



BULLETIN D'INFORMATION

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE - AMSTERDAM

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

CASE POSTALE 996
AMSTERDAM

NUMERO 23/24

AMSTERDAM, LE 15 DECEMBRE 1923

Sommaire: *Communications diverses:* Une enquête sur la Production. — L'Europe jugée par les camarades américains. — *Communications du Bureau.* — *Cheminots:* Les conditions du travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways. — Grande-Bretagne. — L'influence de l'électrification des chemins de fer sur les conditions de travail du personnel. — La grève des cheminots polonais. — Salaires-or pour les Cheminots allemands. — Le mouvement des Cheminots dans les territoires occupés. — Les conditions de travail et de salaires auprès de la régie franco-belge des chemins de fer. — L'Union allemande des Cheminots de Tchécoslovaquie. — Italie. — Palestine. — Australie. — *Ouvriers du Transport:* Angleterre. — Italie. — Hollande. — Organisation des Chauffeurs. — Hongrie. — L'Union des Travailleurs et Charretiers des Ports de Roumanie. — Hambourg, Anvers et Rotterdam. — *Gens de Mer:* Salaires des marins allemands. — Danemark. — Le Contrat des Marins norvégiens. — Suède. — Consortium maritime franco-belge. — Le « Norddeutsche Lloyd ». — La Marine Marchande de l'Etat libre de Dantzick. — *Rapports, Comptes Rendus etc.* — *Divers.*

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Une enquête sur la Production.¹

△ Sur la proposition faite, au printemps 1920, par le groupe patronal, le B. I. T. a effectué une enquête sur la production. Qu'espéraient les employeurs d'une enquête pareille? Rien d'autre que la preuve qu'une compensation de l'offre et de la demande ne peut être que la conséquence d'une augmentation de la production et, partant, des heures de travail. La journée de huit heures devait être désignée par la science économique comme l'obstacle par excellence de tout progrès économique et social.

Or, le premier tome de l'enquête en question a paru. Il permet de constater que l'attente du patronat n'a pas été réalisée. Au contraire, l'enquête met en lumière des faits qui constituent une grave accusation contre les employeurs. Elle nous donne la preuve incontestable que les procédés capitalistes qui ne visent qu'au gain empêchent toute tentative méthodique de maintenir et d'augmenter la production et que le patronat aime mieux laisser rouiller tous les moyens de production, que de renoncer à une partie de ses bénéfices. Précisément au moment, où le Prof. Edgar Milhaud se mettait à l'œuvre afin de poursuivre l'enquête, les conditions économiques changèrent brusquement. La crise de la production fit place à celle de la consommation et le problème de l'augmentation du travail disparut devant celui de la diminution du chômage.

Qu'est-ce qui a causé ce brusque changement? Dans ce premier tome, le Professeur Milhaud en indique les causes, sans entrer dans les détails, en se réservant d'en faire un examen approfondi dans les volumes suivants. Dans le tome que nous avons sous les yeux, il tâche simplement de nous peindre les phases successives du problème, depuis le début de la guerre. Il examine à cet effet le mouvement de trois facteurs: les prix, la production et le chômage.

En résumant les résultats de l'examen du premier point, la crise de marché, nous constatons ce qui suit:

Le mouvement ascensionnel des prix qui se manifeste pendant la guerre, fait place, immédiatement après la cessation des hostilités, à une baisse. Durant le second semestre de 1919, l'ascension reprend et elle devient très marquée durant les premiers mois de 1920 pour s'arrêter brusquement au milieu de l'année, lorsque commence une chute violente et continue des prix.

Le tableau ci-dessous, relatif au prix de gros dans les divers pays, nous aidera à mieux faire comprendre ces affirmations. Le début de 1920 est pris comme point de départ et les prix en vigueur à ce moment sont indiqués par le chiffre 100.

Pays:	1920					1921			
	jan.	mars	juin	août	oct.	déc.	jan.	juill.	sept.
Suisse	100	—	—	—	—	73	70	55	57
Pays-Bas	100	98	103	102	98	80	78	62	—
France	100	122	130	117	124	110	100	77	77
Suède	100	109	113	113	110	98	88	67	55
Norvège	100	104	113	124	127	117	108	89	87
Royaume Uni	100	110	112	107	104	90	80	65	66
Etats Unis	100	103	107	102	96	86	80	65	65
Canada	100	103	105	100	97	88	85	72	70

Il n'y a que l'Allemagne et l'Autriche et, d'une façon moins prononcée, l'Italie qui montrent un écart de ce mouvement général, mais cette différence est réglée par un autre élément: la dépréciation du change. Nous ne nous attarderons donc pas sur ce phénomène.

Pourquoi le Prof. Milhaud insiste-t-il à ce point sur l'importance du mouvement des prix? Laissons lui le soin d'y répondre: « Un tel changement », dit-il, « ne pouvait manquer d'influer sur toute la situation économique; il ne pouvait manquer de faire surgir de nouvelles préoccupations, de poser à toutes les catégories d'intéressés de nouveaux problèmes; il donnait à toutes les manifestations de la vie économique une nouvelle signification. »

¹ Publiée par le Bureau International du Travail. Genève. Tome premier.

Considérons à présent le mouvement de la *courbe de production*. Il en ressort que durant la période qui nous occupe un mouvement de hausse des prix va de pair avec une hausse de la production et qu'inversement, la baisse des prix est suivie par une diminution de la production. L'auteur explique cette corrélation de la façon suivante :

« Dans une période de hausse rapide, le mouvement des prix, par les bénéfices qu'il promet, stimule l'activité productive des chefs d'entreprise, de même qu'il incite les consommateurs à accroître, dans toute la mesure du possible, des achats dans lesquels ils voient, en raison de la continuité escomptée de la hausse, des placements avantageux. De même, en période de baisse, le producteur qui voit diminuer ou disparaître la marge de ces bénéfices, et qui, parfois, voit venir le moment où il produira à perte, trouve, dans le mouvement même des prix, un motif spécial et décisif de ralentir sa production, tandis qu'au même moment le consommateur, qu'il s'agisse du consommateur de produits achevés ou du consommateur industriel qui acquiert, pour les mettre en valeur, des marchandises ou des instruments de travail, ajourne, dans toute la mesure du possible, ses achats, afin de bénéficier plus tard des prix plus bas encore qu'il croit pouvoir escompter. Par son action directe sur le producteur, aussi bien que par l'action indirecte qu'elle exerce sur lui par l'intermédiaire du consommateur dont elle affecte la demande, la hausse stimule la hausse, comme la baisse alimente la baisse . . . »

La vérité de cette observation ressort avec une netteté saisissante de l'ample documentation, dont l'auteur étaye son affirmation. Quelque diagramme que nous examinons, partout nous trouvons le même phénomène : la courbe de la production suit, avec un petit retard, celle des prix.

Il n'est pas possible ici, à notre regret, de suivre ce mouvement dans les détails. Le rapport du B. I. T. donne un grand nombre d'exemples et les appuie encore par nombre d'indications qui nous démontrent que les producteurs, sous l'influence de la baisse des prix, ont procédé à une réduction *méthodique* de la production. La grande fédération des producteurs des caoutchouc, la *Rubber Growers' Association*, a, par exemple, invité ses adhérents, dans une circulaire du 24 septembre 1920, à réduire leur production de 25%. Aux Etats-Unis, l'organe des cotonniers, le *Cotton News*, nous informe, le 1er juin 1921, qu'en 1921 la surface de la production a été réduite de 30,33% et que l'emploi d'engrais artificiels a été diminué de 51,17%. A la suite de ces mesures, la production a été ramenée en 1921 à 17 millions de quintaux métriques, contre en moyenne 28 millions dans la période quinquennale, précédant la guerre. En Egypte, les cultivateurs de coton ont formé au printemps 1921, un syndicat pour la protection de leurs intérêts dont un des buts était « la limitation de la surface cultivée en coton ». Poussé par ce syndicat, le sultan *Fuad*, qui était peut-être financièrement intéressé à l'industrie cotonnière, a lancé un décret, réduisant des deux tiers la superficie accordée à la culture du coton et interdisant cette culture dans la Haute-Egypte, à l'exception des parties irriguées par le Nil.

Rien ne saurait, mieux que les témoignages précédents, démontrer le danger et le manque de logique des systèmes de production capitalistes. Tandis qu'en Europe — et plus spécialement dans l'Europe Centrale et Orientale — les larges masses des populations ne peuvent satisfaire, en ce qui concerne le linge de corps et le vêtement, aux besoins les plus modestes, les cultivateurs de coton n'ont pas d'autre souci que celui du resserrement de la production, dans l'espoir de sauvegarder ainsi des prix d'un recul ultérieur ! Et il en est de même pour les autres catégories de producteurs.

Ce n'est point étonnant que des preuves aussi incontestables de leur resserrement méthodique de la production, ne sont pas agréables aux employeurs et que, par la voie de leurs représentants au B. I. T., ils tâchèrent d'empêcher la publication du rapport. Il paraît que leurs efforts n'auraient pas manqué de produire un résultat et qu'ils auraient pu obtenir une refonte du rapport. Mais quoi que leur censure ait pu faire disparaître,

ils n'ont pas réussi à effacer les preuves de la connexité qui existe entre les prix et la production, les preuves de leur sabotage de la production, dont le relèvement fut réclamé, récemment encore, à si grands cris. Nous les trouvons dans l'ouvrage qui nous est soumis actuellement et cela constitue, à notre avis, la valeur principale de cette enquête.

Quelles sont les conséquences de ce resserrement de la production par le patronat ? Le volume en question se borne à nous signaler le chômage qu'il a engendré. Mais ceci nous suffit pour mesurer ces conséquences. Il est vrai que le chômage actuel n'est qu'un effet du resserrement de la production, mais de même que le prix n'est pas seulement un résultat, mais jusqu'à un certain point aussi une force, de même le chômage n'est pas seulement une conséquence de la restriction de la production, mais en même temps la cause d'une restriction ultérieure. *Car l'ouvrier n'est pas seulement le producteur, mais encore le consommateur principal*. S'il est exclu du processus de production et privé de ses revenus, son pouvoir de consommation diminue et la puissance d'écoulement du marché mondial est limitée davantage. Loin de constituer une solution de la crise d'écoulement, le resserrement de la production ne fait donc que l'accentuer.

Y a-t-il une issue ? Le rapport croit devoir la trouver dans un rétablissement économique de l'Europe Centrale et Orientale. La crise économique que traversent les pays d'Europe occidentale, n'est autre, selon l'auteur, que la contre-partie de celle des pays de l'Europe centrale et orientale. La crise d'écoulement qui atteint les uns n'est qu'une conséquence de la crise de production déficitaire qui affecte les autres. Et de même que l'insuffisance de la production de l'Europe orientale a créé l'apparence de la surproduction de l'Europe occidentale, l'insuffisance de la production totale d'Europe a fait naître l'apparence de la surproduction de l'Amérique. *La surproduction, où qu'elle se manifeste, ne serait donc qu'un mirage des diversités de la sous-production*.

A l'appui de sa thèse, l'auteur mentionne la théorie de *J. B. Say* qui exposait, il y a plus d'un siècle, que c'est avec des produits qu'on achète des produits et que, par suite, ce sont les produits qui forment les débouchés naturels et nécessaires des produits. Il est sans doute utile que l'auteur rappelle aux employeurs cette connexité, déjà reconnue avant *Say*, mais l'ensemble du problème n'est pas épuisé de la sorte. Il est indispensable de souligner également l'importance des salaires et de démontrer que ceux-ci doivent adapter le pouvoir de consommation des travailleurs à leur pouvoir de production; uniquement ainsi, il leur sera possible d'échanger leur salaire en produits ou, en d'autres termes, uniquement ainsi, les employeurs trouveront dans leurs employés des consommateurs solvables et capables d'absorber leurs produits. Toujours le patronat ne considère les ouvriers que comme des vendeurs de leur force productrice et non comme des acheteurs et consommateurs de la production. C'est précisément cette erreur — tout examen objectif le prouve — qui forme le point de départ de la crise actuelle. Les états vainqueurs et vaincus se sont déchargés des conséquences de la guerre mondiale sur la classe ouvrière, au moyen de salaires plus bas, de lourds impôts etc., et ils se sont privés, ce faisant, de leurs principaux consommateurs. Actuellement, le patronat tâche de se défendre contre la crise par le prolongement de la durée du travail et par la réduction ultérieure des salaires, sans se rendre compte que seuls, l'augmentation de la puissance d'achat des masses ouvrières et un maximum de production, allant de pair avec un minimum de la durée du travail, constituent la baguette magique, capable de conjurer la crise actuelle.

L'Europe jugée par les camarades américains.

Le rédacteur du «*Locomotive Engineers' Journal*», *Albert F. Coyle*, qui fit cet été, avec quelques autres représentants des cheminots américains, un voyage en Europe, nous communique dans le numéro de novembre de son journal les impressions reçues. Il écrit entre autres :

« Les participants à la tournée d'Europe, organisée par la Banque Coopérative de l'Association des Mécaniciens, eurent une rare occasion d'apprendre la réponse à ces questions. Nous n'avons pas vu seulement les cathédrales, les palais, les épées et les ossements de rois qui marquent les étapes dans l'histoire, nous avons aussi rencontré — chose bien plus importante — les dirigeants des syndicats et des coopératives de, pour ainsi dire, tous les pays de l'Europe Occidentale et nous avons appris par eux quels sont les problèmes actuels et les projets pour l'avenir. Connaître ces hommes, c'est connaître les chefs de demain, dont la politique pourra seule rétablir l'équilibre politique et économique de l'Europe.

C'est à ce propos que je voudrais exprimer ma gratitude pour la généreuse hospitalité dont nous fûmes l'objet de la part de nos frères européens. Quelle que fût la ville étrangère où nous arrivions, nous étions toujours sûrs de trouver la délégation d'une société coopérative locale ou d'un organisme syndical quelconque pour nous souhaiter la bienvenue. Nous étions presque confus de leurs attentions et amabilités, surtout lorsque nous nous demandions, si, dans le cas inverse, ils seraient aussi bien reçus.

La tragédie de l'Europe actuelle ne trouve sa cause ni dans un manque d'argent, ni dans un manque de nourriture, ou de sagesse politique, mais simplement dans un manque de fraternité. Partout, le militarisme, l'antithèse de la fraternité, lève le poing. Seul dans l'Allemagne en faillite et dans l'Autriche prosternée, il n'y a pas de soldats, si ce n'est dans les territoires occupés. Ailleurs, dans les rues de Rome et de Paris et, en moindre mesure, à Bruxelles et à Londres, les chefs du militarisme éperonnés, sabrés et soutachés d'or, se pavent avec arrogance.

Combien ceci nous prouve la banqueroute morale de la soi-disant « diplomatie ». L'Europe vient de passer par quatre années horribles de carnage et de destruction. Partout les peuples souffrent, l'industrie est paralysée par le chômage et les Gouvernements se trouvent à la limite de la ruine, pour ne pas dire de la révolution. Cependant, les diplomates qui nous ont poussés à la catastrophe indescriptible de 1914 sont de nouveau en train de conspirer et de comploter et parlent avec volubilité de la « prochaine guerre ». Il n'y a qu'un groupe puissant en Europe qui forme la barrière entre ces diplomates et une nouvelle catastrophe internationale. Ce groupe, ce sont les travailleurs organisés et les coopératives. Ils réclament la paix et ils appuient leur demande en élisant au Parlement des hommes prêts à la faire aboutir. Ils ont eu la leçon tragique que toutes les armées marchent à la victoire par-dessus les corps des travailleurs et que les travailleurs payent inévitablement avec leur sang et leur argent la folie du carnage. »

Dans cette période de réaction croissante en Allemagne, les Unions des Transports et les Cheminots doivent plus que jamais être sur leurs gardes et veiller aux intérêts ouvriers.

Des difficultés financières inouïes entravent leur activité et empêchent les organisations de fonctionner normalement.

Que l'appel de l'I. T. F., invoquant votre secours en faveur des camarades allemands, n'ait pas été fait en vain !

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Nouvelles affiliations.

Depuis notre dernier relevé, les organisations suivantes ont adressé des demandes d'adhésion.

L'Union des Travailleurs et Charretiers des Ports de Roumanie ;

L'Union des Ouvriers des Transports islandais ;

L'Union des Cheminots canadiens.

« La Confraternidad », Fédération des Cheminots d'Argentine.

*
**

Congrès Général de l'I. T. F.

Le prochain Congrès Général de l'I. T. F. se réunira dans le courant du mois d'août, 1924 en Allemagne. (Hambourg), conformément à la décision du Congrès de Vienne.

Les organisations affiliées recevront sous peu des renseignements plus détaillés concernant ce Congrès. (Propositions présentées, rapports, etc.)

*
**

Abonnements au Bulletin.

A la suite de notre circulaire, exposant l'utilité pour les militants des différentes organisations de prendre un abonnement à notre Bulletin, plus de 3000 exemplaires supplémentaires du numéro du 15 novembre ont été expédiés.

Jusqu'ici nous avons reçu une réponse de l'Union des Chauffeurs de Madrid qui prit 10 abonnements, et de l'Union des Ouvriers des Transports tchèques qui prit 60 abonnements.

*
**

Secours aux camarades italiens.

Le Bureau de l'I. T. F. a rassemblé les montants suivants en faveur des camarades italiens, persécutés par le fascisme, montants qui ont été remis aux camarades italiens.

Nous faisons suivre ici la liste complète des sommes reçues :

Fédération des Moyens de Transports de France	500 Francs	Fl. 78,50
Union néerlandaise du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways		Fl. 500,—
Union des Cheminots autrichiens, 5 millions de couronnes		Fl. 172,50
Union des Cheminots tchèques		Fl. 1.000,—
Union des Ouvriers des Transports suédois, 1.000 couronnes		Fl. 675,68
Fédération des Syndicats Maritimes de France, 200 Francs		Fl. 29,—
Union des Ouvriers des Transports tchèques, 2.000 couronnes		Fl. 148,77
Union des Cheminots allemands de Tchécoslovaquie, 12.000 couronnes		Fl. 1.113,66
Union des Cheminots norvégiens		Fl. 216,13
Fédération des Ouvriers des Transports anglais		Fl. 576,35
Union des Cheminots anglais		Fl. 1.154,65
Syndicat du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique		Fl. 24,—
		Fl. 5.689,24

*
**

Secours aux Cheminots belges.

Une somme de 1.000 florins fut destinée par I. T. F. au Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique, en vue de la situation difficile, où se trouve la jeune Organisation, à la suite de la récente grève.

* *

Secours aux Syndicats allemands.

Le Secrétariat de I. T. F. a reçu jusqu'ici (8 décembre) les sommes suivantes à la suite de ses appels lancés, en faveur des Syndicats allemands — un appel télégraphique a été adressé aux organisations d'Amérique :

Fédération des Cheminots d'Argentine (avis télégraphique de l'envoi d'un chèque)	Fl. 822,80
Union des Ouvriers du Transport belges	Frs. 5.000,—
Union néerlandaise du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways	Fl. 1.000,—
Union Centrale des Ouvriers des Transports néerlandais	Fl. 1.000,—
Union des Ouvriers des Transports danois	2.500,— cour. danoises
Fédération des Syndicats Maritimes de France	Frs. 500,—
Idem, Section de Dunkerque	Frs. 500,—
Fédération des Cheminots suisses	Frs. 1.000,—
Union suisse des Ouvriers du Commerce et des Transports	Frs. 300,—
Union suédoise des Ouvriers des Transports	2.000,— cour. suédoises
Fédération britannique des Ouvriers des Transports	£ 200,—
Union anglaise des Marins (affiliée à la Fédération des Transports)	£ 10,—
Union norvégienne des Ouvriers des Transports	500,— cour. norvégiennes

L'Union des Cheminots tchèques nous informe que, pour commencer, elle met à la disposition de I. T. F. un montant de 50.000 couronnes tchèques (= à Fl. 3.750,—), en attendant les résultats de l'action de secours organisée parmi ses membres.

L'Union des Ouvriers du Transport belges a également organisé une action parmi ses membres. La section d'Anvers a décidé de verser une somme de 10 centimes par membre, ce qui rapporterait au total un montant de 1.400 francs.

* *

Enquêtes en cours.

Les enquêtes, actuellement en cours, sont les suivantes :

Enquête concernant les droits de port dans les différents pays (sur la demande des Ouvriers des Transports allemands et hollandais) ;

Enquête concernant les conditions de travail des Marins et des Agents du service général (décisions des Conférences de Londres et d'Amsterdam) ;

Enquête concernant les conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways (enquête générale décidée au Congrès de Vienne) ;

Enquête concernant l'influence de l'électrification des chemins de fer sur les conditions du travail (sur la demande de l'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways) ;

Enquête concernant les conditions de travail des Employés des Chemins de Fer (sur la demande de l'Union des Cheminots argentins) ;

Enquête concernant l'application de l'attelage automatique aux Chemins de Fer (afin de rassembler des données pour un rapport à soumettre à la prochaine Conférence de l'Union Internationale des Chemins de Fer) ;

Enquête concernant l'organisation du personnel de l'Aviation.

Les organisations, n'ayant pas encore répondu aux questionnaires qui leur ont été adressés, sont priées de le faire sans délai.

* *

Sommaire et reliure de l'année 1923.

Le sommaire de l'année 1923 du Bulletin sera expédié en même temps que le numéro du 15 janvier. Les organisations affiliées recevront en outre, dans le courant de janvier, un exemplaire relié, imprimé sur meilleur papier.

* *

Adresse à partir du 1er janvier 1924.

Ayant décidé de renoncer à notre case postale, nous prions les organisations de nous expédier leurs envois à l'adresse suivante :

I. T. F.,

Vondelstraat 61,

AMSTERDAM.

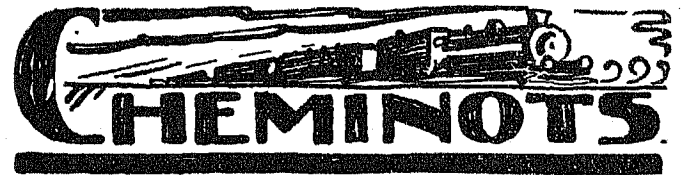
Veuillez ne pas mentionner de noms et ajouter, sur les envois recommandés, la mention : *Bykantoor Hobbemastraat.*

* *

Congrès.

L'Union du Personnel des Tramways italiens tiendra un congrès à Rome, les 19 et 20 décembre prochain.

Le Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique tiendra un congrès les 23 et 24 décembre prochain, à la Maison des Huit Heures, Bruxelles.



Les conditions du travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways.

Suède.

Chemins de Fer.

1. La forme de l'entreprise.

Les Chemins de Fer suédois sont en partie la propriété de l'Etat et en partie la propriété d'entreprises privées. Les réseaux de l'Etat sont exploités par l'Etat lui-même.

Le réseau de l'Etat a une longueur totale de 5.625 kilomètres et occupe 31.747 personnes dont 27.571 au service d'exploitation et d'entretien et 3876 à des travaux de renouvellement et de transformation. Toutes les lignes importantes font partie du réseau de l'Etat.

Les Chemins de Fer privés ont un réseau de 9.776 kilomètres et occupent 20.483 personnes.

Ces derniers temps plusieurs sociétés privées ont fusionné. Une commission spéciale du Parlement a, en outre, élaboré un projet visant à grouper en 12 unités les Sociétés privées, existant actuellement encore au nombre de 113. Ceci permettra un emploi plus effectif du personnel et du matériel et d'autre part une meilleure gestion administrative et financière.

On ne sait pas encore si le Gouvernement exercera une pression dans ce sens sur les sociétés privées, mais il est certain que plusieurs sociétés sont en faveur d'une concentration dans le sens indiqué par la Commission.

L'Etat n'est pas intéressé aux Chemins de Fer privés, mais il a prêté à plusieurs Sociétés des sommes, se montant en moyenne à 50% des frais d'établissement.

Une commission, instituée par le Parlement, dans le but d'examiner la question de l'exploitation des réseaux privés par l'Etat a été dissoute avant qu'elle ne fût arrivée à un résultat. Dans un rapport partiel, cette Commission a cependant déclaré qu'elle jugeait une reprise des lignes privées par l'Etat peu opportune, en vue de la situation financière de l'Etat.

2. Le rendement financier.

Chemins de Fer de l'Etat.

	1913	1914	1915
	Couronnes	Couronnes	Couronnes
Rentrées	88.693.266,—	93.288.795,—	118.114.329,—
Dépenses	66.867.363,—	69.860.068,—	90.574.655,—
Bénéfice net	21.825.903,—	23.428.727,—	27.539.674,—

	1916	1917	1918
	Couronnes	Couronnes	Couronnes
Rentrées	150.174.381,—	162.437.352,—	255.423.947,—
Dépenses	125.553.632,—	155.179.832,—	315.723.118,—
Bénéfice net	24.620.749,—	7.257.520,—	60.299.171,—

Déficit

	1919	1920	1921
	Couronnes	Couronnes	Couronnes
Rentrées	298.092.568,—	344.239.136,—	257.525.108,—
Dépenses	309.163.508,—	314.656.156,—	250.296.374,—
Déficit	11.070.940,—	29.582.980,—	7.228.734,—

Bénéfice net

1922	
Couronnes	
Rentrées	207.000.000,—
Dépenses	182.800.000,—
Bénéfice net	24.200.000,—

Chemins de fer privés.

	1913	1914	1915
	Couronnes	Couronnes	Couronnes
Rentrées	83.316.000,—	83.486.000,—	102.121.000,—
Dépenses	58.996.000,—	61.375.000,—	77.263.000,—
Bénéfice net	24.320.000,—	22.111.000,—	24.858.000,—

	1916	1917	1918
	Couronnes	Couronnes	Couronnes
Rentrées	126.799.000,—	148.612.000,—	236.653.288,—
Dépenses	101.237.000,—	121.875.000,—	221.185.433,—
Bénéfice net	25.562.000,—	26.737.000,—	15.467.855,—

	1919	1920	1921
	Couronnes	Couronnes	Couronnes
Rentrées	250.056.863,—	282.480.531,—	197.366.939,—
Dépenses	237.241.578,—	268.322.829,—	193.017.593,—
Bénéfice net	12.815.285,—	14.157.702,—	4.349.346,—

1922	
Couronnes	
Rentrées	157.156.942,—
Dépenses	152.926.747,—
Bénéfice net	4.230.195,—

En 1923, les revenus des réseaux de l'Etat dépasseront les dépenses d'environ 24 millions de couronnes.

Auprès des Chemins de Fer de l'Etat, les frais pour la main-d'œuvre se montent à 59%, auprès des réseaux privés, ils se montent à 48% des dépenses totales.

Les suivantes mesures d'économie ont été prises par les Chemins de Fer :

1° Réduction des indemnités de vie chère, tant auprès des réseaux de l'Etat qu'auprès des Chemins de Fer privés.

2° Réduction du personnel dans les mêmes proportions, dans lesquelles le trafic a diminué.

3° Congés forcés (limitation de la durée du travail) appliqués lors du recul subit de l'importance du trafic.

Afin d'empêcher la réduction de l'indemnité de vie chère, les deux organisations principales de cheminots ont déclaré en 1922 une grève auprès de 4 Sociétés privées.

Les cheminots de l'Etat ont à maintes reprises organisé des meetings de protestation dans le but de forcer le Parlement de maintenir les anciennes indemnités ; ces meetings n'eurent point de résultat. Le personnel des réseaux privés a su empêcher l'importante réduction projetée.

L'organisation n'a pas fait de propositions visant à l'économie. L'opinion générale considère que les tarifs des chemins de fer sont trop élevés, bien qu'ils aient été sensiblement réduits ces dernières années.

L'Etat ne garantit pas de dividendes aux actionnaires des Chemins de Fer privés.

Les tarifs sont fixés pour tous les réseaux par le Gouvernement.

Le transport de marchandises se fait fréquemment sur des trajets courts au moyen de camions automobiles et a causé des pertes considérables pour la plupart des lignes privées. Une chose semblable a lieu pour le trafic des voyageurs aux alentours des grandes villes.

La collaboration entre les Chemins de Fer et la poste est très différente. Dans les petites gares, le service postal est fait par le personnel des Chemins de Fer de l'Etat. Une chose semblable a lieu sur quelques lignes privées qui ont conclu des conventions spéciales avec la Direction des Postes. Le transport des colis postaux se fait, tant par les Chemins de Fer que par la poste.

Les Sociétés privées ont l'obligation de faire des transports postaux contre un certain dédommagement. Elles doivent aussi effectuer des transports militaires et réserver des voitures à cet effet. Le montant qui leur est versé n'est pas connu.

3. Rapports entre la Direction et l'organisation du Personnel.

Entre l'Union des Cheminots et plusieurs compagnies, des contrats ont été conclus, réglant les salaires et les conditions de travail. Un contrat a été également conclu avec l'organisation des employeurs touchant la façon dont les différends seront liquidés. Les conditions de travail aux Chemins de Fer de l'Etat sont stipulées au moyen de négociations entre l'organisation et la Direction. Les conventions conclues avec les compagnies sont en vigueur durant une période déterminée, tandis que des négociations avec la Direction des Chemins de Fer de l'Etat ont lieu lorsque les circonstances les exigent. Comme règle générale, l'Union des Cheminots suédois et l'Union du Personnel des Locomotives les mènent d'un commun accord. Les autres organisations, qui sont de moindre importance, agissent d'une façon indépendante. Toutes les organisations sont reconnues par les employeurs.

Les directions n'établissent point de distinctions entre les représentants du personnel, qu'il s'agisse de représentants, faisant partie du personnel ou de fonctionnaires permanents des syndicats.

Lors de divergences d'opinion, le personnel des réseaux privés peut faire appel à la Commission de conciliation des Cheminots. Si celle-ci ne réussit pas à liquider le différend, on peut faire appel au Tribunal d'arbitrage des Chemins de Fer. Les plaintes du personnel des réseaux de l'Etat sont transmises au Gouvernement, lorsqu'une entente avec la Direction ne peut être obtenue.

La Commission de Conciliation susdite est composée d'un représentant de l'Union des Cheminots, un de l'organisation patronale et d'un président neutre, élu par les deux parties. Lorsqu'elles n'arrivent pas à se mettre d'accord sur le choix du président, celui-ci est désigné par le Gouvernement.

Le tribunal d'arbitrage qui est compétent de juger sur toutes questions, à l'exception des conflits de salaires, est composé de 9 membres, élus pour la durée d'un an. Deux de ces neuf membres doivent ne pas faire partie des organisations intéressées. L'un est désigné par l'organisation patronale, l'autre par l'Union des Cheminots et celle du Personnel des Locomotives réunies. Trois membres sont en outre désignés par l'organisation patronale ; deux par l'Union des Cheminots et un par celle du Personnel des Locomotives ; le Président est nommé de la même façon que celui de la Commission de Conciliation.

Les représentants de l'organisation peuvent se mettre directement en rapport avec tous les chefs de service etc.

Le Gouvernement n'exerce de contrôle, qu'en tant qu'il surveille, au moyen de l'Inspection du Travail, instituée par le Parlement, les mesures de sûreté prises en faveur du personnel.

Les représentants du personnel peuvent obtenir des congés illimités pour l'exercice de leurs fonctions, mais ils ne sont pas rétribués durant ces périodes.

Le personnel ne jouit pas de la co-gestion.

Auprès des réseaux privés, il est défendu aux surveillants de la voie, surveillants principaux de la voie, chefs de gare, lers commis, chef de manœuvres ayant sous leurs ordres au moins 5 soucheurs de brigade, contremaîtres d'ateliers, chefs mécaniciens, chefs de brigade des dépôts des locomotives, à tout le personnel des bureaux et aux employés supérieurs de se syndiquer dans l'Union des Cheminots ou dans celle du Personnel des Locomotives. Lorsqu'un membre d'une des Unions précitées est promu dans un des grades susmentionnés, il a le droit de continuer à adhérer à son organisation durant les premiers 6 mois, suivants sa nomination.

4. Le droit de grève.

Le personnel des Chemins de Fer suédois possède le droit de grève. Les propositions déposées à maintes reprises sur le Bureau du Parlement visant à prohiber les grèves, ont été repoussées.

Des grèves partielles se sont produites dans les années 1906, 1913, 1918 et 1922. Elles trouvaient leur cause dans des revendications posées pour le relèvement des salaires et elles ont été menées avec calme, selon un plan déterminé par les dirigeants du syndicat. Toutes ont eu des résultats, favorables pour le personnel. Le nombre de personnes englobées fut en 1906 : 250 ; en 1913 : 20 ; en 1918 : 16 et en 1922 : 4.824. Aux termes du contrat, la résistance passive ne peut pas être appliquée auprès des Compagnies privées. Dans les réseaux de l'Etat, il n'existe pas de défense directe à cet effet ; l'usage effectif de cette arme semble toutefois impossible ; jusqu'ici les organisations n'ont jamais eu recours à cette méthode de combat.

5. L'organisation du Personnel.

L'effectif du personnel était au 1er janvier 1923 54.000 personnes en chiffres ronds. Le personnel est syndiqué dans les organisations suivantes : L'Union des Cheminots suédois, l'Union du Personnel des Locomotives, l'Union du Personnel des Bureaux, l'Association des Contremaîtres, l'Association des Chefs d'équipe, l'Association des Mécaniciens et quelques autres organisations, absolument insignifiantes. Seules les deux organisations nommées en premier lieu ont une importance réelle au point de vue de la lutte des classes.

L'Union des Cheminots suédois groupe 34.741 membres, dont 100 environ appartiennent au personnel des locomotives et 1600 au personnel des services administratifs. Cette organisation est seule affiliée à la Centrale Syndicale de Suède. Lors de sa création, toutes les catégories du personnel furent priées de s'affilier et elles ne manquèrent pas de le faire. Plus tard seulement les Unions du Personnel des Locomotives et de celui des Services Administratifs ont créé des organisations indépendantes. On n'a pas fait de tentatives, ces derniers temps, de réunir les différentes organisations en une seule.

6. Fixation des conditions de travail.

Auprès des réseaux privés, les conditions de travail sont fixées par contrat ayant une durée déterminée. Le parlement détermine les conditions de travail du personnel des réseaux de l'Etat, à l'exception du personnel des ateliers et des ouvriers de la voie. La Direction des Chemins de Fer détermine les conditions pour ces deux groupes, après entente avec l'Union des Cheminots. Il existe un règlement de service qui n'a trait cependant qu'aux agents du service roulant.

7. Conditions de Travail (Statut du Personnel).

Le personnel permanent des Chemins de Fer de l'Etat ne peut être révoqué qu'à la suite de faute grave ou de contravention ou d'un délit, puni par le tribunal civil. Le tribunal doit cependant déclarer d'une façon expresse que l'inculpé n'est pas digne de travailler au service de l'Etat.

Les agents temporaires, ainsi que le personnel des ateliers et celui de l'entretien de la voie peut être licencié par le Chef des ateliers, par les ingénieurs de la voie ou par la Direction.

Les plaintes au sujet de révocations injustifiées doivent être adressées au Gouvernement.

Auprès des réseaux privés, les plaintes concernant des punitions injustifiées sont jugées par le tribunal d'arbitrage qui est compétent pour tous les différends. Il n'existe pas d'appel de sa décision. Lorsque les organisations du personnel exigent l'intervention du tribunal d'arbitrage, les directions sont tenues de satisfaire à leur désir.

Les agents des chemins ne sont limités en rien dans l'exercice d'une fonction publique.

8. Durée du travail.

On n'établit pas de distinction entre la durée du travail et la durée du service, si ce n'est lorsque le personnel se trouve en disponibilité. Dans ce cas on ne rétribue que la moitié du temps.

La durée maxima du travail est de 208 heures par mois, mais elle peut être prolongée pour les agents qui ne font que du service de garde, jusqu'à 260 heures au maximum.

Tout le personnel autre que les agents de trains ont droit à un congé tous les deux dimanches ou jours de fête. Le personnel roulant a, à part ses vacances 3 jours de congé par mois. Un jour de congé comprend 36 heures.

Tous les agents permanents des réseaux de l'Etat classés dans les catégories II à V ont jusqu'à 40 ans 20 jours de congé par an et au-dessus de 40 ans, ils en ont 30. Les agents des catégories supérieures (VI à XIV) et les dames employées ont

droit à 25 jours par an jusqu'à 40 ans et une fois dépassé cet âge, ils obtiennent 35 jours. Les employés des catégories XV à XVIII ont droit à 35 et ensuite à 45 jours, ceux des catégories XIX et XX ont droit à 45 jours de congé par an.

Les agents non-permanents des réseaux de l'Etat ont droit à 8 jours de congé. Ceux des catégories supérieures ainsi que les femmes ont droit à 16 jours jusqu'à 40 ans et ensuite à 24 jours.

Le personnel des ateliers obtient après un an de service et durant les 3 années qui suivent, 5 jours de congé par an, durant les années suivantes 10 jours et ensuite 15 jours par an.

Après des réseaux privés, les agents permanents ont droit à 15 jours de congé par an durant les premières 14 années de service, ensuite à 20 jours. Le personnel a droit en outre à 15 jours de congé en plus, sous déduction de 50% du salaire total. Les ouvriers des ateliers et les agents non-permanents ont droit après un an de service à 6 jours, après 5 ans de service à 10 jours et après 10 ans de service à 15 jours par an.

Il n'y a pas de réglementation ayant trait aux congés supplémentaires, lors de décès de parents, d'accouchement de la femme etc. ; comme règle générale ces congés sont toutefois accordés. On ne pratique dans ces cas des retenues sur les salaires que lorsque le congé auquel l'agent avait droit a déjà été utilisé.

Les périodes de repos sont comptées comme durée de service, lorsqu'elles ne dépassent pas 30 minutes. Lorsqu'un agent a fourni en un jour le maximum de travail permis, on doit lui accorder un repos de 9 heures consécutives.

Pour le personnel de l'exploitation, la durée du travail est fixée par mois et se monte à 208 heures. Pour le personnel des ateliers elle est calculée par semaine et se monte à 48 heures. On ne fait pas de différence pour les calculs de la durée du travail, lors qu'il s'agit de service nocturne ou du dimanche. Les agents du service de l'exploitation ont droit à une allocation de 20% pour les heures supplémentaires, mais généralement ces heures sont compensées par des heures de congé.

Les ouvriers des ateliers reçoivent pour les deux premières heures supplémentaires une allocation de 33% et pour chaque heure suivante de 50%. Le travail supplémentaire, effectué entre 10 heures du soir et 3 heures du matin ou bien les dimanches et les jours fériés, est indemnisé par une allocation de 100%. Le travail supplémentaire ne peut pas dépasser en une année un total de 150 heures.

9. Réglementation des Salaires.

La réglementation des salaires comporte un salaire de base pour les localités les moins chères et des indemnités accordées en sus pour les localités où la vie est plus coûteuse. Les localités sont groupées en 6 classes, la classe la plus élevée englobe 51 villes dispersées dans le pays entier. L'indemnité de lieu de résidence est fixée en rapport avec les nombres-indices. Les salaires ne peuvent pas être inférieurs aux sommes stipulées comme salaires de base. Des augmentations périodiques sont accordées tous les 3 ans ; leurs montants sont différents pour chaque échelle.

Le personnel des Chemins de Fer de l'Etat a le droit de soumettre à la Direction et au Gouvernement des réclamations concernant sa rétribution. Les réclamations du personnel des réseaux privés sont jugées par le tribunal d'arbitrage, dont il a été question ci-dessus.

Pour tous les cheminots, les années de service militaire sont calculées comme années de service.

Les salaires du personnel de l'exploitation sont fixés par an ; les dimanches et jours fériés sont donc rétribués. Le personnel des ateliers et de la voie est par contre payé par jour de travail.

Les salaires sont fixés dans des échelles de salaires. Le tableau suivant mentionne les salaires minima et maxima de quelques catégories.

On peut dire comme règle générale que les organisations du personnel sont satisfaites par le règlement des salaires, tel qu'existe actuellement. Le rapport entre les salaires du mécanicien et du chef de train semble équitable.

Emploi	Numéro de l'échelle	Classe des localités les moins chères		Classe des localités les plus chères	
		Salaires minimum	Salaires maximum	Salaires minimum	Salaires maximum
Garde-voie Surveillant des lignes électriques Matelot du service des bacs Ouvrier des gares Ouvrier des dépôts	1	1.980	2.460	2.520	3.144
Gardien Surveillant des trains	2	2.100	2.580	2.676	3.300
Chef d'équipe Cauffeur de route	3	2.200	2.730	2.832	3.486
Conducteur Carçon de bureau Chef de brigade de dépôt de locomotives Chef de halte	4	2.340	2.880	2.988	3.672
Employé des bureaux Chef de brigade d'ouvriers des conduites Chef de train Chef de brigade d'atelier	5	2.580	3.240	3.300	4.104
Mécanicien Mécanicien d'usine Chef de gare VIe classe	6	2.880	3.660	3.672	4.596
Employé Commis 1e classe Contre-maitre ateliers	8	3.450	4.560	4.350	5.676
Chef mécanicien Chef de gare Ve classe Surveillant principal de la voie Chef de gare IVe classe	9	3.660	4.860	4.596	6.048
Comptable Commis principal	10	3.690	5.160	4.932	6.420
Chef de gare 3e classe	11	4.260	5.520	5.304	6.816
Sous-ingénieur Chef de gare 2e classe	12	4.860	5.880	6.048	7.212
Chef de gare 1e classe Contrôleur matériel Inspecteur de la voie	14	5.520	6.720	6.816	8.124
Chef de gare principal 2e classe	15	6.300	7.620	7.668	9.060
Ingénieur de la voie Inspecteur matériel Chef de gare principal 1e classe Inspecteur division 2e classe	16	7.140	8.580	8.580	10.020
Ingénieur en chef de la voie Inspecteur matériel 1e classe Inspecteur division 1e classe	20	9.060	10.500	10.500	11.940

Les loyers des habitations des Chemins de Fer de l'Etat, à Stockholm, sont de 18 couronnes par semaine. Voici quelques autres prix :

1 paire de chaussures	20	couronnes
1 complet	150	couronnes
1 Kilo de pain	1	couronnes
1 Kilo de lard	2,80	couronnes
1 Litre de lait	0,28	couronnes
1 Kilo de pois	0,45	couronnes
1 Kilo de viande	1,80 à 2,00	couronnes
100 Kilo de charbon	4,50	couronnes

On n'accorde pas d'allocations familiales, les organisations du personnel y étant opposées. On n'accorde pas non plus d'allocations pour diplômes, pour service des gares, ni des primes d'économie ; mais on paye au personnel des locomotives et des trains une indemnité de route, calculée en raison du parcours kilométrique et de la durée du service. Le montant de cette indemnité est, en moyenne, de 350 couronnes par an.

Les salaires des cheminots se trouvent, comme règle générale, au même niveau que ceux payés dans l'industrie ; à la suite du malaise économique, le paiement des cheminots est aujourd'hui quelque peu supérieur. Les salaires payés au personnel des P. T. T. sont les mêmes que ceux des cheminots. Tous les salariés de l'Etat sont régis par une réglementation commune.

On ne fait jamais de retenues lors de rendement diminué à la suite d'invalidité. Une indemnité est accordée, lors de service hors de l'établissement d'attache. Lors de déplacement demandé, on n'accorde pas d'indemnité ; dans d'autres cas la Direction porte les frais du déménagement. Lors d'intérimat à une fonction mieux rétribuée, on paye une allocation spéciale, dont le montant est fixé d'après la différence entre la rémunération des fonctions dont il s'agit.

Les agents qui ont fourni pendant d'un certain nombre d'années un service fidèle reçoivent une distinction, à laquelle n'est point attachée cependant de récompense pécuniaire.

10. Règlement des retraites et des secours en cas de maladie.

Le personnel classé des chemins de fer de l'Etat reçoit le salaire entier en cas de congé ou de maladie jusqu'à concurrence de 45 jours par an. Ensuite une déduction a lieu, se montant en moyenne à 1,20 par jour. Ce salaire ainsi réduit est payé alors, durant toute la durée de la maladie. Un contrôle médical sévère empêche la simulation.

Après des réseaux privés il n'y a pas de réglementation contractuelle. Les stipulations sont différentes auprès des différentes compagnies. Comme règle générale, on paye cependant en cas de maladie le salaire entier aux agents permanents. Les agents non-classés et le personnel des ateliers n'ont pas droit à la continuation du salaire en cas de maladie ; lors d'accidents, ils ne touchent que les montants fixés par la loi. Lors de décès, une allocation est accordée pour l'enterrement, le défunt ayant ou non de la famille. Le droit éventuel à une retraite ne diminue en rien le droit à cette allocation.

Il existe en Suède plusieurs caisses de retraites ; les plus importantes sont celles des réseaux de l'Etat et des réseaux privés. Plusieurs compagnies ont créé des caisses spéciales de retraites, auxquelles leur personnel peut seul être inscrit ; le personnel participe à la gestion de ces caisses.

Tous les cheminots de l'Etat sont inscrits à des caisses de retraites ; les agents permanents font généralement partie de la caisse des chemins de fer de l'Etat, auquel le personnel non-permanent peut également adhérer ; celui-ci est cependant, la plupart du temps, inscrit à d'autres caisses. Un tiers des contributions à la caisse des réseaux de l'Etat est versé par le

personnel, tandis que $\frac{2}{3}$ sont portés par l'Etat. Dans les 5 catégories inférieures du barème des salaires, la cotisation à verser par le personnel masculin est de 48 à 75 couronnes par an, dans la catégorie supérieure elle est de 420 couronnes. Le personnel féminin des 3 catégories inférieures verse de 78 à 102 couronnes par an, celui de la catégorie supérieure verse 192 couronnes.

La durée de participation aux caisses est de 30 ans. Elle commence au moment du classement de l'agent ou, pour le personnel non-classé, au moment de son inscription. Il faut en outre tenir compte des stipulations suivantes :

Lorsque le service aux réseaux de l'Etat a été interrompu, les versements doivent être effectués pour la période de l'interruption ; lorsque l'assuré est promu dans un emploi, comportant une base plus élevée pour le calcul de la pension et que la période de 30 années est écoulée, il doit verser pendant 3 ans un montant correspondant à cette nouvelle base.

Le versement des cotisations se termine en tous cas lors de révocation ou de décès.

L'agent ayant accompli 30 ans de service et ayant atteint l'âge de 60, respectivement 65 ans, a droit à la *pension complète*. Il peut faire valoir des titres à une retraite lorsque, par suite de maladie, il est empêché d'une façon durable de faire du service ou lorsqu'il a atteint l'âge de 60 ou 65 ans. Pour jouir, en cas de maladie durable, de la retraite complète, il faut que l'agent en question ait fait du service pendant au moins 10 ans.

Il n'y a pas de stipulations spéciales, relatives à l'invalidité. Le personnel des locomotives et du roulement peut entrer en jouissance de la pension à partir de 60 ans, pour les autres agents du service de l'exploitation, la limite d'âge est de 63 ans et pour le personnel des services administratifs et des ateliers, elle est de 65 ans.

La pension maxima s'élève à 70% du traitement. La pension pour les veuves et orphelins des cheminots de l'Etat se monte à 22% du salaire pour la veuve et à 40% de cette somme pour le premier enfant. Pour les autres enfants au-dessous de 18 ans, on accorde 10% de la pension de veuve. Lors de licenciement, l'agent perd tous ses titres à la retraite.

La quote-part à verser aux caisses de retraite des réseaux privés est calculée selon l'âge atteint par l'agent, au moment de l'inscription à la caisse. Lorsque, par exemple, un agent se fait inscrire, qui n'a pas 30 ans révolus, il ne devra verser que 7% de son traitement. S'il a 31 ans, il devra verser 7,3%, à 32 ans 7,6%, à 33 ans 8%, à 34 ans 8,6%, à 35 ans 9,2%, à 36 ans 9,8%, à 37 ans 10,5%, à 38 ans 11,2%, à 39 ans 11,9% et à 40 ans il devra verser 12,5% de son traitement. Lors d'adhésion à la caisse à un âge plus avancé, une réglementation spéciale est appliquée.

Lors d'augmentation du revenu, une augmentation de la cotisation a également lieu ; elle ne porte cependant que sur le montant de l'augmentation et est fixée par rapport à l'âge que l'agent avait au moment de l'augmentation. Si un membre, inscrit avant sa trentième année, est augmenté, par exemple, à l'âge de 35 ans, il payera 7% de l'ancien salaire et 8,8% du montant de l'augmentation.

Les retraites versées par les caisses des réseaux privés diffèrent entre elles, mais sont en moyenne à peu près égales à celles de la caisse des chemins de fer de l'Etat. Lors de licenciement on rend à l'intéressé 80% de ses versements.

11. Le libre parcours.

Le personnel des chemins de fer de l'Etat jouit, à l'exception des ouvriers non-permanents des ateliers et de l'entretien de la voie, du transport gratuit sur toutes les lignes et peut faire usage de tous les trains. La même chose s'applique au personnel permanent des réseaux privés.

Le personnel non-permanent des ateliers et de l'entretien de la voie n'a droit au transport gratuit que sur les lignes où il travaille. Les agents permanents obtiennent 24 billets par an, les agents temporaires 12, le personnel des ateliers en reçoit 6 et après deux ans de service 12. Le personnel permanent des réseaux de l'Etat obtient en outre 48 billets gratuits par an pour les membres de sa famille. Les agents non-permanents et le personnel des ateliers obtiennent après trois ans de service 18 billets gratuits par an pour leurs familles et après 6 ans, 24 billets.

Les agents classés dans les échelles 1 à 7 ont droit au libre parcours en 3e classe, ceux des échelles 8 à 14 au parcours en 2e. Le libre parcours en 1e classe n'est accordé qu'aux employés ayant des positions dirigeantes.

Le libre parcours à l'étranger n'est accordé que sur les réseaux du Danemark, de la Norvège et de la Finlande.

Les agents peuvent personnellement faire usage de toutes les lignes du pays, les membres de leurs familles n'ont des facilités de parcours que sur le réseau de la Compagnie qui délivre le billet. A part les billets gratuits susmentionnés, on en accorde aux enfants des agents qui sont obligés de faire usage des Chemins de fer, pour visiter l'école.

Les retraités ont droit à deux billets gratuits par an qui sont valables pour le pays entier, mais leur famille n'en reçoit point. Tous les billets gratuits sont délivrés sans frais. Le transport gratuit de la famille et des biens est accordé uniquement, lorsqu'il doit avoir lieu à la suite d'un déplacement imposé.

12. Récompenses et Punitions.

Il n'existe pas de stipulations relatives aux récompenses et gratifications.

Les punitions peuvent consister en une réprimande orale ou écrite, l'annulation du droit au libre parcours en cas d'abus, la retenue sur le salaire, la dégradation et la révocation. Les punitions pécuniaires peuvent consister au maximum en une amende, égale à 20 jours de salaire. Les amendes sont versées à la caisse des retraites.

L'inculpé a le droit d'invoquer l'assistance judiciaire de son organisation. On lui accorde 3 jours à cet effet. Lors d'enquête, l'organisation a le droit de dire son avis.

Au sujet de tous les différends qui surgissent entre l'organisation du personnel et les directions, il peut être fait appel au tribunal d'arbitrage. Lors de révocation, on n'accorde pas d'indemnité pécuniaire, mais elle est généralement qualifiée de « honorable » lorsqu'elle n'est pas la conséquence d'un délit. Contre une révocation approuvée par le Tribunal d'arbitrage, un appel n'est pas possible, sauf aux réseaux de l'Etat où on peut faire appel au gouvernement.

Des punitions arbitraires n'ont pas lieu ; l'inculpé est informé par écrit de la peine infligée.

Auprès des réseaux de l'Etat, il y a une réglementation disciplinaire qui détermine des sanctions maxima pour des infractions déterminées. Auprès des réseaux privés, il n'y a pas de réglementation de ce genre et les punitions sont déterminées pour chaque cas. Il n'y a pas de contraventions pour lesquelles une sanction déterminée est établie d'avance.

Une suspension immédiate a lieu, lors de vol ou de faute grave. Dans un cas pareil, le salaire est généralement accordé jusqu'au moment de la révocation définitive.

13. Le Logement.

Les Directions ne mettent que dans certains cas des habitations à la disposition du personnel et ne tiennent pas compte de la crise des logements.

Les habitations des réseaux de l'Etat ont été construites par la Caisse des retraites et lui appartiennent. Ces maisons ont été affermées aux Chemins de Fer de l'Etat et sont louées au personnel, qui paye les loyers en vigueur dans la localité.

Les Compagnies privées ont construit des habitations et les louent à leur personnel contre un loyer stipulé par contrat. La liberté des agents, habitant ces demeures, ne subit aucune restriction.

Les Syndicats ne s'occupent ni directement, ni indirectement de la question des loyers.

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

Dans les gares importantes et les ateliers, il y a des établissements de bains dont le personnel fait régulièrement usage. Il n'y a pas de plaintes à ce sujet.

On met à la disposition du personnel roulant des locaux pour y passer la nuit ; leur installation est pareille à celle de chambres d'hôtel. Tous les frais en sont portés par les entreprises. On ne retient jamais de chambres dans des hôtels.

Dans les gares quelque peu importantes et dans les ateliers, le personnel dispose de localités convenables pour y prendre ses repas. Il n'y a pas de cantines. Les agents obtiennent, comme règle générale, aux buffets des gares les boissons et les mets contre une réduction de 10%.

Les Directions des réseaux privés encouragent l'abstinence, en tant qu'elles mettent annuellement une somme de 600 couronnes à la disposition de la Ligue Antialcoolique des Cheminots.

Les voitures sont nettoyées au moyen d'aspirateurs.

Il n'existe pas de mesures spéciales pour augmenter la sûreté du personnel.

15. Tenue de service.

Le personnel des réseaux de l'Etat ne reçoit pas de tenue de service, mais a le droit de s'acheter les vêtements nécessaires auprès de l'Administration avec un rabais de 30 %.

Pour le personnel des réseaux privés une retenue est appliquée sur les salaires. Le montant de cette retenue est fixée par contrat et correspond au prix courant.

La tenue de service est obligatoire pour toutes les catégories, à l'exception du personnel des ateliers, des dépôts et de l'entretien de la voie.

16. La visite médicale et la visite des yeux.

Lors de leur embauchage, les agents sont soumis à une visite médicale et à une visite des yeux.

Les agents qui à la suite de maladie ne sont plus à même de remplir leurs fonctions sont placés dans un autre service, sans qu'une diminution de leur salaire ait lieu.

Il n'y a pas d'autres stipulations à cet égard. Ce n'est que lors de l'embauchage que le personnel doit se soumettre à un examen médical.

17. Sanatoria, Colonies de vacances et de convalescence.

Il y a en Suède des maisons de convalescence, de vacances et des sanatoria pour les cheminots. Tous ces établissements ont été fondés par le personnel des chemins de fer. Ils sont exploités selon les principes qui régissent les établissements privés. Les syndicats ne prennent pas part à l'exploitation qui est faite par un organisme spécial.

Chaque cheminot peut être admis dans ces établissements, moyennant un certain prix par jour. Ce prix est fixé chaque année et se trouve à peu près à 30 % au-dessous des prix demandés par d'autres maisons.

18. Apprentissage technique.

Les chemins de fer de l'Etat se chargent de l'apprentissage technique du personnel des locomotives, des surveillants de la voie, des télégraphistes et des employés des services administratifs. L'instruction du personnel des locomotives comprend une instruction théorique de 6 mois et une instruction pratique de 2 ans aux ateliers.

Après des différents réseaux privés, la situation varie beaucoup quant à l'apprentissage technique. Les compagnies importantes exigent un certain apprentissage et se chargent des frais de l'instruction théorique. Les compagnies moins importantes n'exigent qu'un apprentissage pratique. Après une certaine durée de service aux ateliers, le personnel est promu comme chauffeur et ensuite comme mécanicien. L'organisation est d'avis que l'instruction technique incombe aux Directions.

Grande-Bretagne.

Attaque aux salaires des cheminots.

Les propositions de la Direction, comportant une réduction des salaires, sont actuellement traitées en dernier ressort par le Conseil des Salaires.

Le Conseil est composé d'un président neutre, de 6 représentants des Directions, 6 des organisations (à savoir 2 de l'Union des Cheminots, 2 de l'Union des Mécaniciens et Chauffeurs et 2 de l'Union des Employés) ainsi que de 4 représentants des usagers des Chemins de Fer, désignés par l'Organisation Centrale des Employeurs, la Centrale Syndicale, les Co-opératives et le Commerce.

Les propositions de la Direction sont de la teneur suivante: Service du dimanche. — La Direction aura le droit d'exiger deux coupes de service, d'au moins deux heures chacune, et payées au taux actuel, d'une fois et demie le taux normal.

Service nocturne. — L'annulation de l'accord existant, aux termes duquel le service effectué entre 10 heures du soir et 4 heures du matin est rétribué au taux de 1,25 le taux normal.

Personnel des Machines. — Paiement de 16 sh. par jour aux mécaniciens de rapides, effectuant un parcours d'au moins 150 milles, au lieu du paiement actuel de 15 sh. pour un parcours de 120 milles avec un paiement supplémentaire d'une heure de salaires pour chaque 15 milles; aux mécaniciens de 2e classe paiement de 12 à 14 sh. par jour; aux chauffeurs de rapides, effectuant un parcours d'au moins 150 milles, 12 sh. par jour, aux autres chauffeurs 9 sh. 6 p. à 11 sh. par jour.

Indemnité de vie chère. — Suppression du restant de cette indemnité, dès que le nombre-indice du coût de la vie sera à 70 points au-dessus du niveau de 1914.

Les organisations ont refusé d'approuver ces propositions. L'Union des Mécaniciens et Chauffeurs a fait des contre-propositions, demandant:

Service du dimanche. — Paiement doublé pour tout service effectué entre samedi minuit et dimanche minuit.

Service nocturne. — Demi salaire supplémentaire pour le travail fourni entre 6 heures du soir et 6 heures du matin.

Salaires. — Mécaniciens et conducteurs-électriciens 20 sh. par jour, chauffeurs 15 sh., nettoyeurs 10 sh. Continuation du paiement supplémentaire à partir de 120 milles par jour pour

les rapides et pour les trains omnibus et trains de marchandise; paiement supplémentaire pour chaque parcours dépassant 96 milles, sur la base d'un salaire horaire pour chaque 12 milles.

Il résulta clairement des discussions au Conseil des Salaires que les Directions étaient influencées dans leurs efforts par la tactique générale du patronat. Les salaires des cheminots qui, par la nature même de leur profession, sont dispersés dans tout le pays forment pour le patronat un obstacle pour réduire davantage les salaires des autres travailleurs.

Un représentant de la Direction fit la déclaration suivante:

« Les patrons industriels du pays qui ont invoqué et invoquent toujours l'appui des Compagnies de Chemins de Fer, appellent, et à raison, l'attention sur le fait que, tandis que les salaires de leurs employés ont été réduits jusqu'à un niveau commercial, les salaires des cheminots sont maintenus à un taux exorbitant. »

Il insista afin que

« les salaires des agents subalternes fussent en quelque rapport avec ceux des travailleurs de l'agriculture, parmi lesquels les agents des chemins de fer sont recrutés en large mesure. »

Ceci est d'autant plus évident, vu la situation financière qui est très favorable: les réserves ont été augmentées de 29 millions de Livres en 1913, à 145 millions en 1922 et le dividende pour 1922 dépassa tous les précédents.

Selon des chiffres, présentés par les représentants des Compagnies, celles-ci ont, depuis janvier 1921, réduit leur personnel de 55.000 personnes et les frais pour appointements du personnel de 55 millions par an. On peut estimer que, sur cette somme, 45 millions ont été perdus par le personnel, actuellement en service. Si les propositions des Directions sont adoptées, les travailleurs y seront pour une nouvelle perte de 4 millions de Livres Sterling. Des milliers de cheminots devraient subir des réductions de 5 à 7 shillings par semaine et voir leurs salaires abaissés jusqu'à 40 ou 24 sh.

A la suite des élections — 6 membres à peu près du Conseil étaient candidats — les séances ont été ajournées jusqu'au 10 décembre. On ne peut s'attendre à une décision avant le 20 décembre.

L'influence de l'électrification des chemins de fer sur les conditions de travail du personnel.

Ainsi que nous l'avons annoncé, le Bureau de l'I. T. F. est en train de rassembler des renseignements sur la question susnommée. Il nous semble opportun de publier quelques résultats de notre enquête.

Afin de hâter nos travaux, nous nous sommes bornés à poser la question aux pays suivants: la Suède, la Norvège, les Etats-Unis, l'Allemagne, l'Autriche, la Grande Bretagne et la Suisse et la France.

Si d'autres pays peuvent nous fournir des renseignements en cette matière, il nous sera évidemment très agréable de les recevoir.

La Fédération des Cheminots suisses nous écrit ce qui suit:

« Les conditions de travail et de salaires n'ont jusqu'ici subi aucune modification à la suite de l'électrification. Elle fait par contre sentir une influence défavorable sur l'avancement, plus particulièrement sur celui du personnel des locomotives. Lorsqu'on fait usage de la traction électrique, la capacité des trains devient plus grande et les parcours sont

effectués plus vite. Ceci cause un certain surplus du personnel des locomotives qui influe, à son tour, sur la promotion des chauffeurs ou aides-conducteurs électriciens comme mécaniciens, sur la promotion de chauffeurs de manœuvres comme chauffeurs de route ou aide-conducteurs électriciens et finalement sur la promotion des manœuvres et des travailleurs des dépôts comme chauffeurs de manœuvres. C'est pour cette raison que nous avons entamé des négociations avec la Direction générale des Chemins de Fer Fédéraux, afin d'obtenir des facilités pour la retraite des mécaniciens plus âgés, ce qui augmenterait les possibilités d'avancement.

En ce qui concerne les salaires, le passage de la traction à vapeur à la traction électrique n'a pas amené jusqu'ici de modifications. Un mécanicien ou conducteur électricien et un chauffeur ou aide-conducteur électricien gagnent respectivement les salaires suivants :

	Mécanicien, conducteur électricien		Chauffeur, aide conducteur électricien	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Salaires annuels	2200,—	3600,—	1600,—	2500,—
Sursalaire de base	2485,—	3292,—	1885,—	2380,—
Allocations fixes	900,—	900,—	600,—	600,—
Frs.	5585,—	7792,—	4085,—	5480,—

S'ajoutent à cela des indemnités de route, de nourriture, de service nocturne, de service dans d'autres dépôts, une allocation familiale annuelle de Frs. 150,— par enfant au-dessous de 18 ans et une indemnité de lieu de résidence de 100 à 500 francs par an, selon les localités.

L'application de la traction électrique exige une augmentation considérable du rendement du personnel des trains, étant donné qu'à la suite de la plus grande vitesse des trains et de l'augmentation de la charge utile, le service doit être effectué en un temps plus limité.

Sans doute pourrait-on ajouter à cela qu'à la suite de l'augmentation du parcours kilométrique, les allocations du personnel des locomotives et des trains ont augmenté à leur tour.

Il est difficile de savoir si les autorités ont l'intention d'introduire des réductions, mais il va de soi que nous y résisterons par tous les moyens. La chose sera tirée au clair, dès que le projet de la nouvelle loi sur les salaires sera discutée au Parlement et que l'attitude des autorités à l'égard de la classification du personnel sera connue.»

L'Union des Cheminots suédois nous a écrit qu'aux Chemins de Fer de l'Etat les salaires sont égaux, mais que les Compagnies privées payent au mécanicien un salaire plus élevé qu'au conducteur d'une locomotive électrique.

Les Unions anglaises des Cheminots et des Mécaniciens et Chauffeurs nous écrivent que pour le moment les conducteurs-électriciens ont le même salaire et les mêmes conditions de travail que les mécaniciens. Les Compagnies auraient tâché, au début, de payer un salaire inférieur aux conducteurs-électriciens, mais les mécaniciens étant syndiqués en une organisation très unie et très forte, ces tentatives ont échoué.

Si les nouvelles propositions de la Direction sont adoptées, il en résultera une différence entre les taux des mécaniciens et ceux des conducteurs-électriciens. Il va sans dire que les organisations intéressées s'opposeront, par tous les moyens, à cet avilissement.

La grève des cheminots polonais.

Nous empruntons ce qui suit à un rapport du Syndicat des Cheminots de la République Polonaise.

Le 22 octobre dernier, le Syndicat soumit au Ministère des Chemins de Fer, entre autres, les revendications suivantes :

1^o Paiement supplémentaire de 170% des salaires d'octobre, pour l'achat de vivres, en vue de l'approche de l'hiver.

2^o Fixation des salaires, conformément au coût de la vie, déterminé par le Bureau Central de Statistique.

(Jusqu'ici les traitements des salariés de l'Etat n'étaient fixés que mensuellement, bien que le nombre-indice du coût de la vie fût établi deux fois par mois par le Bureau de Statistique. Encore la fixation avait-elle régulièrement un retard de près d'un mois. La Centrale Syndicale a réclamé du Gouvernement que l'indemnité de vie chère soit fixée toutes les semaines.)

3^o Abolition des règlements, permettant aux autorités d'expulser les cheminots, sans leur en indiquer les motifs.

4^o Application exacte de la loi sur les huit heures.

5^o Présentation à la Diète d'un projet de loi, complétant la loi sur les retraites et l'étendant aux accidents du travail.

6^o Présentation à la Diète, dans deux mois au plus tard, d'un projet de loi assurant une retraite aux travailleurs journaliers, en service permanent.

7^o Classement de tous les agents temporaires après un an de service non interrompu.

La grève qui éclata spontanément dans les districts de Cracovie et de Léopol et s'étendit ensuite, fut approuvée et régularisée par le Syndicat.

Le Gouvernement, de son côté, prit différentes mesures, afin de réprimer le mouvement. Il suspendit le paiement des salaires des agents permanents portant sur toute la période, pendant laquelle ils avaient refusé de travailler; parmi les autres agents, il révoqua ceux qui, jusqu'au 31 octobre, ne s'étaient pas remis au travail. Le Ministre de la Guerre fit appeler sous les drapeaux durant 13 jours, à partir du 26 octobre, tous les cheminots classés, étant officiers de réserve des classes 1883 à 1898 ou soldats des classes 1883 à 1900. Dans le district de Cracovie enfin, on institua des cours martiales contre les grévistes.

Comme protestation contre ces mesures coercitives, la Commission Syndicale proclama le 5 novembre 1923, de concert avec le Comité Exécutif du Parti Socialiste, la grève générale. Après la proclamation de la grève générale, le gouvernement céda, en apparence du moins. Les députés socialistes s'étant, par l'intermédiaire du Président de la Diète, adressés au Gouvernement, et ayant déclaré que les organisations renonceraient à la grève générale et que les cheminots reprendraient le travail, si le Gouvernement s'engageait à faire aboutir les revendications présentées, un communiqué officiel fut publié annonçant que le Président du Conseil avait pris connaissance de la déclaration en cause et était prêt à rétracter le décret relatif aux cours martiales et à s'occuper de la dispense des cheminots, appelés sous les armes.

Le Président du Conseil déclara en même temps que le Gouvernement était disposé à examiner avec bienveillance les revendications économiques, formulées par les travailleurs et qu'il ne se laisserait, comme toujours, que guider par la justice.

Des pourparlers eurent lieu en outre entre les députés socialistes et le Président du Conseil. Le résultat en fut la promesse, qu'en examinant les revendications présentées par

les cheminots, on entendrait les délégués du Syndicat; que le seul fait d'avoir participé à la grève ne serait pas considéré comme un motif de punition et que les grévistes seraient réintégrés, sans qu'on tienne compte des leurs convictions politiques.

En dépit de ces promesses, le nombre de révoqués a pris, quelques jours après la fin de la grève, des proportions inquiétantes, le Ministère ayant laissé, en cette matière, la liberté aux autorités locales qui réintègrent ou révoquent les cheminots, comme bon leur semble.

Les Comités Centraux des autres syndicats professionnels de Cheminots et de Mécaniciens ont appuyé la grève, ce qui n'a pas empêché certaines de leurs sections locales d'assumer une attitude hostile. Les organisations chrétiennes et nationalistes ont combattu la grève.

Salaires-or pour les Cheminots allemands.

I.

Le mark-papier n'est plus en vigueur, il sert simplement encore de monnaie divisionnaire. Au lieu d'être déterminés en marks-papier, les salaires sont actuellement fixés en monnaie de valeur constante. Le moyen de paiement, actuellement mis en circulation, le « Rentenmark », est à peu près la même chose que le « Festmark » ou le mark-or. Les pourparlers, menés entre les représentants du gouvernement et ceux des syndicats concernant l'introduction de la monnaie de valeur constante aux chemins de fer, furent très difficiles et durèrent plusieurs jours.

Il est remarquable que le Gouvernement assumait, lors des négociations, une attitude très réservée, étant d'opinion que l'introduction des traitements-or signifiait pour les salariés déjà un avantage appréciable et affirmant que n'ayant que des « crédits très limités », les ressources dont il disposait devaient suffire. L'institution, accordant le crédit, aurait même exigé, afin que les opérations financières pussent être mieux effectuées, que les contrats, existants pour les services publics, fussent résiliés.

On comprendra aisément pourquoi cette prétention fût formulée, si l'on se réalise que l'institution de crédit, la Rentenbank, est appuyée par les principales organisations patronales du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, qui n'ont toujours pas renoncé au dessein de faire passer dans leurs mains les Chemins de Fer de l'Etat. Elles font dépendre la continuation des crédits d'une réduction matérielle du personnel, qui irait jusqu'à frapper quelques centaines de mille de cheminots.

Toutes les conditions qu'on pose avant d'accorder des crédits, font comprendre que les cercles capitalistes d'Allemagne veulent avoir les mains libres pour leurs futures opérations financières qui, évidemment, ne serviront pas les intérêts de la communauté, mais les leurs, et qui ne seront pas autre chose qu'un pillage des bourses du public. Derrière les opérations financières, menace le passage des réseaux de l'Etat à l'industrie privée. Il est donc bien compréhensible que la tâche des représentants des cheminots ne fut point facile, lorsqu'il s'agit d'atténuer la portée de la proposition inadmissible du Gouvernement. Le résultat de leurs efforts se conçoit le mieux, lorsqu'on compare le résultat, finalement obtenu, avec la première proposition du représentant gouvernemental.

A la base du nouveau règlement des salaires des cheminots, se trouve la division du pays en trois grands territoires économiques. Le territoire I couvre l'Est du pays et comprend les secteurs de Königsberg, Breslau, Osten, Stettin, Mecklenbourg et une partie de la Bavière à l'Ouest de Ratisbonne. Le territoire II comprend les secteurs de Berlin, Magdebourg, Halle, Saxe, Eriurt, Cassel, Hanovre, Oldenbourg, Munster, Altona, la Bavière occidentale et méridionale, le Wurtemberg et l'Est de Bade, Heidelberg exclu, Pforzheim, Karlsruhe, Offenbourg, Fribourg, Bâle, Waldshut, Singen et Constance. Le territoire III comprend tout le reste du pays, se trouvant à l'Ouest du territoire II.

Les tentatives des délégués syndicaux afin d'obtenir que le nombre des classes des localités fût réduit de 5 à une, ou à deux tout au plus, ne purent aboutir et le Gouvernement a

réussi à établir 15 classes ! Les représentants du Gouvernement offrirent, dans le territoire I, pour l'échelle inférieure des salaires et la classe A des localités (la plus élevée), un salaire de 20 pfennig, dans le territoire II de 22 et dans le territoire III de 24 pfennig par heure. L'allocation familiale serait de 2 pfennig ½ par heure. De la sorte l'écart entre les différents territoires serait de 20%. Les délégués gouvernementaux firent en outre sousentendre que l'écart entre l'échelle supérieure et inférieure (1-7) serait de 80 à 100%. La proposition faite par les délégués syndicaux fut de 50 pfennig pour l'échelle 7 dans le territoire II.

Après de longues négociations qui, à un moment donné, menacèrent d'amener une rupture, une entente fut établie sur les bases suivantes :

Les taux de salaire d'un ouvrier, de 24 ans et au-dessus, seront les suivants, pour la classe A, dans les territoires I, II et III.

Echelles	I	II	III		
7	26	30	33	pfennig-or	
6	28	32	35	"	"
5	30	34	37	"	"
4	32	37	40	"	"
3	35	41	45	"	"
2	39	45	50	"	"
1	44	51	56	"	"

Dans les classes B, C, D et E, tous les salaires seront inférieurs aux précités d'un pfennig par heure, pour chaque classe. L'allocation familiale est fixée à 3 pfennig par heure pour la femme et pour chaque enfant, ayant droit à l'entretien.

On ne réussit pas à obtenir des améliorations pour les ouvriers, âgés de moins de 24 ans; les anciennes gradations restèrent en vigueur, c'est à dire que l'ouvrier de 23 ans obtient 98%, celui de 22 ans 85%, celui de 18 ans 80%, celui de 17 ans 60% et celui de 16 ans 45% des salaires susmentionnés.

Voici le résultat de 5 jours de négociations pénibles et il peut s'appeler un bon résultat, si on le compare avec l'offre première du Gouvernement. Il n'y eut pas moyen d'obtenir davantage, à cause des salaires misérables, payés dans l'industrie et dans les entreprises communales qui constituent une forte entrave à toute amélioration.

Les représentants ouvriers n'ont pas manqué cependant de souligner que le résultat ne pouvait point les satisfaire, étant donné que les salaires sont bien bas, en comparaison du coût exorbitant de la vie et que les écarts entre les différentes classes et échelles sont intolérables.

Les nouveaux taux entrent en vigueur le 25 novembre. Ils seront payés tous les vendredis et le paiement se fera en monnaie de valeur constante. Les pourparlers continuent pour les employés.

Il est difficile de dire, d'une façon définitive, comment le nouveau règlement des salaires sera reçu par le personnel des Chemins de Fer, mais il est probable qu'il donnera lieu à une certaine inquiétude. Pour le moment tout mouvement de protestation serait vain. Ce serait la ruine de l'organisation et un prétexte facile pour réduire le personnel. Il ne faut pas oublier qu'en Allemagne, le pouvoir exécutif se trouve actuellement entre les mains du haut commandement militaire, qui l'exercera sans égards d'autant plus que les réseaux de l'Etat sont considérés comme entreprises d'importance vitale, et spécialement protégées à la suite de la situation d'exception. Il s'agit donc d'attendre le moment propice pour continuer, avec des chances de succès, l'œuvre dont les bases viennent d'être jetées.

Berlin, fin novembre 1923.

II.

Les pourparlers se terminèrent le 28 novembre, mais, étant donné qu'il n'y avait pas de ministère à ce moment, on ne put arriver à des décisions définitives. Il est cependant permis de croire que les résultats obtenus ne subiront pas de profondes modifications. Comme base pour les salaires des employés des réseaux de l'Etat, on a adopté les taux accordés aux cheminots dans le territoire économique II, vu qu'il n'est pas possible d'appliquer aux employés la division adoptée pour les ouvriers. L'écart entre les différentes échelles est réglée de sorte que le salaire d'un ouvrier permanent de l'échelle I, territoire II, est égal au traitement d'un employé permanent de l'échelle V, échelon d'ancienneté 4. Ce principe a donné lieu aux salaires de base suivante :

Echelles	Traitement de début	Traitement maximum
I (Garde-barrière)	570,—	762,—
II (Garde-voie 2e classe)	630,—	840,—
III (Conducteur, sous-chef d'équipe, brigadier de manœuvres, aiguilleur 2e classe, garde-voie 1e classe)	696,—	930,—
IV (Conducteur-chef, chef d'équipe, brigadier-chef, chef de halte, aiguilleur 1ère classe, chauffeur, sous-chef de garde, chef visiteur des trains)	804,—	1.072,—
V (Chef de train, chef de manœuvre, chef de gare, distributeur, chauffeur de route, aide-mécanicien, surveillant de travaux, garde-magasin)	942,—	1.254,—
VI (Mécanicien de route, surveillant de la voie, surveillant technique, surveillant principal de travaux)	1.122,—	1.494,—
VII (Chef de magasin d'atelier, surveillant principal de la voie)	1.380,—	1.850,—
VIII (Inspecteurs, ingénieurs)	1.620,—	2.160,—
IX (Inspecteurs, ingénieurs en chef)	1.890,—	2.520,—
X (Conseillers du Gouvernement) (Regierungsrat)	2.250,—	3.000,—
XI (Conseillers du Gouvernement d'un grade plus élevé)	2.610,—	3.480,—
XII (Conseillers supérieurs du Gouvernement) (Oberregierungsrat)	3.060,—	4.080,—
XIII (Conseillers ministériels)	3.750,—	3.950,—

A	Marks	120	150	180	210	240	270	300
B	»	102	127	152	177	202	227	252
C	»	84	106	128	150	172	194	216
D	»	72	91	110	129	148	167	186
E	»	60	78	90	108	120	138	150

Allocation familiale pour la femme	M.	84,—
» » » enfant jusqu'à 6 ans »		132,—
» » » » » 16 » »		150,—
» » » » » 21 » »		168,—

Afin d'éviter que, dans le territoire III, les traitements des employés soient inférieurs à ceux des ouvriers, les indemnités spéciales de lieu de résidence seront réduites, en conformité avec la réduction appliquée, pour les ouvriers; ces indemnités seront diminuées de 13%; celles entre 0 et 13% seront donc supprimées. Les sommes susmentionnées sont calculées en marks-or et portent sur une année entière. L'écart entre les salaires de début des catégories I et XIII est de 672%. La proportion entre les catégories III et VIII qui était jusqu'ici de 1 sur quatre, est actuellement de 1 sur 5,3.

Les organisations ont repoussé cette proposition et ont fait une contre-proposition, se conformant à celle faite pour les ouvriers. Les représentants du Gouvernement déclarèrent qu'ils n'avaient pas pouvoir de céder davantage, vu qu'il n'y avait pas de cabinet responsable, mais qu'ils étaient prêts à aplanir quelques difficultés, celles-ci étaient cependant d'une importance si minime, que beaucoup d'espoir n'était pas justifié.

Le premier paiement sur la base du nouveau barème aura lieu le 11 décembre et portera sur la première moitié de décembre, sous déduction des montants payés le 30 novembre. Le 17 décembre, le montant total, portant sur la seconde moitié de décembre sera payé. Tous les paiements auront lieu, si possible, en monnaie de valeur constante.

Nous venons de le dire, une réelle amélioration de ces traitements minimes est peu probable, le Gouvernement ayant déclaré que la situation financière du Reich est désespérée; ce n'est que par un resserrement énergique des dépenses et par un relèvement de la situation économique et des recettes, que l'Etat parviendra à boucler son budget. Il va sans dire qu'une vive inquiétude s'est emparée des employés, mais en considérant la situation actuelle, les employés devront, de même que les ouvriers, se résigner à se serrer un peu plus la boucle.

(Berlin, 1er décembre 1923.)

H. J.

Le mouvement des Cheminots dans les territoires occupés.

Depuis que la résistance passive des cheminots a été abandonnée dans les territoires occupés, les réintégrations par la régie franco-belge ne se font que lentement. Parmi les 160.000 à 180.000 cheminots, entrant en ligne de compte, 45.000 seraient jusqu'à présent réintégrés.

La situation qui existe dans les territoires occupés fait qu'une réorganisation de l'Union des Cheminots devient nécessaire dans les régions en question. Un district spécial a été créé pour les territoires occupés. Il englobe les secteurs de Cologne, Trèves, Essen, le Palatinat et Mayence. Le siège du comité pour le nouveau district est établi à Cologne. Le Comité Directeur se composera de 13 personnes, deux personnes pour chaque secteur (un permanent du syndicat et un militant actif), d'un rédacteur et deux membres du Comité Central de Berlin. Trois membres du Comité Directeur sont chargés de la gestion des affaires courantes.

Un organe sera créé pour le pays occupé, intitulé le « Regie-Eisenbahner »; il paraîtra le 8 décembre, pour commencer.

Les Statuts de l'Union des Cheminots allemands restent en vigueur; la cotisation est fixée au salaire horaire par semaine.

Par ce règlement, le Comité Central de l'Union des Cheminots allemands croit avoir servi au mieux les intérêts de ses membres dans les territoires occupés, tout en tenant compte des circonstances spéciales. L'unité de l'organisation est maintenue et les mesures précitées, d'ordre organique, ne lui causeront aucun préjudice.

H. J.

Les conditions de travail et de salaires auprès de la régie franco-belge des chemins de fer.

On nous écrit des territoires occupés d'Allemagne :

Après que le Gouvernement eut décidé d'abandonner la résistance passive, décision qui fut prise en grande partie sur les instances de toute la nation et spécialement des syndicats, les syndicats, et plus spécialement les organisations des cheminots, ont fait tout ce qui était en leur pouvoir afin d'entamer avec les autorités d'occupation et avec la régie franco-belge des pourparlers, concernant le relèvement de la situation économique et le rétablissement d'un trafic normal.

Ayant adressé un appel à leurs membres, les invitant à entrer au service de la régie, les fonctionnaires, tant locaux que régionaux des syndicats s'adressèrent aux autorités de la régie, en offrant leur collaboration pour la reprise du trafic.

La Commission mixte des diverses organisations s'adressa à son tour par écrit à la Haute Commission pour les Pays rhénans, afin d'entamer des négociations pour l'ensemble des territoires occupés. *Toutes ces tentatives échouèrent cependant contre l'attitude intransigeante de la Régie, qui déclara, à plusieurs reprises, qu'elle n'était pas prête à négocier avec des représentants syndicaux.*

Le 13 novembre encore, une petite commission, ayant des mandats de tous les syndicats de cheminots, tâcha, dans une entrevue qui eut lieu à Mayence, d'appeler l'attention sur la situation misérable du trafic et sur les stipulations existant pour le personnel de la Régie, et d'amener, si possible, des négociations au sujet de la fixation des conditions de travail et de salaires des cheminots. Le représentant de la régie déclara, à cette occasion, d'une façon explicite que la régie ne désirait pas traiter avec des représentants des syndicats.

Ces faits démontrent clairement, que la régie franco-belge a l'intention de fixer les conditions de travail du personnel d'une façon dictatoire, sans que le personnel ou ses représentants compétents, les syndicats, aient la moindre possibilité d'influer sur la détermination. L'activité la plus élémentaire des syndicats de cheminots est entravée dans le territoire occupé.

Aujourd'hui encore, deux mois après la suspension de la résistance passive, les assemblées des Cheminots sont prohibées. La presse syndicale est toujours défendue. Aujourd'hui encore une partie des offices syndicaux est fermée, sur ordre militaire. Après la cessation de la résistance passive, certains militants ont encore été frappés d'expulsion, d'arrestation et d'emprisonnement.

Devant des faits de telle nature, l'observation la plus impartiale doit se rendre compte qu'il s'agit d'une campagne systématique de la part de la Régie contre les ouvriers et leurs organisations. Les travailleurs syndiqués de tous les pays doivent protester de la façon la plus expresse contre cette oppression des syndicats. L'appel des organisations des cheminots des territoires occupés invoquant la liberté de coalition, de presse et de réunion ne se fera pas, tant que ces droits, accordés dans tous les pays, ne leur seront pas rendus.

Concernant la situation économique des cheminots dans les territoires occupés, nous ne pouvons pas dire grand-chose de bon. Les réintégrations de la régie ne portent que sur une petite fraction du personnel de jadis. La plus grande partie est sans travail et souffre de l'incertitude de sa situation; il s'agit là, pour la plupart, de cheminots qui firent 10 à 20 années de service, ou même davantage, et qui ne peuvent plus trouver d'emploi dans d'autres professions.

En dépit des promesses les plus solennelles de la part des autorités d'occupation, déclarant qu'on ne retrancherait en rien les droits et les conquêtes sociales des travailleurs, la situation des cheminots au service de la régie est désespérée. Les lois sur les assurances sociales ne trouvent même plus leur application. Les nombreuses plaintes élevées à cet effet se heurtèrent toujours au renvoi à un statut, à créer plus tard. Le système de la représentation du personnel, existant auprès de l'administration allemande, cependant peu satisfaisante sous d'autres rapports, n'est plus à même de fonctionner. Certains chefs de service ont déclaré simplement: c'est nous qui commandons ici, nous n'avons que faire de votre représentation du personnel.

La durée du travail est fixée de façon tout à fait différente dans les différents secteurs. Là, où jadis la journée de huit heures trouvait son application, existent actuellement des journées de 8 à 12 heures, et pour le personnel des trains, elles vont même jusqu'à 18 heures. On pourrait citer des cas d'un service de plus de 30 heures consécutives.

Les salaires sont des salaires de famine, si l'on tient compte de la cherté de la vie dans les territoires occupés. Le fait qu'ils sont payés en francs crée encore des difficultés spéciales pour les agents, vu qu'il n'y a pas partout moyen de changer cet argent. Les paiements sont absolument arbitraires et irréguliers, ce qui fait que les hommes se trouvent dans une incertitude totale, quant à la somme à laquelle ils ont droit.

Le traitement de la part des supérieurs donne également souvent lieu à des plaintes sérieuses. Il est hors de doute pour celui qui connaît la situation dans les territoires occupés, spécialement dans la Ruhr, qu'en assumant une attitude pareille, la régie ne réussira point à rétablir un trafic, qui corresponde quelque peu aux exigences économiques. Les syndicats allemands constituent un facteur économique, et sans leur collaboration la question ardue du trafic dans les territoires occupés ne pourra pas être réglée d'une façon satisfaisante. Puisse la conviction que les cheminots allemands ne supporteront pas longtemps d'être privés aussi totalement de tous leurs droits,

ramener les autorités de la régie à une meilleure compréhension de la situation. Les syndicats libres sont prêts à collaborer dans la mesure de leurs moyens au rétablissement du trafic, mais ils sont décidés aussi de se soustraire à l'oppression et de mener, avec tous les moyens dont ils disposent, la lutte pour une pleine reconnaissance de leurs droits.

(Cologne, fin novembre 1923.)

L'Union allemande des Cheminots de Tchécoslovaquie. (Siège à Aussig).

D'après le rapport moral et financier de cette Union l'effectif était au 31 décembre 1922 de 23.026 membres dont 247 femmes.

Les rentrées totales se montèrent durant la période, sur laquelle porte le rapport (1919—1922) à 9.475.417,03 couronnes, dont 8.022.589,61 furent encaissées par la Centrale et 1.452.827,42 par les sections locales. Les dépenses totales, durant la même période, se montèrent à 5.750.553,37 couronnes, dont 4.457.405,14 furent dépensées par la centrale et 1.293.148,23 par les sections. La fortune nette de l'Union était le 31 décembre 1922 de 3.565.184,47 couronnes, dont 260.000 furent remises à l'Association « Le Foyer du Cheminot ».

Les dépenses peuvent être réparties comme suit: *Service d'Assistance Judiciaire* 353.113,58, *secours* 255.733,82, *mouvements et propagande* 469.728,23, *secrétariats des sections* 504.511,20, *représentation du personnel et cours de langue tchèque* 253.799,15, *fraîs administratifs* 468.595,31, *cotisations à la Commission Syndicale* 249.944,42 couronnes. La dépense la plus importante a été occasionnée par l'organe de l'Union qui a coûté 1.521.873,17 couronnes. A part le calendrier-agenda du Cheminot qui a été publié en 1920, 1921 et 1922 à 20.000 exemplaires et qui a rapporté un bénéfice net de 78.000 couronnes, l'Union a publié des brochures à un nombre total de 70.000 exemplaires.

La position financière de la *caisse des veuves et des orphelins et de celle des retraites* est très solide. La première avait le 31 décembre 1922 un avoir de 1.010.334,30 et la seconde de 1.004.446,80 couronnes.

Nous pouvons ajouter au rapport que l'Union, de même d'ailleurs que les autres syndicats de Tchécoslovaquie, a toujours satisfait aux appels de l'I. T. F. et occupe une première place en ce qui concerne la façon dont elle s'acquitte de ses devoirs internationaux. Ainsi, elle a recueilli 72.559,50 couronnes pour le secours à la Russie, 15.000 couronnes pour les syndicats italiens et en 1922, 6.000 couronnes pour les ouvriers des transports français. Mentionnons, pour terminer, que l'Union, à elle seule, a commandé 3000 exemplaires de la brochure sur l'I. T. F., afin de les distribuer parmi ses membres.

« Les Cheminots sont les plus dispersés de tous les travailleurs. Leurs salaires sont susceptibles d'établir un taux pour le pays entier. Dans la lutte des classes, il est donc aussi essentiel pour les travailleurs de les maintenir, qu'il est d'une importance vitale pour les capitalistes de les réduire. »

New Leader, 9 novembre 1923.

Italie.

Nouvelles réductions de salaires menaçant les cheminots.

Après les mesures visant à la réduction du personnel des Chemins de Fer, mesures qui ont frappé en premier lieu les travailleurs, organisés dans des syndicats libres, le Commissaire extraordinaire pour les Chemins de Fer, vient d'annoncer de nouvelles surprises pour les cheminots. Il a l'intention de fixer de nouveaux salaires pour les catégories qui ont obtenu, ainsi qu'il l'exprime, des améliorations notables sous le « régime rouge ». Les indemnités de vie chère devront également être réglées à nouveau. Il résulte clairement de toutes ces affirmations que les réductions seront principalement appliquées au personnel subalterne, dont le paiement ne correspond, déjà en ce moment, en dépit des améliorations notables obtenues sous le « régime rouge », aucunement au travail fourni et à la cherté de la vie. Les augmentations accordées sous le régime rouge ont d'ailleurs été appliquées au personnel tout entier.

Palestine.

Du 15 au 17 septembre dernier eut lieu à Haïffa le congrès annuel de l'Union des Cheminots de Palestine, réunissant au total 21 délégués. Le congrès s'occupa principalement des conditions de travail défavorables, des fréquentes révocations et des tentatives incessantes, de la part de la Direction, de prolonger la journée de travail. (Dans quelques services elle a déjà réussi à introduire une journée de travail de 12 heures.)

Le congrès se prononça en faveur d'une propagande énergique parmi les travailleurs arabes et souligna la nécessité d'une unité organique avec les travailleurs des P. T. T. Il formula en outre les revendications suivantes : reconnaissance de l'Union des Cheminots par la Direction ; introduction de la journée de huit heures ; relèvement des salaires, indemnités en cas d'accident et de licenciement ; indemnités de maladie et soins pour les besoins intellectuels des agents (bibliothèques, instruction technique etc.). Il donna mandat à la Fédération juive du Travail d'insister auprès de la Fédération Syndicale Internationale d'Amsterdam sur la nécessité d'un front unique de tous les travailleurs des transports.

Australie.

Assemblée annuelle du Conseil Général de l'Union des Cheminots australiens.

Cette assemblée qui s'est réunie à Launceston, Tasmanie, tint ses assises le 8 octobre dernier.

Il y fut décidé, entre autres choses, d'inviter la Fédération des Mécaniciens à conférer au sujet d'une fusion éventuelle. On décida, en outre, d'envoyer un délégué à l'Union des Cheminots de l'Australie occidentale, dont le congrès venait d'adopter une résolution, donnant mission à son Conseil Général d'organiser parmi ses membres un référendum concernant l'opportunité d'une fusion avec l'Union des Cheminots australiens.

L'assemblée décida qu'une demande serait soumise à la Commission d'Arbitrage Fédérale, relative à la fixation des salaires et des conditions de travail des cheminots dans plusieurs états d'Australie.

Le secours aux syndicats allemands n'est pas seulement une manifestation de solidarité internationale, mais veut dire aussi résistance aux aggravations qui vous menacent directement.



Angleterre.

Conférence de Dockers pour obtenir un relèvement des salaires.

Durant les trois dernières années, les salaires minima des Ouvriers des Ports et Docks britanniques ont été réduits de 16 à 10 sh. par jour dans les ports importants et de 15 à 9 sh. dans les ports de moindre importance.

La convention actuelle, conclue en septembre 1922, prévoit un délai de préavis d'un mois pour les deux parties intéressées, l'avis de résiliation devant être donné avant le 1er janvier 1924.

Le 30 novembre dernier, l'Union des Ouvriers des Transports et des Ouvriers non-qualifiés a convoqué à York une conférence, devant envisager s'il y avait lieu de demander une modification des salaires et des conditions de travail actuellement en vigueur.

On décida de maintenir la forme du contrat national — tous les pourparlers pour une revision seront menés nationalement — et de demander le rétablissement des salaires en vigueur avant septembre 1922, ce qui représente une augmentation de 2 shillings par jour et des augmentations correspondantes pour les travaux à la pièce. La revendication ne sera pas basée sur le chiffre-indexe du coût de la vie et des conditions modifiées seront susceptibles de modification avec un préavis d'un mois.

Plusieurs délégués appelèrent l'attention sur le fait qu'abstraction faite de l'insuffisance des salaires, le travail était devenu bien plus fatigant. Le camarade Bevin cita des chiffres d'où il résulte que, si auparavant 200 tonnes de cargaison étaient manipulées en neuf heures, actuellement 300 tonnes étaient manipulées en huit heures. Il signala aussi les tentatives faites pour faire adopter le principe d'un secours aux ouvriers temporaires se trouvant sans travail et la conférence donna mission au Comité Exécutif d'élaborer un projet de loi et de le faire déposer sur le Bureau du Parlement. Cette loi imposerait la perception d'une taxe sur le tonnage de tous les navires, entrant et quittant les ports d'après les principes adoptés actuellement pour les droits de dock. On continuera entre-temps les efforts pour obtenir que les patrons agissent dans ce sens de leur propre gré. Les droits perçus seraient versés dans un fonds au moyen duquel la semaine de travail pourrait être garantie.

Italie.

Attaque au personnel des Tramways et des Chemins de Fer Secondaires.

Le décret du 19 octobre, qui n'a été publié que le 11 novembre, se révèle être une attaque au personnel des tramways et des chemins de fer secondaires. Citons quelques traits du décret en question :

La défense de grève persiste. Les différends seront tranchés par une Commission Arbitrale, dont les membres seront désignés en partie par les employeurs et en partie par le gouvernement. Le personnel ne peut pas y envoyer de représentants. Ses décisions seront obligatoires. Il est déterminé d'avance que les salaires ne pourront point dépasser la moyenne, payée ces cinq dernières années. On ne fixe par contre pas de limite minima. Il est stipulé en outre que les nouveaux contrats de travail devront être conclus le 6 décembre au plus tard et que le 20 décembre, au plus tard, la décision de la Commission Arbitrale devra être prononcée. Il est évident, que l'on a voulu prendre le personnel au dépourvu, vu que le décret n'a été publié que plusieurs semaines après qu'il a été signé. Les syndicats du personnel des tramways et des chemins de fer secondaires ont protesté, de concert avec la C. G. T. italienne.

Concernant la durée du travail, le décret constitue une nouvelle attaque. On y établit une différence entre travail effectif et disponibilité. On arrive de la sorte à augmenter la journée de travail pour certaines catégories jusqu'à douze heures et pour d'autres même jusqu'à quinze heures. La journée de repos hebdomadaire ne reste acquise qu'au personnel des locomotives. Pour le personnel des trains et celui des gares; le nombre total de jours de repos a été déduit à 36 jours par an. La Fédération du Personnel des Tramways, qui signale ouvertement ces conséquences de la loi sur la durée du travail, ajoute qu'elle ne doit pas causer de découragement parmi le personnel des tramways, étant donné que cette loi se prête mieux que toute autre à ouvrir les yeux à la classe ouvrière.

Hollande.

Concurrence entre Chemin de Fer, Tramway et Autobus.

Les exemples suivants seront sans doute utiles pour illustrer les proportions qu'a pris cette concurrence. Durant le mois d'octobre, on n'a vendu que 60 billets de chemin de fer pour le trajet entre les localités de Doetinchem et de Zelhem, qui sont également reliées par un service d'autobus. Ce parcours est journellement desservi par 6 trains, aller et retour.

A Rotterdam, la seconde ville du royaume, il est question de limiter le service des tramways, à la suite des 90(!) nouveaux services d'autobus.

Organisation des Chauffeurs.

On estime à environ 14.000 ou 15.000 le nombre de personnes travaillant au service des transports par automobile. (Le nombre des cheminots est d'environ 45.000.)

La situation de ces travailleurs est absolument chaotique, ce qui trouve en partie sa cause dans le fait que de nombreux petits entrepreneurs, ayant acheté ou loué une Ford, travaillent à leur propre compte.

Les stipulations relatives aux permis de conduire sont tout à fait insuffisantes, la sûreté et l'état des véhicules laissent souvent beaucoup à désirer. Les salaires varient de 14 ou 15 florins par semaine à 40 florins; la durée du travail varie de 8 heures par jour à 110 heures par semaine.

Une organisation de patrons dans l'industrie des transports automobiles vient d'être créée. Elle se propose, entre autres choses, de porter une certaine régularité dans les entreprises, ce dont les petits employeurs seront inmanquablement les victimes.

L'Union Centrale des Ouvriers des Transports a entrepris une propagande énergique parmi les travailleurs en question. Une section a été créée pour les Chauffeurs et le personnel des Garages, qui disposeront d'un organe mensuel spéciale.

Une entente fut conclue avec l'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways, relative à la démarcation entre les deux organisations et en ce qui concerne la propagande dans les localités, où seule l'Union des Cheminots a des syndicats.

Le 2 décembre dernier, une assemblée de la Section des Chauffeurs de l'Union des Transports se réunit à Utrecht. Un programme de revendications y fut voté, portant sur les points suivants :

durée du travail (application de la loi sur le Travail) ;

apprentissage (création d'écoles pour chauffeurs, sous le contrôle des autorités, où l'enseignement est donné par des professeurs experts en la matière; modification des stipulations ayant trait aux permis de conduire) ;

uniformité des taux de salaires, jours de congé, indemnité de maladie etc. (au moyen de contrats collectifs à conclure avec l'organisation patronale) ;

décrets et contrôle municipaux relatifs au matériel et aux conditions de travail ;

système téléphonique municipal (introduction dans les grandes villes, ayant un trafic important d'autos de louage et de taxis, d'un système téléphonique permettant au public de communiquer directement avec les stationnements) ;

distribution égale de la besogne à tous les chauffeurs stationnants (placement des autos dans l'ordre dans lequel ils arrivent et exécution des ordres, tant téléphoniques que donnés en rue, dans le même ordre) ;

contrôle des communes, au moyen de conditions à poser pour la concession ;

modification du Code de la Route, en conformité avec les exigences du trafic et les intérêts des chauffeurs.

Hongrie.

Nous empruntons les renseignements suivants à un rapport de l'Union hongroise des Transports :

Au mois d'octobre, les ouvriers travaillant dans l'expédition et 80% des camionneurs ont fait une grève d'un jour qui a produit des résultats importants. Ils ont su obtenir que les salaires seraient revus deux fois par mois et augmentés en conformité avec le coût de la vie. Les employeurs ont, en outre, reconnu l'intermédiaire des syndicats et se sont engagés à rétribuer les travaux d'inspection, faits le dimanche. Pour finir, un contrat collectif a été conclu, dans lequel le nombre-indice est adopté comme base pour les salaires et qui prévoit un congé annuel d'une semaine. La quote-part à la caisse-maladie, versée jusqu'à présent par les travailleurs, sera dorénavant portée par les employeurs.

Les résultats de cette grève n'ont pas laissé d'influencer favorablement toute la vie syndicale. L'intérêt a été éveillé davantage ; les cours instructifs, organisés par le syndicat, sont très fréquentés. L'Union compte pour le moment 4000 membres permanents et son influence s'étend de plus en plus sur les travailleurs non-syndiqués.

L'Union des Travailleurs et Charretiers des Ports de Roumanie.

Les 4, 5 et 6 novembre dernier eut lieu à Galatz le premier congrès de l'Union des Travailleurs et Charretiers des Ports de Roumanie ; 10 syndicats, groupant au total 5518 travailleurs, étaient représentés par 42 délégués. Les lieux où sont établis des syndicats d'ouvriers des ports sont les suivants : Galatz (1250 syndiqués), Braïla (2477), Giurgiu (160), T. Severin (143), Constanta (270), Reni (604), Ismail (549) et Cerna-Voda (65). Le nombre total des syndiqués est composé par 3744 Ouvriers des Ports et Docks 2774 Charretiers. La Roumanie comprend au total environ 8000 ouvriers des ports et 3000 à 3500 camionneurs.

Le congrès approuva, pour commencer, le rapport moral et financier, présenté par le Comité Exécutif, et se prononça ensuite à l'unanimité et avec enthousiasme pour l'affiliation à l'I. T. F.

Diverses résolutions furent adoptées ; tous les syndicats s'engagèrent à se soutenir réciproquement par tous les moyens possibles et décidèrent de mener une action énergique, afin de syndiquer les dockers et les marins que se trouvent encore hors de leurs rangs. On décida encore que le siège de l'Union resterait établi à Galatz et le camarade Lazar Măglasu fut réélu secrétaire général à l'unanimité des voix. Les ouvriers des ports d'Ismail et de Cerna-Voda s'affilièrent au cours du congrès, tandis que d'autres organisations ont adressé depuis des demandes d'adhésion.

Hambourg, Anvers et Rotterdam.

Durant le mois de novembre 1008 navires, jaugeant 1.222.219 tonneaux, sont entrés dans le port de Hambourg contre 877 navires, jaugeant 1.045.557 tonneaux en novembre 1922, ce qui représente une augmentation de 131 navires et de 176.662 tonneaux.

Sont entrés au port d'Anvers durant le mois de novembre 775 navires, jaugeant 1.241.443 tonneaux (chiffre réduit) contre 760 navires, jaugeant 1.117.869 tonneaux (chiffre réduit) au mois de novembre 1922 ; ces chiffres accusent donc une augmentation de 15 navires et de 123.575 tonneaux.

Nous faisons suivre ici les chiffres portant sur le mouvement des ports susmentionnés durant les premiers onze mois de 1923 et de 1922 (afin de permettre une comparaison, les chiffres pour Anvers ont été réduits) :

	Hambourg		Anvers	
	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux
1923	11.272	14.053.339	8.530	13.298.123
1922	9.902	11.964.048	7.416	11.698.626
Différence	+ 1.370	+ 2.089.291	+ 1.014	+ 1.599.497

	Rotterdam	
	Navires	Tonneaux
1923	7.310	10.328.217
1922	7.716	11.265.266
Différence	- 406	- 937.049



Salaires des marins allemands.

Après des pourparlers, d'une durée de 20 heures, une sentence arbitrale a été prononcée, fixant les soldes à 80% de l'avant-guerre. Considérant la cherté de la vie qui, pour un grand nombre d'articles, a augmenté de 400% ou davantage, cette décision fut repoussée à l'unanimité par les grades subalternes. Ce nonobstant, la sentence en question fut déclarée obligatoire par le Ministère du Travail. Les taux des salaires sont les suivants :

Personnel Pont :

1er maître d'équipage et 1er charpentier	64,—	Rentenmark
2e maître d'équipage et 2e charpentier	62,—	»
Maître d'équipage et charpentier	62,—	»
Allocation pour charpentiers ayant leur propre outillage	2,5	»
Voiliers	62,—	»
Quartier-mâtres	60,—	»
Matelots	58,50	»
Matelots légers	27,—	»
Novices	17,20	»
Mousses	11,—	»

Personnel Machines :

Assistants-mécaniciens ou assistants-électriciens, ayant au moins un an de service maritime en cette fonction	62,—	»
Assistants ayant moins d'un an de service	55,—	»
Chauffeurs	58,50	»
Chauffeurs dans la navigation atlantique	60,—	»
Sourriers	54,—	»

Indemnité de nourriture et d'équipement.

L'indemnité de nourriture se monte par homme et par jour à 1,50 Rentenmark.

La circulation de la « Rentenmark », la nouvelle monnaie de valeur constante, correspondant à un mark-or, n'étant pas encore générale, la décision arbitrale prévoit que provisoirement le paiement pourra se faire également en d'autres moyens de paiement de valeur constante et, dans le cas où il ne serait pas possible de se procurer de cette monnaie, en marks-papier. Dans ce dernier cas, le cours de l'emprunt-or, au jour précédant le paiement, servira de base aux calculs.

La convention sera en vigueur du 1er au 30 novembre. Elle peut être résiliée le 20 ; si elle n'est pas résiliée, elle reste en vigueur, d'un accord tacite, pendant un nouveau mois. Elle peut être résiliée chaque mois, en tenant compte d'un préavis de 10 jours.

Danemark.

Le premier congrès de l'Union des Chauffeurs danois

Du 28 au 30 octobre dernier, le premier congrès de l'Union des Chauffeurs danois, réunissant des délégués du pays entier, a été tenu à Copenhague et a terminé ses travaux d'une façon satisfaisante.

En ce qui concerne la collaboration avec d'autres organisations, déclarée absolument indispensable, le congrès décida d'organiser parmi les membres un référendum, concernant la fusion des deux organisations maritimes. Si le référendum donne un résultat favorable, des négociations seront entamées dans ce sens.

Le secrétaire de la section des Gens de Mer de l'I. T. F., le camarade Edo Fiminen, assista le dernier jour au congrès et souligna la nécessité d'une concentration, tant nationale qu'internationale.

Son discours énergique et enthousiaste fut vivement applaudi.

Un tableau relatif à l'effectif de l'Union fut soumis aux délégués ; il en résulte que l'Union groupait le 1er octobre dernier 2279 membres cotisants. Par l'intermédiaire du Bureau de Placement de l'Union à Copenhague furent enrôlés, entre le 18 octobre 1922 et le 24 octobre 1923, 5190 chauffeurs et 790 soutiers, tandis que 196 graisseurs trouvèrent un emploi sur des moteurs.

Le Contrat des Marins norvégiens.

Le nouveau contrat des Marins norvégiens est terminé et ne contient pas de modifications importantes. Seul le nombre de demi-jours de congé dans le port a été réduit de 2 à 1 par mois ; la durée du congé annuel a, par contre, été augmentée de 7 à 8 jours.

Le contrat fait force du 5 novembre 1923 jusqu'au 30 septembre 1924, avec un délai de préavis de 2 mois. La résiliation doit se faire par écrit. Les salaires actuellement en vigueur sont les suivants :

Charpentier	195 couronnes par mois
Maître d'équipage	195 « « «
Matelot	171 « « «
Matelot léger	95 « « «
Novice	72 « « «
Mousse	48 « « «
Conducteur de petite chaudière	195 « « «
Chauffeur	176 « « «
Soutier	105 « « «

L'indemnité de vie chère est comprise dans ces montants. Les charpentiers, ayant leur propre outillage, reçoivent une allocation de 10 couronnes par mois. Sur les paquebots de la ligne Norvège-Amérique, les soldes suivantes sont en vigueur (autres soldes comme ci-dessus) :

1er Charpentier	205 couronnes par mois
2e Charpentier	195 « « «
1er Maître d'équipage	205 « « «
2e Maître d'équipage	195 « « «
Maître d'équipage	195 « « «
Quartier-maître	186 « « «
Préposé aux chaudières	214 « « «
Conducteur de machines à glace	195 « « «
Assistant-électricien	195 « « «
Magasinier	195 « « «
Graisseur	186 « « «

Une particularité qui mérite d'être mentionnée, est que les hommes de l'équipage ne peuvent pas être forcés d'effectuer le travail d'autres travailleurs en grève, si la grève en question a été approuvée par l'organisation.

Suède.

Le contrat des Marins suédois.

Le contrat, conclu avec l'Union des Armateurs suédois, n'a été résilié par aucune des deux parties et se trouve donc prolongé pour une année. Une maison d'armement qui ne fait pas partie de l'Union des Armateurs et qui paye des salaires plus élevés, a résilié le contrat conclu avec ses employés, et veut imposer des soldes égales à celles stipulées dans le contrat collectif.

Les armateurs ont annoncé dans la presse que, bien qu'ayant des motifs valables, justifiant une réduction des salaires, ils ont décidé de les maintenir pour l'année à venir, par amour de la paix.

Nous connaissons suffisamment le patronat pour nous rendre compte que ceci ne peut pas être le mobile véritable de son attitude. Douterait-il de son prestige ? prestige ?

Les salaires actuellement en vigueur sont les suivants :

	Groupe 1	Groupes 2-4	Groupes 5-7
Charpentiers ayant au moins 4 ans de service maritime, dont 2 ans au moins comme charpentier, maîtres et assimilés	144,—	155,—	170,—
Charpentiers ayant moins de service maritime, graisseurs	130,—	143,—	158,—
Chauffeur ayant au moins 12 mois de service maritime, dont au moins 6 comme chauffeurs, matelots	126,—	135,—	149,—
Chauffeurs ayant moins de service maritime	99,—	112,—	123,—
Soutiers au-dessus de 18 ans	—	94,—	103,—
Soutiers avant 18 ans révolus	—	64,—	73,—
Novices ayant au moins 3 années de service maritime	104,—	112,—	123,—
Novices ayant moins de 3 années de service maritime	80,—	93,—	103,—
Mousses ayant au moins 1 an de service maritime	43,—	55,—	64,—
Mousses ayant moins de 12 mois service maritime	33,—	45,—	55,—

Les navires sont classés en trois catégories (groupe 1 : au-dessous de 900 tonneaux ; groupes 2-4 : 900 à 2999 tonneaux et groupes 5-7 : 3000 tonneaux de jauge ou au-dessus).

Consortium maritime franco-belge.

La presse nous apprend qu'un groupe, parmi les plus importants armateurs de France aurait l'intention de tenir sous peu à Paris, une conférence à laquelle seraient convoqués les principaux armateurs français et belges, ainsi que les constructeurs et réparateurs de navires, dans le but d'examiner la situation, où se trouvent les marines marchandes des deux pays, et d'étudier les moyens, propres à constituer un consortium franco-belge, à même de soutenir la lutte contre la marine allemande.

Mouvement maritime dans le Canal de Suez.

Selon les chiffres, publiés par l'Institut allemand pour l'Economie mondiale, le mouvement maritime, à travers le Canal de Suez, s'est développé de la façon suivante :

Année	Nombre des traversées	Jaugeage brut en Millions de tonneaux	Mouvement de marchandises en milliers de tonnes
1910	4533	23,0	18.324
1913	5085	27,7	25.776
1917	2353	11,4	6.775
1922	4345	28,6	21.360

La quote-part des différentes nations est la suivante :

	Nombre des navires		Jaugeage net en millions de tonneaux	
	1913	1922	1913	1922
Grande-Bretagne	2951	2736	12,1	13,4
Allemagne	778	149	3,4	1,03
France	256	215	0,93	1,00
Hollande	342	455	1,3	2,16
Italie	110	225	0,39	0,86
Japon	68	170	0,34	0,93
Amérique	8	137	0,007	0,67
Russie	110	12	0,34	0,04

Ces chiffres démontrent le déplacement énorme, causé par la guerre, dans le trafic mondial. L'Allemagne et la Russie accusent le recul le plus marqué, tandis que l'Amérique, la Hollande, l'Italie et le Japon accusent la plus grande augmentation. L'Angleterre et la France ne peuvent enregistrer qu'une légère amélioration.

Le « Norddeutsche Lloyd ».

Il ressort d'un prospectus du « Norddeutsche Lloyd » que des 23 navires qui étaient en construction au début de l'exercice dernier, 7 navires, jaugeant 49.500 tonneaux, ont été terminés. Le programme de construction a été augmenté de deux navires, jaugeant ensemble 12.000 tonneaux. A part cela, le cargo mixte « Bremen », cédé dans le temps aux Alliés, a été racheté. La flotte de la Compagnie se compose actuellement de 231 navires, ayant un tirant d'eau total de 390.000 tonneaux. Le « Norddeutsche Lloyd » entretient un service hebdomadaire régulier de passagers et de marchandises sur New-York, un service, toutes les 3 semaines, sur le Brésil et La Plata, un service mensuel sur l'Asie orientale et tous les trois mois un service sur l'Australie. Il entretient, en outre, tous les 18 jours un service entre Baltimore et Philadelphie.

La Marine Marchande de l'Etat libre de Dantzick.

Le 1er juillet dernier, l'état de Dantzick avait une flotte de 50 navires jaugeant, en chiffres ronds, 60.000 tonneaux. Avant la guerre, la marine marchande se composait de 21 navires, ayant un total de 12.650 tonneaux de jauge. Depuis que Dantzick est un état libre, plusieurs Compagnies y ont été créées, dans le but d'entretenir et d'étendre les services transatlantiques.

RAPPORTS, COMPTES RENDUS ETC.

Gregor Atschkanoff : Lutte et victoire des travailleurs de la navigation maritime et intérieure. (Kampf und Sieg der russischen See- und Binnenschiffer.)

Materiel pour l'histoire de l'Union russe des Travailleurs des Transports par eau.

Nous avons l'intention de revenir sur cet ouvrage.

Calendrier des Cheminots 1924, publié par l'Union allemande des Cheminots de Tchécoslovaquie.

L'agenda susdit qui paraît cette année pour la cinquième fois et qui comporte pour le propriétaire une assurance contre les accidents mortels de 2.500 couronnes (400 francs suisses), fournit tous les détails qu'un calendrier ouvrier doit fournir. Il contient en outre nombre de détails intéressants sur l'organisation des chemins de fer etc. et ne manque pas de souligner la nécessité de la plus grande unité possible.

Nous avons été quelque peu étonnés qu'une organisation comme celle dont il s'agit, qui se trouve toujours en première ligne pour remplir ses devoirs internationaux et qui dans son organe s'efforce de pénétrer ses membres de cet esprit, ne fasse pas mention, dans un opuscule comme celui-ci, des relations internationales et de l'I. T. F. en particulier. A part cela, l'ouvrage traite de toutes les questions susceptibles d'intéresser un cheminot tchéco-allemand.

DIVERS

La Tchécoslovaquie dépense des milliards pour s'armer.

Tandis que le gouvernement de Tchécoslovaquie a élaboré un grand programme d'économies et veut reprendre en régie toutes les entreprises de l'Etat, servant les intérêts publics, afin de se libérer des subventions, elle destine des milliards à des buts militaristes. Le budget pour 1924 n'affecte pas moins de 2 milliards $\frac{1}{4}$ à l'armée, dont l'effectif est de 150.000 hommes. Il va sans dire que ces milliards ne servent qu'à « sauvegarder la paix ». L'humanité de 1914 a appris à son détriment, quelle valeur il faut attacher à des affirmations de ce genre !

Gaz empoisonnés pour réprimer des grèves ?

L'unique résultat, obtenu par la conférence pour le désarmement de Washington est une résolution s'opposant à l'emploi de gaz empoisonnés. Nonobstant cela, la fabrication et le raffinage de ces gaz sont continués dans presque tous les pays avec une hâte fébrile.

Les Etats Unis s'efforcent particulièrement dans ce sens et ont créé, à cet effet, un laboratoire, où plusieurs milliers de personnes sont occupées. Nous apprenons aussi que ce sont précisément les Etats Unis qui font des tentatives afin de faire

annuler la décision de Washington. Un représentant militaire des Etats Unis s'est rendu, spécialement dans ce but, en Europe et la presse américaine prétend que son voyage n'a pas laissé de donner des résultats. Les principaux dirigeants de la Société des Nations se seraient laissés persuader que l'emploi de gaz empoisonnés est un procédé essentiellement humanitaire.

Nous ne nous sommes jamais fait d'illusions, au sujet de la résolution prise à Washington ; nous étions toujours convaincus qu'en cas de guerre, aucun pays ne se tiendrait à la convention conclue. Le fait cependant que si peu d'années après la Conférence de Washington, on s'emploie déjà d'une façon aussi ouverte à écarter ses décisions, nous semble d'une importance qu'on ne saurait assez souligner. Nous croyons qu'il faut attacher une égale importance à une affirmation du chef de la section chimique du Ministère de la Guerre des Etats Unis, le Général *Amos A. Fries*, dans le numéro d'octobre du « *McClure's Magazine* », où il dit, entre autres choses :

« Il y a une nouveauté qui contribuera, j'espère, à une meilleure compréhension, auprès du public, de la tâche réelle des gaz ; je pense à l'emploi de gaz sternutatoires et lacrymaux par les autorités policières, dans le but de mettre la population et les criminels hors d'état de nuire. »

Ceci exprime bien clairement les intentions, attachées à la tentative de faire supprimer la défense des gaz empoisonnés. Ce moyen de combat « humanitaire » ne devra pas seulement trouver son emploi dans la lutte contre l'ennemi « extérieur », mais encore contre l'ennemi « intérieur ». Il devra, et non pas en dernier lieu, servir contre les ouvriers en grève, car ce sont eux que la terminologie bourgeoise veut indiquer, lorsqu'elle parle de « population ».

L'Importance des événements d'Allemagne pour la classe ouvrière.

Dans son numéro du 8 novembre, « *SIGNALEN* », l'organe de l'Union des Cheminots suédois, affiliée à l'I. T. F., appelant l'attention sur les événements d'Allemagne, écrit, entre autre, ceci :

« D'une façon ou de l'autre, il faudra qu'on trouve une issue. On se demande seulement : comment ? La réponse devra être : par une période de dictature, soit de la droite, soit de la gauche. La décision dépendra de la victoire ou de la défaite dans la guerre civile qui semble inéluctable. En considérant attentivement la situation, on ne peut pas ne pas se rendre compte du danger où se trouve la classe ouvrière. Les radicaux de droite sont bien armés, tandis que la classe ouvrière est, pour ainsi dire, sans armes. Il est vrai que les syndicats ont affirmé à maintes reprises qu'ils étaient prêts à tenir tête à la tourmente. Mais que peut-on entreprendre sans armes ? Spécialement, alors que les autorités ont des sympathies pour ceux qui voient le salut dans la monarchie et dans la dictature de la droite.

Nous devons, dans notre pays, suivre les événements d'Allemagne avec la plus grande attention. Lorsque la dernière heure aura sonné pour la république allemande, les réactionnaires de notre pays relèveront à leur tour la tête et ils auront le vent en poupe. Nous ferons donc bien de ne pas faire trop peu de cas de ce qui se passe en Allemagne . . . »

Le Capital se réfugie auprès de Mussolini.

La presse nous informe que le total des capitaux, déposés en Suisse a considérablement diminué au cours de cette année. On parle même d'un recul général de l'accumulation des capitaux. Le « *Nieuwe Rotterdamsche Courant* » nous explique ce phénomène de la façon suivante :

« On nous communique de Berne que la diminution des sommes déposées chez plusieurs banques suisses, trouve sa cause dans l'envoi de fonds en Italie. Le fait s'explique par les modifications apportées en Italie à la loi sur les impôts et plus spécialement par l'abolition des droits de succession, en cas de parenté en ligne directe. L'affluence des capitaux vers l'Italie se manifeste également par l'achat, pour compte étranger, de titres et d'actions italiennes. »

Cet entrefilet nous prouve deux choses. La première, que le Capital ne connaît pas de motifs « patriotiques » et la seconde, qu'il voit en Mussolini son meilleur défenseur.

annuler la décision de Washington. Un représentant militaire des Etats Unis s'est rendu, spécialement dans ce but, en Europe et la presse américaine prétend que son voyage n'a pas laissé de donner des résultats. Les principaux dirigeants de la Société des Nations se seraient laissés persuader que l'emploi de gaz empoisonnés est un procédé essentiellement humanitaire.

Nous ne nous sommes jamais fait d'illusions, au sujet de la résolution prise à Washington ; nous étions toujours convaincus qu'en cas de guerre, aucun pays ne se tiendrait à la convention conclue. Le fait cependant que si peu d'années après la Conférence de Washington, on s'emploie déjà d'une façon aussi ouverte à écarter ses décisions, nous semble d'une importance qu'on ne saurait assez souligner. Nous croyons qu'il faut attacher une égale importance à une affirmation du chef de la section chimique du Ministère de la Guerre des Etats Unis, le Général *Amos A. Fries*, dans le numéro d'octobre du « *McClure's Magazine* », où il dit, entre autres choses :

« Il y a une nouveauté qui contribuera, j'espère, à une meilleure compréhension, auprès du public, de la tâche réelle des gaz ; je pense à l'emploi de gaz sternutatoires et lacrymaux par les autorités policières, dans le but de mettre la population et les criminels hors d'état de nuire. »

Ceci exprime bien clairement les intentions, attachées à la tentative de faire supprimer la défense des gaz empoisonnés. Ce moyen de combat « humanitaire » ne devra pas seulement trouver son emploi dans la lutte contre l'ennemi « extérieur », mais encore contre l'ennemi « intérieur ». Il devra, et non pas en dernier lieu, servir contre les ouvriers en grève, car ce sont eux que la terminologie bourgeoise veut indiquer, lorsqu'elle parle de « population ».

L'Importance des événements d'Allemagne pour la classe ouvrière.

Dans son numéro du 8 novembre, « *SIGNALEN* », l'organe de l'Union des Cheminots suédois, affiliée à l'I. T. F., appelant l'attention sur les événements d'Allemagne, écrit, entre autre, ceci :

« D'une façon ou de l'autre, il faudra qu'on trouve une issue. On se demande seulement : comment ? La réponse devra être : par une période de dictature, soit de la droite, soit de la gauche. La décision dépendra de la victoire ou de la défaite dans la guerre civile qui semble inéluctable. En considérant attentivement la situation, on ne peut pas ne pas se rendre compte du danger où se trouve la classe ouvrière. Les radicaux de droite sont bien armés, tandis que la classe ouvrière est, pour ainsi dire, sans armes. Il est vrai que les syndicats ont affirmé à maintes reprises qu'ils étaient prêts à tenir tête à la tourmente. Mais que peut-on entreprendre sans armes ? Spécialement, alors que les autorités ont des sympathies pour ceux qui voient le salut dans la monarchie et dans la dictature de la droite.

Nous devons, dans notre pays, suivre les événements d'Allemagne avec la plus grande attention. Lorsque la dernière heure aura sonné pour la république allemande, les réactionnaires de notre pays relèveront à leur tour la tête et ils auront le vent en poupe. Nous ferons donc bien de ne pas faire trop peu de cas de ce qui se passe en Allemagne . . . »

Le Capital se réfugie auprès de Mussolini.

La presse nous informe que le total des capitaux, déposés en Suisse a considérablement diminué au cours de cette année. On parle même d'un recul général de l'accumulation des capitaux. Le « *Nieuwe Rotterdamsche Courant* » nous explique ce phénomène de la façon suivante :

« On nous communique de Berne que la diminution des sommes déposées chez plusieurs banques suisses, trouve sa cause dans l'envoi de fonds en Italie. Le fait s'explique par les modifications apportées en Italie à la loi sur les impôts et plus spécialement par l'abolition des droits de succession, en cas de parenté en ligne directe. L'affluence des capitaux vers l'Italie se manifeste également par l'achat, pour compte étranger, de titres et d'actions italiennes. »

Cet entrefilet nous prouve deux choses. La première, que le Capital ne connaît pas de motifs « patriotiques » et la seconde, qu'il voit en Mussolini son meilleur défenseur.