après la renonciation de Rob. Williams de sa candidature, Edo Fimmen fut élu secrétaire de la Section.

Les résolutions suivantes furent votées :

Resolution 1.

La présente Conférence de la Section des Gens de Mer de l'I. T. F., ayant reçu des rapports des organisations affiliées, concernant les salaires et les conditions de travail des travailleurs maritimes, et se rendant compte de l'exploitation croissante de la part des armateurs, confirme les résolutions précédentes constatant, entre autres choses, que l'extension énorme du chômage est le résultat direct de l'écroulement du régime capitaliste, aggravé par la guerre et des divers traités de paix.

Elle tient à appeler l'attention de tous ceux intéressés sur les dangers provenant :

- 1° de l'instabilité de la situation dans l'Europe Centrale et Orientale ;
- 2° de l'instabilité des changes entre les divers pays ;
- 3° de l'inflation du capital investi dans la marine ;
- 4° de l'emploi de la main d'œuvre de races extra-européennes ;
- 5° de la production limitée qui suit automatiquement les bas salaires et proportionnellement réduit la demande.

La Conférence souhaite la bienvenue aux Unions suivantes, qui se sont affiliées depuis la Conférence de Hambourg, vu que leur collaboration effective appuiera les efforts faits par la Section des Gens de Mer, au sein de l'I. T. F. :

- L'Union des Ouvriers des Ports et Docks américains,
- L'Union des Gens de Mer argentins,
- L'Union des Mécaniciens argentins,
- L'Union des Employés des Tramways belges,
- L'Union des Mécaniciens anglais,
- L'Union des Ouvriers des Transports tchèques,
- L'Union des Chauffeurs danois,
- L'Union des Gens de Mer français,
- L'Union des Employés des Tramways hongrois,
- L'Union des Gens de Mer islandais,
- L'Union des Gens de Mer lettonais,
- L'Union des Employés des Chemins de Fer lettonais,
- L'Union des Employés des Chemins de Fer polonais,
- L'Union des Chauffeurs espagnols,
- L'Union des Gens de Mer yougoslaves.

La Conférence déclare d'une façon expresse qu'une possibilité d'emploi augmentée peut seulement être atteinte pour les marins à la suite du relèvement du Commerce mondial et que l'impasse, où se trouve actuellement le problème des réparations, empêche même un relèvement partiel.

La Conférence se déclare en faveur de

- 1° la revision, tendant à une diminution radicale, des exigences fantastiques présentées par les puissances alliées et associées dans le Traité de Paix de Versailles ;
- 2° l'annulation de toutes les dettes de guerre ;
- 3° l'établissement de relations commerciales et pacifiques entre la Russie et les différents gouvernements européens.

Resolution II.

La présente Conférence de Gens de Mer constate avec une réelle anxiété le déclin incessant des salaires et des conditions de travail des marins de toutes catégories.

Les taux comparatifs, élaborés par le Bureau révèlent la façon dont la classe des armateurs des différents pays met à profit les fluctuations du change dans leur propre avantage et contre les intérêts des marins.

La Conférence se déclare en faveur d'une standardisation des salaires des conditions de logement, de travail et de sûreté à bord, au niveau le plus élevé possible pour des hommes faisant le même travail, comme étant le but final du mouvement maritime international et donne mission au secrétaire nouvellement élu, de s'employer de concert avec la Commission Consultative de la Section des Gens de Mer, pour la création d'un

Code Maritime International,

ayant trait aux points suivants :

- 1° Méthodes d'enrôlement ;
- 2° Méthodes de licenciement ;
- 3° l'Emploi de main-d'œuvre de couleur, inférieurement salariée ;
- 4° Certificats de connaissance de langue pour ceux-ci ;
- 5° Amendes et punitions ;
- 6° Rétribution ;
- 7° Maladie à bord ou dans des ports étrangers ;
- 8° Indemnités en cas de naufrage ;
- 9° Travail de femmes et d'enfants à bord des navires ;
- 10° Stipulations d'ordre sanitaire et hygiénique et autres questions relatives à la Vie, la Sûreté et les droits civiques des travailleurs maritimes.

Comprenant toutefois l'importance suprême d'une résistance aux attaques ultérieures, visant les taux existants dans les divers pays, elle fait appel aux organisations affiliées, afin qu'elles soient prêtes à se défendre contre ces attaques à leurs salaires, déjà trop bas actuellement.

La Conférence se rend compte avec regret de la division existant dans les rangs des travailleurs maritimes de plusieurs pays et ne peut pas ignorer le fait que les armateurs abusent de ces divisions.

C'est pourquoi elle fait appel au Bureau et au Comité Exécutif de l'I. T. F., de prendre, avec la collaboration des organisations affiliées, toutes les mesures utiles à convoquer, dans un bref délai, une conférence mondiale de toutes les organisations maritimes, cette conférence devant faire siennes les bases et le programme adoptés par l'I. T. F.

Resolution III.

La conférence confirme à nouveau la résolution adoptée par la Conférence de Londres et conçue en ces termes :

« Le Comité Exécutif est mandaté de prendre, de concert avec le secrétaire de la Section des Marins de l'I. T. F., toutes les mesures propres à favoriser et à établir des négociations entre les armateurs et les représentants des gens de mer de la marine marchande d'Europe, dans le but de réaliser les résolutions adoptées par la présente conférence, spécialement celles ayant trait aux conditions de salaires, d'heures de travail, de logement, d'hygiène et de sécurité à bord.

Le Conseil Général est invité à travailler le plus énergiquement possible afin d'obtenir que des négociations soient entamées. »

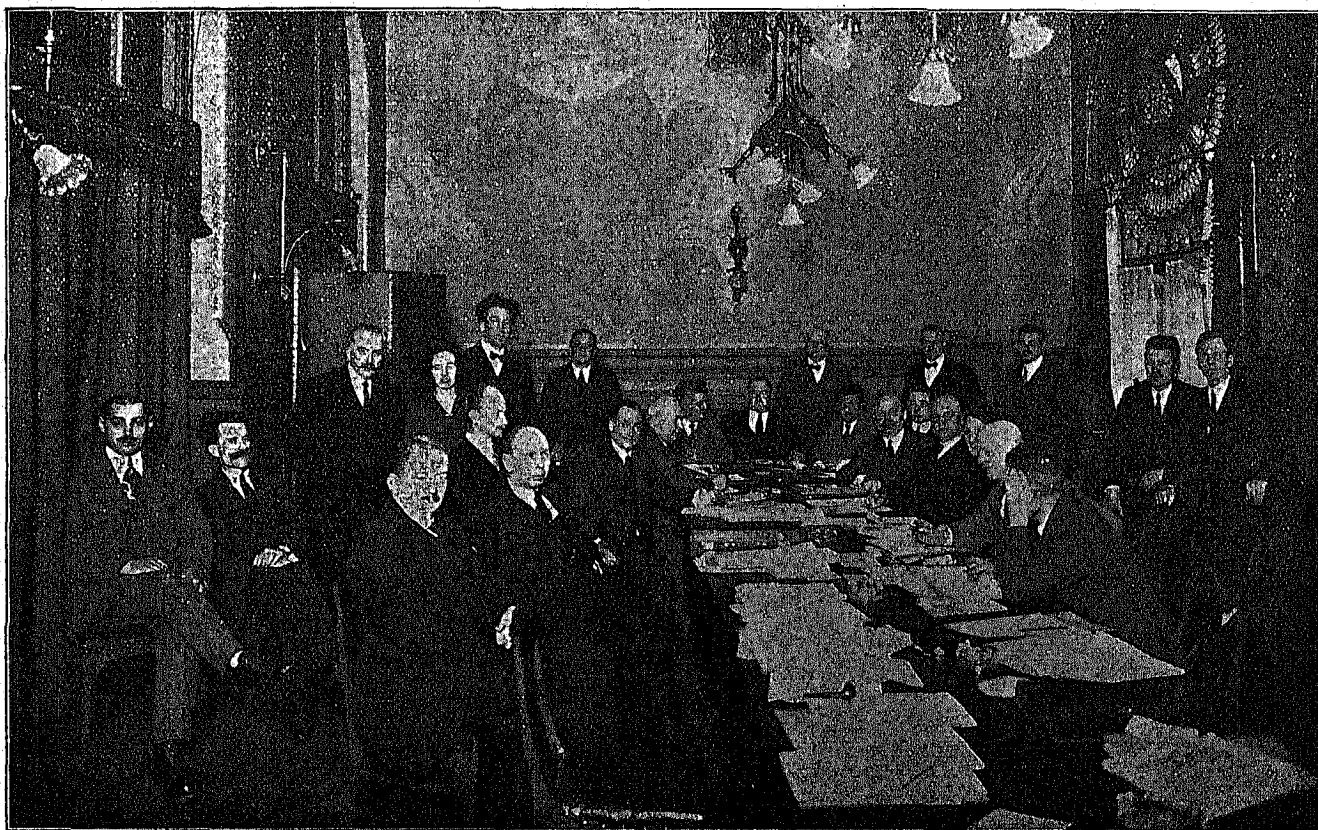
Resolution IV.

La Conférence tenue à Londres les 15 et 16 mai 1923, ayant résolu que le Conseil Général de l'I. T. F. dirigerait le mouvement des Gens de Mer ;

Le présent Congrès décide que le Bureau, le Comité Exécutif et le Conseil Général seront assistés dans leur travail par une Commission Consultative, groupant des représentants des marins et se réunissant régulièrement sous les auspices de l'I. T. F.

La Commission Consultative sera composée d'un représentant de chaque organisation maritime affiliée et, en nommant un représentant, chaque organisation prendra à sa charge les frais de voyage et de séjour de ce représentant.

L'I. T. F. se chargera des frais généraux de toutes les assemblées convoquées par le Bureau.



La Conférence internationale des Marins, tenue à Amsterdam, les 16 et 17 octobre, 1923.

Les conditions de travail des Marins russes.

Nous empruntons au Bulletin No. 15 du 13 octobre dernier de notre *Union Belge des Ouvriers du Transport* le compte-rendu suivant qui intéressera sans doute les camarades des autres pays:

Un navire belge se trouvant à Péetrograd, depuis 1918 déjà, a été acheté par un armement belge. L'armateur, M. Moreau, avait réussi à libérer le navire. Pour avoir la permission du Gouvernement soviétique de quitter le pays, le bateau devait avoir un équipage russe, enrôlé aux conditions russes.

Le secrétaire du syndicat belge des Marins est allé, en société d'un reporter de la « *Volksgeziet* », organe de la section Anversoise du Parti, voir les camarades russes, sur leur bateau.

Les informations obtenues par lui étaient tellement intéressantes que le secrétaire des Marins décida d'inviter une délégation de l'équipage russe à un entretien au bureau de la Centrale, le dimanche 7 octobre, dans le but de pouvoir s'entretenir bien confidentiellement avec eux au sujet de la situation et des conditions de travail des marins russes.

Et ils sont venus. Ils étaient quatre. Ils sont tous des marins expérimentés. Des hommes à la force de l'âge, qui se trouvent, en ce qui concerne le développement intellectuel, élevés bien au-dessus du niveau général. Un parmi eux, le maître d'équipage, avait, avant de rentrer en Russie, navigué pendant seize ans sur des navires de toutes nationalités appareillant en Amérique. Il parle en connaissance de cause sur la vie du marin.

Le second est un marin ayant servi tout le temps sur des navires russes, et qui nous fournit des preuves de posséder de bonnes notions de l'organisation actuelle des ouvriers du transport russes et des conditions actuelles sous le régime des Soviets.

Le troisième avait navigué avant la guerre sur des navires d'autres nationalités que la russe, et nous prouvait posséder des connaissances géographiques de son pays.

Le quatrième était un marin de naissance allemande, qui avait toujours été en service sur des bateaux allemands, mais qui, depuis deux ans, avait cherché son existence sur des navires russes.

Qu'avaient-ils à raconter au sujet du métier ?

Les navires de commerce russes sont la propriété de l'Etat.

L'enrôlement pour un voyage, comme cela se passe dans les pays capitalistes, n'existe plus en Russie. Celui qui est inscrit à bord d'un vaisseau, y reste employé. En mer, on s'occupe de travaux maritimes; dans le port, ils font le travail qui est exécuté ordinairement par les shoregangers.

Avant le départ de chaque bateau, l'équipage élit un des leurs comme arbitre, qui exerce non seulement le contrôle sur l'équipage, mais de qui le capitaine doit tenir compte.

Dans le port, la journée de travail est de 8 heures. Sur mer, on travaille 6 heures par jour.

Des plaintes au sujet d'une alimentation mauvaise ou insuffisante ne peuvent plus se produire pour la seule raison que l'achat et la préparation des victuailles se trouve sous le contrôle direct des marins.

En Russie, pour la navigation côtière, on paye les salaires russes; sur les bateaux faisant le trafic éloigné et le trafic transatlantique, on applique le salaire en monnaie étrangère. Ce salaire est plus élevé que celui payé dans les pays destinataires. Dans ce cas on paye 4 shillings par jour et par personne pour l'alimentation. La nourriture est la même pour tous les occupants. Tout travail supplémentaire éventuel est payé le double. Avant le départ, c'est le marin lui-même qui décide quelle part de son salaire sera payée à sa famille toutes les semaines ou chaque mois.

Au cas qu'il y aurait un manquant parmi l'équipage, le salaire de celui-ci est réparti parmi les autres membres. Cela arrive également dans le cas qu'un membre de l'équipage est empêché de travailler par suite de maladie. Le malade empêché de travailler garde son salaire intégral pendant deux mois, même s'il n'est plus à bord. Après deux mois de maladie, il a droit à l'indemnité légale de maladie, qui est illimitée.

Chaque année, les marins obtiennent un congé payé de deux mois. Ils ont le droit de libre parcours avec leur famille sur les chemins de fer vers la localité, où ils désirent passer leur vacances.

Les marins ont le droit de refuser de servir sur tel navire ou de faire tel trajet, si par le navire ou le voyage leur déplaît. Cela n'empêche pas qu'il y ait des mesures pour empêcher la paresse volontaire.

Si un marin refuse d'exécuter un travail commandé, il est cité devant la commission arbitrale. Cette commission est composée de membres de l'équipage et de l'organisation.

Les marins n'ont rien à payer eux-mêmes pour s'assurer contre les accidents, la maladie, le dommage causé par un naufrage, ni pour la pension de vieillesse.

Celui qui connaît la législation maritime, remarquera de ce qui précède qu'en Russie on a brisé entièrement avec la législation existant dans les pays civilisés (!)

L'Organisation.

Il est tout naturel que, après la causerie sur les salaires et les conditions de travail, on causa: organisation professionnelle.

Nous laissons ici la parole aux camarades russes:

« Notre organisation est dirigée par des Marins. Les permanents sont élus chaque fois pour un terme de trois mois. Ils sont rééligibles. »

« A chaque réunion, le président et le secrétaire, chargés de diriger l'Assemblée, sont nommés par les assistants et pour cette réunion seulement. »

« C'est l'organisation qui se charge de fournir les équipages pour chaque navire. Les chômeurs reçoivent le secours auquel ils ont droit. »

« Le contrôle sur les chômeurs ne se fait pas seulement par l'organisation, mais aussi par le contrôleur des habitations. »

« Tous ceux qui travaillent payent à l'organisation une cotisation de 2% de leur salaire. »

« Les travailleurs en Russie ne forment qu'une seule organisation industrielle. C'est cette organisation qui nomme les délégués pour la Commission Syndicale Russe; organisation centrale qui, à son tour, indique les représentants au sein du Gouvernement des Soviets. »

« Je connais l'Amérique, son mouvement syndical et la vie des travailleurs », nous disait le maître d'équipage, « et j'ose déclarer que les conditions de travail en Russie et la vie des ouvriers en Russie sont plus démocratiques que dans le pays réputé pour sa liberté. »

« Etes-vous donc plus heureux que vous ne fûtes auparavant? » interrogeait un des nôtres.

« Nous ne voudrions pas troquer avec aucun marin, appartenant à n'importe quelle nationalité », fut la réponse énergique, appuyée par les autres, y compris le marin allemand.

Quelle est la situation en Russie ?

« Vous avez encore en Russie une armée permanente et la famine y règne quelques fois », remarquait un des nôtres.

« Oui », fut-il répondu, « nous avons en Russie une armée permanente. »

Elle se compose de 550 à 600 mille soldats. Nous en avons besoin pour nous défendre contre l'ennemi extérieur. »

« Mais en ce moment, nous nous occupons à créer une milice nationale. Tous les jeunes gens de 18 ans reçoivent une instruction militaire pendant deux heures par jour. »

« Les exercices à l'école ou sur les places publiques se font pendant les heures du travail et en tenue civile. »

« De cette façon nous voulons défendre notre système des Soviets contre les attaques possible. »

« La situation économique ne cesse de s'améliorer. »

« Nous avons décrété l'instruction obligatoire. Les enfants doivent suivre leurs cours jusqu'à l'âge de 14 ans. Le nombre des analphabètes à l'armée qui, au temps des Czars, était de 70%, diminue d'année en année. »

« Les hordes militaires de Wrangel et de Denikine qui étaient au service des capitalistes étrangers, ont détruit beaucoup de terres et d'outils agricoles et elles ont brûlé un grand nombre de fermes. Ces ravages et la grande sécheresse de deux étés consécutifs sont les causes de la famine que nous avons connue; mais qui a cessé aujourd'hui. »

« Ces temps sont passés. »

« Afin d'encourager l'initiative et d'activer la production, les Soviets autorisent certains propriétaires d'exploiter leur usine. Les usines mêmes restent la propriété soviétique et les salaires sont fixés par le Soviet et l'organisation professionnelle. »

Voilà ce que les camarades russes nous ont raconté en toute simplicité.

Suède.

Le Contrat entre les organisations maritimes suédoises et les armateurs.

expire à la fin de l'année, s'il a été avant le 1er novembre, résilié par une des parties contractantes. Sinon il restera en vigueur pour l'année à venir.

Or, il se trouve que les organisations des Marins et Chauffeurs ont résolu de ne pas résilier le contrat, tandis que les capitaines, seconds, mécaniciens, radiotélégraphistes et maîtres-d'hôtel se sont décidés pour une résiliation.

Les armateurs ont l'intention de ne pas résilier le contrat qui s'applique aux marins et chauffeurs, mais d'en prolonger la durée.

..

Effectifs des navires suédois.

Le gouvernement libéral installé en 1917 a décidé de créer une Commission pour le Service Maritime qui devait être

investie d'un pouvoir très étendu par égard aux réformes sociales à introduire dans la navigation maritime. Cette commission a cependant été abolie et depuis le début de l'année, on passe outre à ses propositions, relatives aux effectifs, aux droits des officiers et au tableau des rations.

C'est ainsi que la réaction se fait valoir partout et que les ouvriers sont trompés de la façon la plus grossière.

Tableau comparatif des salaires des différentes catégories.

| Pays | Tonneaux de jauge brute le 30. 6. 1922 | Matelot par rapport au Matelot à la Gr. Bret. | | Conducteur petite chaudière par rapport au Matelot à la Gr. Bret. | | Charpentier par rapport au Matelot à la Gr. Bret. | | Chauffeur par rapport au Matelot à la Gr. Bret. | | Soutier par rapport au Matelot à la Gr. Bret. | | 1er Maître d'équipage par rapport au Matelot à la Gr. Bret. | | Matelot léger par rapport au Matelot à la Gr. Bret. | |
|---------------------------|--|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|---|-----|
| | | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | | 100 | |
| Grande Bretagne | 19.053.000 | 100 | 100 | 117 | 100 | 128**) | 100 | 106 | 100 | 100 | 100 | 117 | 100 | 69 | 100 |
| Etats-Unis | 12.506.000 | 100 | 152 | 120 | 156 | 128 | 152 | 108 | 155 | 96 | 146 | 120 | 160 | 76 | 166 |
| France | 3.303.000 | 100 | 48 | 112 | 45 | 117 | 44 | 109 | 50 | 100 | 48 | 117 | 48 | 80 | 56 |
| Hollande | 2.613.000 | 100 | 95 | 115 | 94 | 115 | 85 | 105 | 94 | 85 | 80 | 115 | 94 | 50 | 68 |
| Norvège | 2.237.000 | 100 | 68 | 116 | 73 | 116 | 60 | 103 | 66 | 62 | 42 | 116 | 68 | 56 | 54 |
| Australie | 2.201.000*) | 100 | 171 | 120 | 175 | ? | ? | 113 | 183 | 100 | 171 | 113 | 165 | 69 | 177 |
| Allemagne | 1.783.000 | 100 | 54 | 106 | 49 | 109 | 46 | 102 | 52 | 92 | 50 | 109 | 50 | 46 | 35 |
| Suède | 996.000 | 100 | 96 | 114 | 94 | 114 | 86 | 100 | 91 | 69 | 66 | 114 | 93 | 83 | 114 |
| Yougoslavie | ? | 100 | 21 | 225 | 41 | 215 | 36 | 207 ^{1/2} | 42 | 150 | 32 | 225 | 41 | — | — |
| Danemark | 944.000 | 100 | 72 | 115 | 71 | 115 | 65 | 103 | 71 | 72 | 51 | 115 | 67 | 50 | 52 |
| Lettonie | ? | 100 | 44 | 125 | 48 | ? | ? | 112 ^{1/2} | 50 | 87 ^{1/2} | 39 | 119 | 45 | 75 | 48 |
| Belgique | ? | 100 | 51 | ? | ? | 121 | 49 | 104 | 51 | 100 | 52 | 112 ^{1/2} | 50 | 86 | 64 |

*) Colonies anglaises. — **) Minimum.

Les soldes des matelots ont été prises comme base pour la comparaison entre les différents taux. Les soldes payés en Angleterre ont été pris comme base pour la comparaison entre les différents pays. Les chiffres indiquent les soldes au 1er juillet 1923, calculées d'après le change en vigueur à cette date.

£ 1 = \$ 4,58 ou 76 frs. fr. ou 11,70 florins ou 28,07 couronnes norv. ou 800.000 marks ou 17,30 cour. suéd. ou 105 Lires ou 26,10 cour. dan. ou 90 frs. belges.

LES AUTRES SECRÉTARIATS PROFESSIONNELS INTERNATIONAUX

L'Alimentation.

Le 30 septembre et les 1 et 2 octobre derniers, le 2ème Congrès de l'Union Internationale des Ouvriers et Ouvrières de l'Alimentation se réunit à Bruxelles.

Etaient représentées 22 organisations d'Allemagne, de Belgique, de France, de Grande-Bretagne, de Hollande, de Norvège, du Danemark, de Suède, de Suisse, de Tchécoslovaquie et de Russie.

Les décisions principales du Congrès sont les suivantes : Admission des Syndicats russes dans l'Internationale ;

Une proposition sera soumise au prochain Congrès de la F. S. I., relative à la suppression totale du travail de nuit en boulangerie ;

Dans chaque pays, tous les travailleurs de l'alimentation devront être groupés dans une seule Fédération sans distinction d'ordre professionnel.

Concernant la Tchécoslovaquie, le Comité Directeur fut mandaté de tenter de nouveaux efforts pour que les organisations de langue allemande et tchèque fusionnent.

En ce qui concerne les cotisations on exigera de plus grands sacrifices de la majorité des pays. Les pays à change normal payeront 15 centimes suisses ; la France et la Belgique 30 centimes, la Bulgarie et la Tchécoslovaquie 45 unités de leur monnaie et les autres pays 3 centimes suisses par membre par an.

Le nombre des membres du Comité Directeur fut porté de 11 à 15, les 4 représentations supplémentaires étant réparties entre les Etats-Unis, l'Angleterre, la Russie et les organisations suédoises.

RAPPORTS, COMPTES-RENDUS ETC.

« Anvers, Le Port et les Travailleurs du Port », par Mahlman, Secrétaire Général de l'Union belge des Ouvriers du Transport. Edition l'Eglantine, Bruxelles.

Cette petite brochure de 52 pages nous fournit un compte-rendu succinct et compréhensible de l'histoire et du développement économique du port d'Anvers et des circonstances parmi lesquelles nos camarades travaillent. Elle contient en outre des comparaisons avec les principaux ports étrangers.

DIVERS

Opinion d'un juge sur des non-organisés.

Une question juridique assez curieuse s'est récemment produite en Norvège. Six agents des Tramways avaient obstinément refusé de se syndiquer. On publia alors leurs noms et adresses, en les qualifiant de « pique-assiettes », après quoi ils portèrent plainte pour cause d'injure. Le tribunal rejeta leur plainte et leur servit même une bonne réprimande, pour cause de plainte non-fondée. Il était d'avis que le mot pique-assiette était une expression bien indulgente pour des hommes qui avaient refusé de se syndiquer.