



# BULLETIN D'INFORMATION

## DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,  
ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:  
INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE:  
AMSTERDAM:  
(PAYS-BAS)  
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:  
20186

NUMÉRO 1

AMSTERDAM, JANVIER 1924

2<sup>ME</sup> ANNÉE

### S O M M A I R E :

Communications diverses: « Etats Unis d'Europe » ou l'Europe « Société Anonyme » ?	1	Le Congrès Général du Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. M. de Belgique	9	Jubilé de l'Union des Mécaniciens danois	11
Communications du Bureau	2	Autriche: Collaboration du personnel à l'exploitation des Chemins de Fer Fédéraux	10	Ouvriers du Transport: La journée de huit heures menacée en Allemagne	11
L'Argentine nous envoie un avertissement	3	Amerique: L'Union des Travailleurs des Ateliers des Voitures	10	Union allemande du Trafic	12
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways dans les différents pays	4	Palestine: Exploitation des Cheminots en Terre Sainte	10	Hollande: Une curieuse grève des chauffeurs	12
Grande Bretagne: La décision du Conseil National des Salaires	8	Le mouvement syndicaliste parmi les cheminots des Indes Orientales néerlandaises	11	Gens de Mer: Le Conseil National de la Fédération des Gens de mer français	13
Augmentation des salaires des Cheminots anglais etc.	9	Pour la libération des victimes de l'occupation de la Ruhr	11	Grève de marins allemands et lettons	13
Travailleurs des Transports au Parlement anglais	9			Appel	13
				Rapports, Comptes-rendus etc.	14
				De la presse des organisations adhérentes: La démocratie mourante	14

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### « Etats Unis d'Europe » ou l'Europe « Société Anonyme » ?

Il n'est pas besoin d'être prophète pour prédire que durant les premières années à venir, les luttes entre la classe ouvrière et le patronat prendront des proportions inconnues jusqu'ici. Chaque examen, fût-il même superficiel, de la situation économique actuelle doit conduire à cette constatation.

Il existe un problème, non solutionné et d'une importance primordiale, un problème qui, éclipsant tous les autres, devra, aujourd'hui ou demain, donner lieu à des luttes incessantes et qu'on ne saurait différer, entre le Travail et le Capital; je veux dire: celui du règlement et de la répartition des charges découlant de la guerre mondiale.

Les Traités de Paix ont cherché une solution à ce problème et en ont trouvé une, d'une simplicité diabolique, en élevant le vainqueur militaire au rang de créancier et en abaissant le vaincu à celui de débiteur.

Il sera de plus en plus patent que le recouvrement des dettes de guerre est impossible par la voie indiquée par

les Traités de Paix et si, à l'heure actuelle encore, des états créanciers tâchent, au moyen d'occupations, de se procurer des gages, il sera manifeste, dans un délai relativement court, que cette voie peut servir les vues de groupes industriels puissants, mais ne peut pas accélérer le recouvrement des réparations. En d'autres termes: le jour est proche, où la bourgeoisie des états vainqueurs devra se départir de l'illusion qu'elle n'a peut-être jamais eue sincèrement et qu'elle n'a imposée que par calcul à l'opinion publique, l'illusion que « l'ennemi » payerait la note qui lui serait présentée, elle devra se départir de cette illusion, dis-je, et procéder à se couvrir des frais de la guerre dans son propre pays.

C'est alors que toutes les énergies, encore inutilisées ou éparpillées, de la bourgeoisie internationale se déclancheront, d'un seul coup, contre le prolétariat international. Sous la menace d'une révolution prolétarienne, tous les conflits entre états — en tant qu'ils concernent le continent d'Europe du moins — disparaîtront comme par enchantement et feront place à une entente internationale sous la direction de l'industrie qui dominera au moyen de cartels, de trusts et d'autres groupements internationaux.

Les premiers indices de ce processus se sont déjà manifestés avant la guerre; la guerre avait enrayer leur développement, ses conséquences économiques l'accélérent aujourd'hui. Les gestes grandioses de soi-disant patriotisme des industriels allemands, lors de l'occupation de la Ruhr et leur course vers les généraux français, de quelques semaines plus tard, démontrent avec évidence quoi tendent les intérêts économiques du patronat et quelle sera leur orientation.

Des renseignements de caractère plus urgent, ayant trait à des actions en cours etc., sont insérés dans les « Communications de Presse » qui paraissent à intervalles indéterminés, toutes les semaines au besoin.

C'est un fait que le patronat a déjà préparé cette entente internationale. La plupart des groupes industriels ont déjà étendu leur influence bien plus avant que les frontières de leur pays et même par au-dessus des mers. Partout le capital indigène se mélange au capital étranger ou bien ils s'associent, afin d'exploiter en commun des pays pauvres en capitaux, ou de lointaines colonies. La notion du capital « national » et de l'industrie « nationale » s'évanouit de plus en plus et le beau rêve des « Etats Unis d'Europe » pourrait trouver, pour une longue période, une réalisation cruelle dans la caricature d'une « Europe, Société Anonyme ».

Sans se préoccuper des vaines querelles des gouvernements, d'énormes groupes capitalistes étendent la main vers tous les trésors, extraits ou non, du monde et en font un nouveau partage. Des gisements de pétrole, de charbon et de minerais sont acquis et mis en exploitation ; de nouveaux débouchés sont négociés et partagés et par l'industrialisation progressive des colonies, les peuples les plus arriérés sont portés intentionnellement à concurrencer avec la classe ouvrière du monde civilisé. Ce qui a échoué à la suite de l'opposition des organisations ouvrières des états industriels, devra être atteint par un recours aux peuples les plus éloignés qui ne font, ou ne peuvent faire valoir des prétentions, quant à leur niveau d'existence.

Toutes ces entreprises réclament des capitaux immenses. D'où proviennent-ils ? Grâce à la guerre mondiale, ils sont là, car si cette guerre a conduit à l'épuisement des masses, elle n'a pas empêché le patronat de prospérer et d'amonceler bénéfices sur bénéfices. Non seulement dans les pays vainqueurs, mais presque plus librement encore dans les autres pays. Ces bénéfices constituent une partie notable des frais de la guerre, pour la couverture desquels les ministres des finances se trouvent si embarrassés ; cependant les gouvernements, au lieu d'y faire main basse, permettent que ces bénéfices servent à l'expansion internationale du capital, dont la guerre s'est, une fois de plus, montrée le meilleur protecteur.

La ramification et l'enchaînement international des intérêts capitalistes sont, à la suite des nouvelles formations et des déplacements des capitaux, plus intenses que jamais. Quelqu'éloignés que les diplomates des divers pays puissent sembler être les uns des autres, les relations des industriels de ces mêmes pays sont étroites et suivies. Ce sont eux les auteurs des projets, dont se servent plus tard gouvernements et parlements, c'est d'eux qu'émanent les directives politiques qui régissent l'attitude des gouvernements dans les questions intérieures, aussi bien qu'extérieures.

La classe ouvrière se trouve aujourd'hui en face d'un capitalisme qui n'est pas seulement plus puissant que jadis, mais dont la structure est essentiellement modifiée. Le moment est là, où les intérêts capitalistes ne coïncident plus avec ceux des états, leur assignant des limites trop restreintes. L'heure est venue, où les groupes patronaux ne peuvent plus se borner à la formation d'associations nationales, mais où ils continuent leur œuvre, en créant des associations internationales ; le mouvement de la classe ouvrière à l'égard de la classe capitaliste ne peut donc plus rester dans le cadre national ; le terrain de la lutte s'élargit et s'étend par dessus les frontières.

En théorie, le syndicalisme moderne a toujours conçu la lutte contre le capitalisme comme une lutte internationale ; à l'heure actuelle, cependant, il se voit contraint de mener *pratiquement* la lutte d'une façon internationale. Il ne faut pas perdre de vue que si, avant la guerre, le patronat avait ses associations internationales — et elles existaient en plus large mesure qu'on ne le suppose généralement — les groupements actuels ont

une autre portée. Avant la guerre, les cartels internationaux visaient avant tout à une entente internationale, par égard à la fixation des prix. Ils cherchaient seulement — ou principalement — à faire sentir leur pouvoir aux acheteurs, aux consommateurs. C'étaient d'immenses organisations internationales de producteurs, étendues sur le monde entier, éliminant entre eux la concurrence et créant des monopoles mondiaux. Actuellement un autre objectif s'ajoute aux précédents. Les associations patronales ne se contentent plus de déterminer les prix des produits, elles veulent aussi déterminer le prix de la main-d'œuvre et dicter les conditions de travail. Elles attaquent les travailleurs, simultanément en leur qualité de consommateurs et de producteurs.

Ceci impose de nouvelles tâches aux organisations syndicales du prolétariat. Si, hier encore, un conflit entre patrons et travailleurs d'une industrie d'un pays déterminé, touchait de près et impliquait les autres travailleurs de ce pays, aujourd'hui — et bien davantage encore à l'avenir — l'issue de ce conflit touchera les travailleurs de la même industrie dans tous les autres pays. Les syndicats ne doivent donc plus considérer ces mouvements comme nationaux en première ligne, mais ils doivent, avant tout, reconnaître leur importance internationale et organiser internationalement leurs offensives et leur résistance.

C'est dans les Secrétariats Professionnels Internationaux, que les syndicats se sont créés l'organisation susceptible de mener les luttes internationales. Il dépendra de la mesure du développement et de la collaboration effective des organisations nationales, que ceux-ci soient à même de remplir la tâche qui leur incombe. Et ce ne sera pas en dernier lieu leur combativité qui décidera si le problème des Etats-Unis d'Europe sera résolu dans le sens d'une Europe « Société Anonyme » ou dans celui d'une véritable union des peuples.

*Edo Fimmen.*

## COMMUNICATIONS DU BUREAU

### Une nouvelle affiliation.

L'Organisation des Travailleurs des Chemins de Fer et des P. T. T. de Palestine nous a adressé une demande d'adhésion.

C'est de tout cœur que l'I. T. F. souhaite la bienvenue à ces camarades, les premiers d'Asie qui se joignent à elle, en exprimant l'espoir que cette affiliation puisse contribuer à améliorer les conditions de travail particulièrement mauvaises qui existent actuellement en Palestine et dont nous donnons des détails dans ce numéro.

### Notre adresse.

A présent que nous avons renoncé à notre case postale, notre adresse est :

I. T. F.

Vondelstraat 61,  
AMSTERDAM.

Veillez inscrire sur les envois recommandés à l'angle supérieur de gauche la mention : « *Bykantor Hobbemastraat* ».

Ne mettez pas de noms sur les enveloppes.

### Congrès Général de l'I. T. F.

Des circulaires, relatives au Congrès du mois d'août prochain, ont été adressées à toutes les organisations affiliées.

Nous vous rappelons encore que des propositions, à insérer dans l'ordre du jour, également dans celui des Conférences spéciales, doivent être en notre possession avant le 15 mars, dernier délai.

..

### Secours aux syndicats allemands.

Depuis nos dernières communications, les montants suivants nous ont encore été promis ou adressés :

Bulgarie — Union des Cheminots	Lewas 5000.—
Italie — Union du Personnel des Tramways	Lire 3000.—
Suède — Union des Cheminots	Cour. suédoises 5000.—
Roumanie — Union des Transports	Lewas 3000.—
Norvège — Union des Transports (2ième envoi)	
Cour. norvégiennes	1200.—
Norvège — Union des Cheminots	Cour. norvégiennes 500.—

L'Union des Cheminots canadiens nous informa en outre que notre demande serait soumise à la prochaine réunion du Comité Directeur.

L'Union des Cheminots autrichiens nous fit savoir que 75 millions de couronnes avaient déjà été adressées directement à l'Union des Cheminots allemands et qu'un nouvel envoi de 75 millions suivrait. Le produit d'une quête parmi les cheminots qui se monte, pour le moment, à 50 millions sera adressé à l'I. T. F.

A la suite de notre action de secours, nos camarades allemands sont de nouveau à même de publier leur organe.

..

### Questions en cours.

Plusieurs organisations n'ont pas encore répondu à nos circulaires, touchant :

*Les conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways ;*

*L'influence de l'électrification des Chemins de Fer sur les conditions de travail ;*

*L'attelage automatique.*

Nous insistons auprès d'elles, afin d'obtenir des réponses dans le délai le plus bref. Nous vous prions en outre de répondre aussi vite que possible à notre circulaire concernant l'effectif au 1er janvier 1924.

L'Union des Chauffeurs danois nous retourna déjà la formule dûment remplie. Puisse cet exemple être bientôt suivi !

Nous avons en outre reçu des réponses de l'Union des Ouvriers des Transports tchèques, de la Fédération des Cheminots français, de l'Union du Personnel des Tramways italiens et de l'Union des Charretiers et des Ouvriers des Ports de Roumanie.

Nous appelons également votre attention sur la circulaire relative à

*l'activité de nos organisations contre la réaction et le militarisme.*

Les organisations recevront sous peu

*une réimpression de notre liste d'adresses,*

afin de vérifier l'exactitude de nos données ; ainsi qu'un aperçu des travaux que comportent les différentes fonctions dans l'industrie des Chemins de Fer, qu'elles devront compléter en y ajoutant les noms des différents emplois.

Nous faisons, encore une fois, appel à toutes les organisations afin qu'elles ne tardent pas à répondre à ces circulaires.

..

En même temps que ce numéro, un sommaire de l'année 1923 vous sera expédié. Dans le courant du mois, les organisations recevront en outre un exemplaire relié de cette année, imprimé sur meilleur papier.

..

### Congrès.

*3ème Congrès annuel de l'Union des Cheminots de Lettonie, à Riga, le 10 février.*

*Congrès de l'Union suisse des Travailleurs du Commerce, des Transports et de l'Alimentation, à Berne, les 19, 20 et 21 avril.*

*Congrès de l'Union des Cheminots suédois, à Stockholm, du 12 au 17 mai.*

### L'Argentine nous envoie un avertissement.

La « Conferaternidad Ferroviaria » (Fédération des Cheminots) d'Argentine nous a adressé un rapport détaillé sur la question de l'immigration, dont nous extrayons les passages suivants :

« Durant la période, allant de janvier à octobre 1923, 141.111 passagers de 2e et 3e classe, venant d'outre-mer, ont débarqué chez nous. Dans la même période de l'année passée, ce nombre était de 77.243 ; il accuse donc une augmentation de 63.868 personnes.

Si le mouvement continue dans ces proportions, on peut évaluer à 70.000 le nombre de personnes qui entreront encore durant l'année 1923 en notre capitale. Cela ferait un total de 200.000 personnes, venant à s'ajouter aux habitants de notre pays.

S'il s'agissait ici d'un pays dont les cercles dominants étaient à même d'employer au moins les travailleurs de l'agriculture, l'affluence d'émigrants signifierait sûrement un progrès pour le pays, dont la population est fort clairsemée. Mais il n'en est rien, car le manque de prévision chronique de nos hommes d'état, fait non seulement qu'ils se trouvent peu préparés et désorientés devant ce phénomène, mais aussi que rien encore n'a été fait pour assurer aux travailleurs un lambeau de terre. Le sol qui, à la suite des multiples labours qu'il exige, pourrait largement occuper ces hommes, n'a pas encore été amené à servir les intérêts de la collectivité. L'état ne se préoccupe pas de la question et grâce à son insouciance, les propriétaires terriens ne s'en occupent pas davantage. La colonisation ne se fait pas comme elle devrait se faire et vu que les gouvernements provinciaux se soustraient en ceci à leur tâche, le résultat est évident : la majorité des émigrants restent dans la capitale, ce qui aggrave les maux découlant de l'agglomération urbaine.

D'autre part, le développement industriel de l'Argentine n'est pas assez avancé pour employer tous les hommes, arrivant avec l'espoir de trouver du travail dans les chemins de fer, les usines ou les ateliers.

On comprendra facilement par ce qui précède qu'il s'agit ici d'un grave problème qui menace sérieusement les salaires des travailleurs d'ici ainsi que de ceux qui viennent d'arriver et qui doivent inévitablement souffrir des conséquences du chômage qui a déjà pris des proportions notables.

Les grèves menées ces derniers temps dans la capitale de la république, plus spécialement par les métallurgistes, ont échoué dans la plupart des cas, par l'intervention de briseurs de grève recrutés dans les hôtels d'émigrants parmi les professionnels de ce métier.

Après cet exposé, nous espérons que notre Internationale sera à même de mettre en garde les travailleurs d'Europe contre une propagande mensongère qui a déjà fait tant de victimes.

Pour étayer nos allégations nous faisons suivre ici les passages principaux d'un article, paru dans le numéro du 1er novembre de « La Razón », journal des plus réactionnaires :

« Notre industrie, notre commerce, notre agriculture, ainsi que l'élevage et les autres industries rurales, sont-ils d'importance à fournir un moyen d'existence à une population flottante énorme, privée de toute ressource et n'ayant aucune idée de la mission qui l'attend ici ? Il est certain que l'on répondra à cette question d'une façon affirmative. Cette affirmation émanera cependant uniquement des bureaux, où l'on se base simplement sur des chiffres sans avoir aucune connaissance des faits réels. Mais ne parlera plus de la sorte, celui qui a parcouru certaines régions de la république et a pu se rendre compte de la misère et des vicissitudes de ces pauvres êtres, venus dans notre pays, qui, ne trouvant de quoi gagner leur vie dans les grandes villes, se sont rendus à la campagne dans l'espoir d'y

mieux réussir. C'est là qu'on les voit en grands troupeaux le long des routes, un sac sur le dos contenant tout leur avoir ; c'est là qu'on les voit allant de village en village, mendiant, en haillons, misérables, crasseux et prêts à tout, c'est là qu'on les voit en bandes voyageant clandestinement sur les trains à marchandises, et accroupis dans les gares comme des êtres venus d'une autre planète, ayant perdu tout caractère humain. Y a-t-il du travail pour eux ? Non, il n'y en a pas ; toutes les places sont prises ; il y a un surplus de main d'œuvre. Voilà l'éternelle chanson que ces pauvres hères entendent de toutes parts. . . . »

Pourquoi donc s'efforce-t-on de rassembler dans notre pays une population flottante énorme, sans ressource aucune, sans le moindre moyen d'existence, si le pays n'offre pas dans ses diverses industries la possibilité d'utiliser tous ces hommes et de leur assurer de quoi vivre. Ceci ne constituerait-il pas un grave danger pour la tranquillité de notre état, si nous avions le malheur — toujours possible — d'avoir une mauvaise récolte ou pas de récolte du tout. N'avons-nous pas présent à la mémoire ce qui arriva en 1916, lorsque la récolte fut presque totalement perdue et qu'il fallut installer dans les grands centres des fourneaux économiques, tandis que les habitants de la campagne vivaient de viscaches ou de la charité publique et se nourrissaient même d'animaux morts ? Il ne faut pas oublier que jusqu'à la fin de l'année nous aurons chez nous encore 150.000 ou 160.000 émigrants en plus. A quoi les occuperons-nous ? Qu'en ferons-nous si notre récolte est mauvaise ? Et même si elle est très bonne, suffira-t-elle à nourrir tant de monde ? Combien d'entre eux pourront trouver à s'employer dans l'industrie, le commerce, l'élevage et d'autres industries secondaires ? Existait-il un défaut de main d'œuvre ou peut-on s'y attendre ? Où et dans quelles industries faisait-elle défaut ? »



## Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways dans les différents pays.

### Espagne.

#### Chemins de Fer.

##### I. La forme de l'entreprise.

Les chemins de fer espagnols sont pratiquement tous la propriété de compagnies privées, l'état ne possédant que 162 kilomètres d'un réseau de 14.903 kilomètres et employant 805 des 95.860 cheminots du pays. Il y a 62 compagnies privées, mais 6 d'entre elles possèdent les deux tiers du réseau total. Les principales lignes sont les suivantes :

Compagnie	Kilomètres	Nombre des travailleurs
Nord	3.693	35.662
Madrid, Zaragoza & Alicante	3.663	28.944
Andalousie	1.253	8.196
Madrid, Cáceres & Portugal	775	3.398
Midi	361	1.458
Zamora, Orense & Vigo	294	1.260
Lignes de l'Etat	162	805
56 autres lignes	4.702	16.137
total	14.903	95.860

Le Gouvernement, à travers le Parlement, a le droit de fixer des tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises, à condition d'assurer aux compagnies un bénéfice normal. Le Gouvernement peut également exiger que les constructions et amplifications nécessaires pour assurer un service satisfaisant soient effectuées ; il peut en outre demander la révocation d'un agent.

Il y a une certaine tendance vers la concentration. Dans certains cas, quelques entreprises ont fusionné, dans d'autres de petites entreprises se sont vues obligées de céder leurs lignes à des compagnies plus puissantes.

Les concessions de la plupart des compagnies prévoient un retour à l'Etat après une certaine période, généralement de 99 ans. Quelques lignes moins importantes, ayant un réseau total de 803 kilomètres, jouissent d'une concession illimitée. Dans tous les cas, l'Etat se réserve le droit d'expropriation lorsque l'intérêt public l'exige.

#### II. Le rendement financier.

Les chiffres suivants, relatifs aux entreprises principales, caractérisent les résultats d'avant et d'après la guerre :

##### Chemins de Fer du Nord.

	1913	1919
	Pesetas	Pesetas
Rentrées brutes	155.050.681	176.552.863
Dépenses	132.349.841	159.773.037
Bénéfices nets	22.700.840	16.779.826
Dividendes	12.384.000	7.740.000

##### Chemin de Fer de Madrid, Zaragoza & Alicante.

Rentrées brutes	135.944.179	167.767.201
Dépenses	112.775.296	152.318.599
Bénéfices nets	23.168.883	15.448.602
Dividendes	11.926.512	5.963.256

##### Chemin de Fer d'Andalousie.

Rentrées brutes	29.018.555	35.767.417
Dépenses	26.406.708	34.827.175
Bénéfices nets	2.611.847	940.242
Dividendes	1.162.384	897.470

Les perspectives financières sont, en général, favorables. Les deux compagnies principales, celle du Nord et celle de Madrid, Zaragoza & Alicante, distribuèrent pour 1922 un dividende de 4,8 %. L'augmentation des salaires depuis la guerre est démontrée par les frais pour la main-d'œuvre de la Compagnie du Nord qui s'élevèrent de 40.922.000 pesetas en 1914 à 49.107.000 en 1919 et à 78.571.000 en 1921. Les chiffres pour les années intermédiaires n'accusent pas de différences importantes. Pour les autres entreprises, les proportions sont à peu près les mêmes. Les compagnies ne font que se plaindre de leur « situation économique précaire » et s'efforcent sans cesse d'obtenir l'approbation du Gouvernement pour des augmentations de tarifs. Elles sont appuyées dans ces efforts par quelques unions jaunes, mais l'Union Nationale des Cheminots (affiliée à I.T.F.), aidée par la C.G.T. d'Espagne, s'est toujours opposée à ces augmentations qu'elle considère injustifiables. Elle préconise la socialisation des chemins de fer, sous la direction et le contrôle des organisations ouvrières.

Le Gouvernement et les compagnies se sont toujours opposés à la socialisation des chemins de fer ; cependant le Gouvernement qui était au pouvoir avant le récent coup d'état avait proposé la création d'un Conseil Supérieur des Chemins de Fer, qui, tout en respectant les droits des compagnies, aurait eu des facultés étendues en ce qui concerne la gestion ; notamment le droit de grouper les lignes de façon à obtenir une exploitation plus efficace, sans tenir compte de l'avis des compagnies en cause.

L'opinion publique en Espagne désapprouve, en général, l'exploitation actuelle des chemins de fer, ainsi qu'il ressort des déclarations des organisations ouvrières, des chambres de commerce et d'industrie et d'associations agricoles.

L'état ne garantit pas de dividende aux actionnaires des chemins de fer, mais dans le projet susmentionné, il était prévu de garantir un minimum de 3 pourcent, en accordant

aux actionnaires, jusqu'à concurrence de 6 pourcent de dividende, la priorité sur des réductions de tarifs etc. Toute modification des tarifs a besoin d'être approuvée par le Gouvernement.

Le transport par automobiles est encore peu développé en Espagne et n'a eu jusqu'ici aucune influence sur les chemins de fer.

Pour le transport et l'entretien des wagons-poste, un contrat a été conclu entre les compagnies et l'Etat. Les compagnies doivent gratuitement effectuer le transport de troupes, de matériel de guerre etc.

### III. Rapports entre la Direction et l'organisation du Personnel.

Un arrêté royal, du 10 août 1916, oblige toutes les entreprises de services publics de reconnaître les organisations du personnel et d'entendre ses représentants accrédités sur toutes les questions intéressant le personnel, à l'exception de révo-cations ou mesures disciplinaires. Dans la pratique cependant, ce décret est éludé par les compagnies qui n'entendent les délégués du personnel, que lorsque ceux-ci les y contraignent, au moyen de menaces de grèves ou d'une autre façon. En tous cas, les compagnies s'efforcent de n'avoir à faire qu'avec les représentants des syndicats jaunes ou avec des délégués faisant partie de leur personnel. L'arrêté susnommé stipule que tout différend doit être soumis au Ministre du Commerce et de l'Industrie qui doit en informer à son tour l'Institut de Réformes sociales, un organisme consultatif composé, à nombres égaux, de représentants des travailleurs, des employeurs, de corporations officielles (académies, universités etc.) et du Gouvernement.

Les entreprises n'accordent pas, comme règle générale, de congés aux agents pour s'acquitter de leurs fonctions syndicales. Si un congé de ce genre est accordé, il est déduit du congé annuel ou une retenue est faite sur le salaire. Le personnel ne participe aucunement à la gestion de l'entreprise et n'est jamais consulté.

### IV. Le droit de grève.

La Constitution espagnole (actuellement suspendue) accorde aux cheminots le droit de grève à condition que les autorités soient informées de leur intention 8 jours à l'avance. On n'a pas fait de tentatives sérieuses pour supprimer ce droit, bien que les stipulations de l'arrêté d'août 1916 créent des obstacles visant à en différer l'exercice.

A maintes occasions, des grèves ont eu lieu. Les plus importantes sont les suivantes :

En 1912, sur le réseau Madrid, Zamagoza & Alicante, pour obtenir de meilleures conditions. Elle fut déclarée par l'organisation d'alors, la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer, qui créée depuis peu, ne fut pas à même de prêter un secours effectif. Les hommes durent retourner au travail après 12 jours sans avoir obtenu le résultat désiré.

En 1916, le Syndicat de la Compagnie du Nord commença, sur toutes les lignes de la Compagnie, une grève pour de meilleures conditions de travail et de salaires (25 centimes de plus par jour). 17.000 hommes, à peu près 60 % du personnel total, déposèrent le travail. Les résultats obtenus furent d'une importance modeste au point de vue économique, mais augmentèrent de beaucoup le prestige moral de l'Union.

En 1917, l'impéritie du Gouvernement devant le chômage et le coût croissant de la vie provoquèrent une grève générale à Valence. Les cheminots de la localité y prirent part et furent révoqués. Cet acte, ainsi que la négligence de la Compagnie à tenir les promesses, faites après la grève de l'an précédent, et sa persécution des syndicalistes militants, amena une grève de tous les travailleurs de la Compagnie du Nord, suivis trois jours plus tard par presque tous les autres cheminots d'Espagne. La Fédération, comme telle, ne prit pas part à cette lutte, bien qu'un bon nombre de ses syndicats y fussent englobés. On évalua à 85 % du nombre total le

nombre de grévistes. Les résultats furent déplorables ; l'état de siège fut déclaré et les compagnies commirent toutes sortes de violences. Finalement les travailleurs se virent obligés de retourner au travail (ceux du réseau du Nord après 37 jours de lutte) en voyant 6.000 de leurs camarades licenciés.

Il y a eu par la suite des grèves de moindre importance sur les réseaux Triano-Calla et Madrid-Caceres-Portugal, englobant la presque totalité du personnel et lui assurant la réalisation de la plupart de ses demandes. Des grèves, menées en 1921, sur les lignes Medina-Salamanca et Salamanca-Portugal, visant à l'application des contrats conclus et à obtenir un relèvement des salaires, n'eurent pas le résultat désiré, en dépit du fait que 90 % des hommes y participèrent et que la grève dura 30 jours.

Il y eut aussi une grève générale des chemins de fer en 1920, favorisée et initiée au fond par les compagnies, qui reconnaissent le bien-fondé des demandes des hommes et promirent le relèvement des salaires, si le Gouvernement consentait à une augmentation des tarifs. La grève dura 48 heures et bien qu'on n'eût pas observé le délai de préavis voulu, elle fut encouragée par les compagnies et même par les autorités. La question fut arrangée pour finir au moyen d'une avance (qui ne sera pas remboursée) du Gouvernement aux compagnies, pour couvrir les charges découlant du relèvement des salaires. On ne permit pas d'augmentation des tarifs.

### V. L'organisation du personnel.

Le nombre de travailleurs des Chemins de Fer espagnols était le 1er janvier 1923 de 95.860. Les principales organisations du personnel sont les suivantes :

*Association générale d'Employés et d'Ouvriers des Chemins de Fer espagnols* (Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España). Cette association n'est autre qu'une société de secours mutuel. Ses dirigeants sont en bons termes avec les Directions et se sont toujours efforcés d'entraver les grèves. L'association a environ 40.000 membres, dont beaucoup adhèrent également à d'autres unions.

*Union Fédérative du Nord* (Agrupación Federativa del Norte). Elle groupe surtout des employés supérieurs du réseau du Nord, les briseurs de la grève de 1917. Elle ne reconnaît pas le principe de la lutte des classes; son effectif se monte à à peu près 800 hommes.

*Syndicat Catholique* (Sindicato Católico). Fondé sous les auspices de la compagnie, il y livra des briseurs de grève à chaque occasion. Il est actuellement en déclin et son effectif est estimé à 1.500 membres.

*Unions régionales de Transport* (Sindicatos Unicos Regionales del Transporte). Affiliées à la *Confédération Nationale du Travail* (Confederación Nacional del Trabajo) de tendance extrémiste. Ces unions groupent des travailleurs de toutes espèces, mais le nombre de cheminots ne dépasse pas 1000, probablement.

*Syndicat des Chemins de Fer d'Andalousie et du Sud de l'Espagne* (Sindicato de los Ferrocarriles Andaluces y Sur de España). Une organisation admettant la lutte de classe avec un effectif approximatif de 7.500 membres. Elle n'appartient à aucune des deux fédérations nationales.

*Union Nationale de l'Industrie du Rail* (Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria). Cette organisation est affiliée à la C.G.T. espagnole et à l'I.T.F. Son effectif est de 7.000 membres à peu près, dont 6.000 cotisants. Elle entretient des relations amicales avec les Unions Régionales de Transport et avec le Syndicat des Chemins de Fer de l'Andalousie et du Sud de l'Espagne.

Le nombre total de cheminots organisés en Espagne se monte, sans tenir compte des membres de l'*Association Générale*, vu que celle-ci n'est qu'une société de secours, à environ 17.800. Nous tenons à souligner cependant que les chiffres que nous donnons ne sont, sauf pour ce qui concerne

le Syndicat National, que très approximativement. Le Syndicat National a tenté à plusieurs reprises de fusionner avec les Unions Régionales et avec le Syndicat d'Andalousie. En ce qui concerne les premières, tous les efforts ont été tentés en vain, à cause du conflit de tendances, quant au second les relations sont amicales et une fusion semble possible.

### VI. Fixation des Conditions de Travail.

#### VII. Statut du Personnel.

La fixation des conditions de travail est parfaitement arbitraire. Il n'y a pas de contrats collectifs et les compagnies se sont opposées à toutes les tentatives de les introduire. L'unique garantie contre des révocations disciplinaires est la crainte de grèves. Il n'y a pas d'autres institutions de conciliation ou d'arbitrage que celles mentionnées au chapitre 3 qui, en pratique, ne fonctionnent pas.

D'après la Constitution, les compagnies de chemins de fer ne peuvent empêcher leur personnel d'exercer des fonctions publiques, elles l'entravent cependant de toutes les façons.

#### VIII. Durée du Travail.

La journée de huit heures et la semaine de 48 heures sont en vigueur en Espagne, en vertu d'un arrêté royal du 3 avril 1919. En dépit de l'opposition des syndicats, une différence a été établie entre la durée du travail et la durée du service. Les agents des locomotives et des trains, par exemple, ne sont rétribués que pour la moitié du temps durant lequel ils se trouvent en disponibilité. Des conditions à peu près semblables s'appliquent aux hommes, travaillant dans les petites gares.

Le personnel des bureaux, des ateliers, des dépôts, de la voie etc. a, comme règle générale, une journée maxima de 8 heures, à l'exception du personnel des bureaux centraux qui ne travaille que 6 heures. Lorsqu'il n'est pas possible d'assurer une journée de 8 heures, on applique la semaine de 48 heures, ou dans certains cas, pour le personnel des trains par exemple, le mois de 208 heures.

La loi exige une journée de repos hebdomadaire pour chaque travailleur; elle ne fixe cependant pas de durée minima. Il était autrefois d'usage d'accorder aux agents permanents un congé annuel de 15 jours. Après l'introduction de la journée de 8 heures, les compagnies usèrent leur influence politique pour faire fixer un total de 52 jours de congé par an. En assurant ainsi à leur personnel le jour de repos hebdomadaire, ils lui ont fait perdre les jours de vacances. Il n'est pas d'usage d'accorder à un agent qui occupe une fonction publique des congés avec solde, pour l'exercice de cette fonctions.

Lorsque le personnel des locomotives et des trains voyage pour se rendre au lieu de son service, ils reçoivent le salaire entier pour la première heure et le demi-salaire pour le reste du temps. Les périodes de repos ne sont pas comprises dans la durée du travail.

La durée minima de repos entre deux coupes complètes de service est de huit heures pour les agents qui se trouvent hors du lieu d'attache, pour les autres de dix heures.

Bien qu'il n'y ait pas de stipulations légales ou de convention à cet effet, certaines entreprises accordent une rémunération supplémentaire pour le travail extraordinaire accompli la nuit ou le dimanche.

La rétribution du travail supplémentaire varie. Les ouvriers des ateliers et les agents qui ne sont pas indispensables pour la circulation des trains et pour qui, par conséquent, les heures supplémentaires ne sont pas d'une nécessité absolue, ont droit à un paiement supplémentaire minimum de 20 % du taux normal. Dans ces cas le travail supplémentaire ne peut dépasser 50 heures par mois, ni 240 heures par an. Les agents, du travail desquels la circulation des trains est dépendante, ont l'obligation de fournir du travail supplémentaire, lorsque les circonstances l'exigent. La journée de

travail ne peut pas dépasser dans ces cas 14 heures et elle ne peut atteindre cette limite que deux jours consécutifs, ni plus de 10 jours par mois. Ce travail est rémunéré par 25 % supplémentaires pour les premières deux heures et 50 % pour les autres. Les agents des locomotives et des trains ne reçoivent cependant que le taux ordinaire pour les premières quatre heures supplémentaires de chaque semaine et pour tout travail supplémentaire occasionné par le retard des trains.

#### IX. Réglementation des Salaires.

Les salaires ne varient pas selon les localités, bien que les taux payés par les diverses entreprises soient très différents. Les salaires ne varient pas en conformité avec le nombre-indice du coût de la vie et on n'a pas établi de minimum. La plupart des compagnies établissent cependant pour chaque fonction un salaire de début et un salaire maximum, mais les augmentations sont généralement accordées d'une façon assez arbitraire et dépendent en large mesure des avancements.

Le personnel des ateliers est seulement payé pour les heures de travail réellement fournies; les autres catégories reçoivent leur salaire également pour les dimanches et jours de congé.

Les salaires sont fixés séparément pour chaque catégorie; nous faisons suivre ici quelques exemples:

Services Administratifs (Bureau centraux)	Pesetas par an
Stagiaires (durant 1 an)	1935
Commis	2150
« 2 années de service	2413
« 4 « «	2687
« 6 « «	2956
« 8 « «	3222
Les commis passent ensuite au grade de chefs de bureau	3587
« « « 3 années	4100
« « « 6 «	4387
« « « 9 «	4875

En atteignant un salaire de 4100 pesetas ils peuvent être chargés du travail d'un chef de section et obtiennent le titre lorsqu'ils ont 4875 pesetas. Une fois arrivés à ce taux, les augmentations ultérieures dépendent entièrement du bon vouloir des compagnies, les échelons sont de 5125, 5550, 5800, 6125, 6562, 7000, 7437, 7875, 8312, 8750, 9187, 9625, 10.062, 10.500, 10.750, 11.000, 11.250, 11.500 et de 12.000 pesetas. Avec un salaire de 10.062 pesetas s'accorde le grade d'Inspecteur de section.

#### Service Exploitation.

	Pesetas par an	
	Minimum	Maximum
Ingénieurs et chefs de service	16.000	32.000
Chefs de section	7.875	16.000
Inspecteurs et ingénieurs en chef	5.550	9.625
Sous-Inspecteurs	4.875	5.125
Inspecteurs principaux	12.000	12.000
Chefs de gare principaux	6.125	7.000
Chefs de gare de 1ère, 2e et 3e classe	3.587	5.800
Facteurs-chefs	4.387	5.550
Facteurs 1ère et 2e classe	3.587	4.100
Facteurs 3e classe	2.687	3.222
Mécaniciens	3.222	4.387
Facteurs assistants	2.150	2.418
Senre-freins	2.687	3.222
Wagonniers	2.150	2.418
Brigadier-chef de manœuvres	par jour 8,60	11,75
Brigadier de manœuvres	« « 7,—	8,05
Ouvriers du service de manœuvres	« « 5,38	6,45
Agent du poste de manœuvre	« « 5,91	10,25
Surveillant des quais	« « 6,45	7,53
Porteurs	« « 5,38	6,45
Chargeurs	« « 4,30	6,45

**Service Matériel et Traction.**

	<i>Pesetas par an</i>
Mécaniciens principaux	5550
« de 1re classe	4995
« « 2e «	4680
« « 3e «	4095
« « 4e «	3690
Chauffeurs principaux	3569,40
« de 1re classe	3259,68
« « 2e «	3098,68
« « 3e «	2776,18
« Régiment des chemins de Fer	2580

	<i>Par jour</i>
Monteurs et Ajusteurs	10,—
Aides-monteurs	6,—
Chaudronniers	11,—
Aides-chaudronniers	6,—
Tourneurs	11,—
Aides-tourneurs	7,50
Forgerons	11,—
Ouvriers	8,—
Lampistes	8,—
Nettoyeurs de voitures	7,50
Charpentiers	9,—
Ferblantiers	9,25

**Service Voie et Bâtiment.**

Les travailleurs des bureaux et des ateliers reçoivent des salaires égaux à ceux payés dans les autres services. Les ouvriers de la voie reçoivent un minimum de 5 et un maximum de 6 pesetas par jour.

\*  
\*\*

Les prix suivants, en vigueur à Madrid et dans d'autres grandes villes, donneront une idée de la valeur des salaires :

	<i>Pesetas</i>
Loyer minimum d'une habitation ouvrière pour 4 personnes, dans un quartier éloigné du centre, par mois	40,—
1 paire de chaussures, solides, mais bien faites	30,—
1 complet, bonne qualité et bonne coupe	150,—
7 Kilo de pain	4,20
½ Kilo de viande	2,10
½ Kilo de lard	2,—
2 litres de lait	1,60
1 kilo de fèves	1,60
100 kilo de charbon de bois	25,—

La plupart des compagnies accordent en sus du salaire une allocation familiale, calculée sur la base suivante :

	<i>Pesetas par an</i>
4 enfants au-dessous de 17 ans	80
5 « « « « 17 «	100
6 « « « « 17 «	120
7 « « « « 17 «	140
8 « « « « 17 «	200
9 « « « « 17 «	270
10 « « « « 17 «	350

Le personnel des locomotives reçoit en sus de son salaire les allocations suivantes :

**Indemnité pour parcours kilométrique :**

Trains-poste et rapides	{	mécanicien 0.016 pesetas
	{	chauffeur 0.009 »
Autres trains de voyageurs	{	mécanicien 0.0175 »
	{	chauffeur 0.0105 »
Trains de marchandises	{	mécanicien 0.019 »
	{	chauffeur 0.012 »

**Prime de vitesse par minute de retard regagnée.**

Trains-poste et rapides	{	mécanicien 0.20 pesetas
	{	chauffeur 0.10 »
Autres trains de voyageurs	{	mécanicien 0.07 »
	{	chauffeur 0.035 »
Trains de marchandises	{	mécanicien 0.04 »
	{	chauffeur 0.02 »

**Prime d'économie de combustible.****Charbon**

Mécanicien	4 pesetas par tonne
Chauffeur	2 » » »

**Graisse**

Mécanicien	0,25 pesetas par kilogramme
Chauffeur	0,25 » » »

Il est difficile d'estimer le montant annuel des primes de vitesse et de parcours, mais il est assez élevé. La somme maximum qu'un mécanicien peut recevoir par an pour économie de combustible est de 2160, pour un chauffeur, elle est de 1080 pesetas.

Les salaires des ouvriers des ateliers sont égaux à ceux payés dans l'industrie. Les salaires des autres cheminots se trouvent, généralement parlant, au-dessous de ceux des travailleurs de l'industrie et même légèrement au-dessous de ceux des P. T. T. Sauf dans quelques petites compagnies, on ne fait pas de retenues pour les retraites et indemnités de maladie. Quelques compagnies de moindre importance font une retenue de 3% pour la caisse de retraite. En cas d'accidents, le salaire entier est continué.

Les allocations accordées en cas de déplacement temporaire ou de travail hors de l'établissement d'attache varient considérablement dans les différentes compagnies et selon le grade de l'agent et la durée du déplacement. L'allocation maxima est égale au salaire touché par l'agent et le minimum est de 2,5 pesetas par jour.

En cas de déplacement permanent dans un autre lieu de résidence, les hommes mariés reçoivent une allocation de 40% du salaire mensuel, les célibataires de 25%, avec un minimum de 40 et 25 et un maximum de 200 et 125 pesetas, respectivement. Si l'agent jouissait du logement gratuit dans son ancienne résidence ou l'obtient dans sa nouvelle, on n'accorde point d'allocation. Les agents déplacés pour raisons disciplinaires, ou sur leur propre demande, n'ont pas droit à l'allocation.

Comme règle générale, un agent exerçant temporairement un emploi mieux rétribué ne reçoit que son salaire normal. Quelques compagnies cependant payent le salaire de début attaché à cet emploi.

**X. Le règlement des retraites et secours en cas de maladie.**

La plupart des chemins de fer fixent officiellement à 90 jours la période durant laquelle le salaire entier est versé en cas de maladie, mais habituellement cette période est prolongée. La loi stipule, en cas d'accidents le paiement de 75% du salaire jusqu'à guérison, mais les compagnies payent généralement le salaire entier. Les compagnies envoient des inspecteurs pour empêcher les fraudes. Les intérêts des hommes se trouvent dans les mains des tribunaux industriels, mais il convient de reconnaître que les compagnies s'acquittent largement de leur devoir. En cas de décès, à la suite d'accidents, la loi prescrit le versement à la famille d'une indemnité égale à deux ans de salaire, allocations comprises.

La plupart des compagnies accordent à leur agents des retraites après 20 ans de service et après 60 ans révolus ou bien après 25 ans de service et à partir de 55 ans. Lors d'invalidité, l'agent a droit à la retraite après 15 ans de service.

Le montant de la retraite est calculé, en divisant par 60 le salaire moyen annuel des cinq années, précédant la mise à la retraite et en multipliant le quotient par le nombre d'années

de service. Après 30 années de service, l'agent a donc droit à la retraite avec demi-solde.

Les veuves et orphelins reçoivent la moitié de la pension, à laquelle avait droit le défunt. Elle est payée à la veuve jusqu'à sa mort, aux orphelins du sexe masculin jusqu'à 17 ans, de sexe féminin jusqu'à 23 ans, à moins de mariage avant cette date. Lors de démission ou de révocation, tous les droits à la retraite sont perdus. Les pensions sont un don des compagnies, les agents ne doivent rien verser.

Après de quelques compagnies, il y a une caisse de retraites, dans laquelle les agents doivent verser 3% de leur salaire et les compagnies le même montant. Dans ce cas, le personnel participe à la gestion de la caisse et, pratiquement parlant, il l'a en main. Les taux de la retraite sont les mêmes que ceux que nous venons de citer, mais en quittant le service un employé peut conserver ses droits, en continuant ses versements.

#### XI. Le libre parcours.

Chaque agent a droit à 12 billets gratuits par an, valables pour tous les trains, ayant des voitures de la classe pour laquelle le billet a été délivré. En pratique cependant, on ne tient pas compte de cette limite pour le nombre de billets accordés. Ce n'est pas l'habitude d'accorder des permis permanents de libre parcours, à moins que ce ne soit pour nécessité de service. Sans quelques rares cas des hommes travaillant dans des localités éloignées reçoivent des permis annuels de libre parcours jusqu'à la ville voisine, pour eux et leurs familles.

Les employés supérieurs reçoivent des billets de 1ère classe, les autres agents permanents ont droit au parcours en 2ème et les hommes à paye journalière au parcours en 3ème classe. Toutes les catégories du personnel peuvent obtenir des billets à prix réduit pour les lignes étrangères, avec lesquelles une convention a été établie à cet effet. Ceci s'applique à la plupart des lignes du Portugal et du midi de la France. La plupart des compagnies espagnoles ont conclu entre elles des accords, permettant à leur personnel de voyager sur d'autres réseaux que celui où ils travaillent, en payant le quart du prix pour eux et la moitié pour leurs enfants et parents. Les retraités et leurs familles ont droit à quatre billets gratuits par an. Ce droit est conservé à la famille, lors de décès du père.

Les billets sont entièrement gratuits pour les agents ; les parents et enfants payent un centime par kilomètre, jusqu'à un maximum de 2,75 pesetas, quel que soit le parcours ; les frères payent demi-prix. En cas de déplacement, les agents jouissent du libre transport pour leur famille et leurs biens.

#### XII. Récompenses et Punitons.

Les punitons usuelles sont l'admonestation ou la réprimande orale ou écrite pour des fautes légères ; des amendes allant de 2 à 10 pesetas, le déplacement avec ou sans réduction de salaire ou descente de grade, pour des fautes plus graves et la révocation, comme dernière mesure. La révocation a lieu fort rarement. L'agent est toujours informé par écrit des punitons infligées ; on lui accorde 48 heures pour faire appel à la Direction. Les organisations n'ont pas le droit d'intervenir. Il existe un droit d'appel théorique au Ministre du Commerce et de l'Industrie, qui, aux termes de la loi, a le droit d'intervenir en toutes matières, touchant les chemins de fer.

Les agents sont parfois condamnés avec sursis et peuvent être révoqués s'ils commettent, dans une période d'un an, une nouvelle faute. Une réduction de salaire ou une dégradation peut être annulée après 6 mois de bonne conduite. L'ébriété pendant le service doit être punie par la révocation, mais pratiquement cela ne se fait généralement pas. La fraude est punie par une suspension immédiate, l'agent garde le droit au salaire gagné, mais perd tous les autres droits.

#### XIII. Le logement.

Les compagnies donnent des habitations à certains employés des gares, mais ne font rien pour diminuer la crise

des logements qui est très aigue. Aucun loyer n'est dû pour les habitations de service et les habitants ne subissent pas de restrictions de leur liberté, sauf la défense de sous-louer. On ne fournit ni chauffage, ni éclairage.

#### XIV. Localités, mesures d'hygiène et de sûreté.

Des salles de bains sont, dans quelques centres importants à la disposition du personnel des locomotives et elles peuvent être employées, sur demande, par les autres agents. On n'en fait pas un usage très fréquent, vu que l'entretien par les compagnies laisse quelque peu à désirer.

Il existe des dortoirs à l'usage du personnel des locomotives et des trains, lorsqu'ils sont loin de chez eux. La literie leur est fournie, sauf les draps. Il y a fréquemment des plaintes au sujet de l'hygiène et du confort.

Il n'y a pas de cantines, mais le personnel a le droit de faire usage à demi-prix des buffets des gares.

Dans la plupart des cas, les compartiments et les wagons sont nettoyés et désinfectés à main. Des installations mécaniques sont fournies par les Compagnies du Nord et du réseau Madrid-Zaragoza et Alicante.

#### XV. La tenue de service.

Les gardes, serre-freins, chefs de gares, facteurs et contrôleurs portent l'uniforme, le complet étant fourni par la compagnie et la casquette étant à leur compte. Les agents des postes de manœuvre reçoivent un complet de toile bleue. Les autres travailleurs ne portent pas d'uniforme.

#### XVI. La visite médicale et la visite des yeux.

Il n'y a pas de règlements relatifs à la visite régulière des yeux, qui se fait seulement lorsque c'est nécessaire. Si l'examen démontre que l'agent n'est pas apte au travail qu'il doit fournir, il reçoit un autre emploi, en conservant son salaire, mais en perdant ses droits d'ancienneté et d'avancement. Le résultat de la visite en question est communiqué par écrit à l'intéressé, qui peut demander une révision par un autre médecin. La compagnie, cependant, n'admet pas la décision d'autres médecins que ceux à son service.

#### XVII. Sanatoria, colonies de vacances et de convalescence.

Il n'existe pas d'institutions de ce genre pour les cheminots. En cas d'accident, c'est la Compagnie qui paye les frais d'hospitalisation, en cas de maladie, c'est l'agent.

#### XVIII. L'apprentissage technique.

Il n'existe pas d'institutions, ni de l'Etat ni des compagnies, pour l'apprentissage technique du personnel. Dans un nombre très restreint de cas, les compagnies ont créé des écoles élémentaires pour les enfants de leurs employés.

## Grande Bretagne.

### La décision du Conseil National des Salaires.

Ainsi qu'il a été annoncé dans les numéros précédents du Bulletin, les quatre compagnies de Chemins de Fer britanniques ont présenté une demande commune aux Conseils Central et National des Salaires, afin d'obtenir une modification des contrats conclus avec les trois syndicats de cheminots en ce qui concerne les conditions de travail des agents des chemins de fer.

Les propositions comportaient des réductions des taux accordés pour le travail nocturne et dominical, des modifications aux échelles des traitements et à la base adoptée pour des indemnités de route des mécaniciens et chauffeurs ainsi que la suppression de l'échelle mobile dans le cas où l'indice du coût de la vie tomberait à 70 points au-dessus du niveau d'avant-guerre. L'économie qui aurait été réalisée par l'adoption de ces demandes était évaluée à 3 millions ¼ de Livres sterling par an.



Le Conseil Central des Salaires, composé de huit représentants des syndicats de cheminots, n'ayant pas réussi à arriver à une entente, les compagnies se conformant aux termes de la loi sur les Chemins de Fer de 1921, soumièrent leurs propositions au Conseil National des Salaires, composé de 6 représentants des Compagnies, 6 des Syndicats et 4 des usagers des Chemins de fer avec un président neutre, désigné par le Gouvernement.

L'Union Nationale des Cheminots se borna à s'opposer énergiquement aux exigences des Compagnies, tandis que l'Association des Employés et celle des Mécaniciens et Chauffeurs firent des contre-propositions, réclamant quelques améliorations de moindre importance. Les parties décidèrent d'un commun accord de ne pas convoquer de témoins et l'affaire se développa de la façon suivante.

M. Clower exposa le cas au nom des Compagnies et fut alors interrogé par le Président et par d'autres membres du Conseil, et ensuite par M. M. Cramp, représentant l'Union des Cheminots, Walkden, représentant l'Association des Employés, et Bromley celle des Mécaniciens et Chauffeurs. Un des épisodes les plus frappants fut l'interrogation de M. Clower faite, d'une façon magistrale, par J.-H. Thomas en sa qualité de membre du Conseil.

Il fut constaté que les Compagnies avaient posé leurs exigences, en se rendant compte de l'importance qu'il y avait, dans l'intérêt national, à porter les salaires et conditions de travail des Cheminots au niveau accordé dans l'industrie en général. A quoi M. M. Cramp, Bromley et Walkden répliquèrent que les conditions de travail, que les Compagnies avaient l'intention de modifier, faisaient partie d'un accord qui devait être permanent, que les contrats en vigueur prévoyaient des taux de salaires et des conditions de service, s'appliquant à des conditions normales et que l'accord de l'échelle mobile, qui avait imposé à beaucoup de cheminots des réductions allant jusqu'à 23 sh. par semaine depuis janvier 1921, était applicable aux conditions anormales. Ils alléguèrent en outre que dans d'autres industries, les réductions étaient justifiées par des nécessités économiques et les exigences du marché, ce qui ne pouvait être le cas pour les chemins de fer.

L'arrêt du Conseil a été accepté par l'Union des Cheminots qui y voit une victoire éclatante du syndicalisme. Les traits principaux en sont : Il n'y aura pas d'atteinte à l'échelle mobile ; le paiement supplémentaire pour le travail nocturne effectué entre 10 heures du soir et 4 heures du matin sera maintenu, pour le travail du dimanche de même. La seule modification importante aura trait aux mécaniciens et chauffeurs. Le Conseil décida à cet égard que lorsque la distance parcourue durant une coupe de service dépassera 150 milles, on accordera un paiement supplémentaire d'une heure, pour chaque 15 milles ; jusqu'ici ce paiement supplémentaire avait lieu pour tout parcours dépassant les 120 milles. En outre le salaire maximum journalier d'autres mécaniciens, ne travaillant pas avec un wagon à frein, sera de 14 au lieu de 15sh. par jour, mais aucun homme, recevant actuellement 15sh. ne subira de réduction. Le Conseil repoussa les contre-propositions des Associations des Employés et des Mécaniciens et Chauffeurs.

Une assemblée spéciale de l'Union des Cheminots accepta le décret et félicita les militants, les camarades Thomas, Cramp et Marchbank, de la façon habile dont ils avaient su défendre les intérêts des membres. Le décret fut également accepté par l'Association des Employés, tandis que celle des Mécaniciens et Chauffeurs décida d'organiser sur la question un référendum parmi ses membres dont le résultat ne sera pas connu avant la mi-janvier.

Ka.

\*\*

Dans nos « Communications de Presse », nous avons fourni des renseignements sur les phases de la question.

Des tentatives, faites également de la part de la Fédération Syndicale anglaise, pour arriver à une entente, ont échoué, de

sorte que l'Association des Mécaniciens et Chauffeurs a commencé la lutte dans la nuit du 20 au 21 janvier. Il va sans dire que nos meilleurs vœux accompagnent ces camarades.

### Augmentation des salaires des Cheminots anglais à la suite du régime de l'échelle mobile.

Le 28 décembre dernier, eut lieu la réunion trimestrielle du Conseil Central des Salaires, afin de considérer si le nombre-indice du coût de la vie donnait lieu à des modifications à l'échelle des salaires. Le 1er décembre, le taux moyen des prix de détail, y compris ceux des denrées alimentaires, des loyers, des vêtements, du chauffage, éclairage et des frais divers était approximativement à 77% au-dessus de celui de juillet 1914. Vu que ceci représente une augmentation de plus de 5 points depuis le dernier réajustement, une augmentation d'un shilling par semaine est applicable pour trois mois.

Ka.

### Travailleurs des Transports au Parlement anglais.

A la suite des récentes élections générales, quatre militants de l'Union Nationale des Cheminots et neuf de l'Union des Ouvriers des Transports et des Ouvriers non-qualifiés ont été élus au Parlement.

Ka.

### Le Congrès Général du Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique.

Pour la première fois, depuis la grève de l'été dernier, le Congrès du Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. se réunit à Bruxelles les 23 et 24 décembre 1923. Etaient représentées 78 (des 79) sections, soit 71.280 membres.

Il résulta des rapports et des discussions au cours du Congrès que l'issue de la grève et l'augmentation des cotisations qui en fut la conséquence n'a causé aucun tort à l'organisation. La perte de membres a été minime et sous la pression de la lutte et des persécutions, la confiance réciproque et l'unité intérieure ont été raffermies.

Ceci se manifesta par l'approbation à la presque unanimité des rapports et par la réélection à l'unanimité des principaux membres du bureau, ce qui signifiait en même temps un vote de confiance quant à la direction donnée lors de la grève.

Le Congrès prit, entre autres, les décisions suivantes :

de faire participer, au moyen de versements volontaires les plus de 200 révoqués au treizième mois de salaire qui sera accordé pour 1923 à tous les salariés de l'Etat (une des conséquences indirectes de la lutte menée) ;

d'élaborer un nouveau projet de rémunération, tenant compte des fluctuations du coût de la vie, tout en établissant une base fixe ;

au sujet de l'organisation et des attributions des Conseils du Personnel ;

de mener la lutte, de concert avec les autres travailleurs belges, contre le projet de loi visant à écarter la journée de 8 heures.

En ce qui concerne les commissions mixtes d'arbitrage entre le personnel et le Gouvernement, pour lesquelles des élections auront lieu prochainement parmi le personnel, le Congrès décida que le Syndicat prendrait part aux élections, mais s'opposerait contre l'intention du Gouvernement de ne pas admettre des camarades révoqués, comme délégués du personnel.

L'I. T. F. était représentée au Congrès par le camarade Nathans, secrétaire de la Section des Cheminots, qui donna un exposé de la situation dans les divers pays et exhorta les membres à la concentration et à l'unité.

\*\*

### Les cheminots belges dans la lutte nationale et internationale.

Nous extrayons ce qui suit du discours, prononcé au récent Congrès, par le camarade Renier, président du Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M., en réponse aux discours d'ouverture.

« Le camarade Nathans nous a dit dans son exposé quelle situation est créée à tous les cheminots. Il l'a bien dit : les cheminots sont l'avant-garde de l'armée du prolétariat.

Il importe qu'au cours de nos travaux, nous tenions compte de la responsabilité qui pèse sur nous. Il faut que nous en tenions compte, si nous ne voulons pas que demain notre classe ouvrière subisse l'assaut de la réaction.

Il faut ouvrir les yeux des camarades belges sur les faussetés du patriotisme à outrance témoignées par les empoisonneurs de la masse des travailleurs, car vous avez appris ce que c'est que la patrie, quand il s'agit de vos intérêts. Or, rappelez-vous les quelques mots que nous adressait le Ministre Renkin : « J'adresse, disait-il, le présent ordre du jour à un personnel de l'Etat qui, au cours de la guerre, a montré son dévouement absolu à la Patrie. » Sur environ 73.000 cheminots, 8.500 ont été tués sous les drapeaux, blessés, faits prisonniers ou déportés ; sur 11.000 téléphonistes et télégraphistes, 560 ont subi le même sort ; sur 20.000 postiers et marins, plus de 1.750 ont supporté le même sacrifice. « Il serait impossible, disait ce Ministre, au nom de notre patrie, que ce dévouement, en somme d'abnégation, ne se manifesterait pas après la paix. » On a fichu à la porte les mêmes agents, parce qu'ils réclamaient un salaire convenable. Nous avons payé les frais de la guerre, on veut nous faire payer également les frais de la paix.

Eh bien, camarade Nathans, vous pouvez aller dire au Comité Exécutif de l'I. T. F. que les cheminots belges, malgré l'assaut qu'ils ont subi, malgré la dure bataille qu'ils viennent de livrer sont toujours aussi forts et aussi puissants ; que le S. N. n'a fait que grandir et qu'il saura tout faire pour défendre sa dignité et que c'est tout le S. N. qui se jetterait éventuellement dans la bagarre.

Il ne me reste qu'à affirmer à l'I. T. F. qu'elle pourra toujours compter sur le S. N., à la Commission Syndicale que les cheminots sauront toujours rester dignes de leur tâche et qu'ils resteront l'avant-garde du prolétariat belge ; aux camarades du Nord-Belge et des Travaux Publics que nous marchons avec cet espoir qu'un jour tous les travailleurs des services publics ne marcheront plus que sous un seul bloc.

Aidez-nous, encouragez-nous, camarades, solidarisons-nous en nous levant tous en criant : « Vive l'I. T. F. ! Vive la Commission Syndicale ! Vive le Syndicat National ! »

### Autriche.

#### Collaboration du personnel à l'exploitation des Chemins de Fer Fédéraux.

A la suite de la nouvelle réglementation de la représentation du personnel, les droits des délégués du personnel ont été complétés en conformité avec la loi sur les conseils d'entreprise, ce qui leur offre la possibilité de collaborer à la direction technique et économique de l'exploitation.

Cet élargissement des droits des délégués du personnel est d'une importance particulière, parce que l'utilité du contrôle, que le personnel a exercé jusqu'ici sans y être légalement autorisé, est de la sorte officiellement reconnue. Cette reconnaissance fut soulignée dans une récente assemblée du conseil économique des Chemins de Fer autrichiens, par le Directeur des Chemins de Fer, M. Lassnitschek, parlant des anomalies qu'il avait trouvées lors de son entrée en fonctions et qui avaient pu être surmontées, grâce à la collaboration du personnel. Il avait convoqué les délégués du personnel et leur avait soumis les déficiences constatées ; il s'était trouvé bientôt que les meilleurs résultats pouvaient être obtenus au moyen de la participation du personnel.

Dans la même réunion, le camarade Smeykal soumit un rapport circonstancié sur le caractère et le but du contrôle ouvrier ; les phrases suivantes en résument la portée. La collaboration de tous les cercles de cheminots à l'exploitation ne vise pas à autre chose qu'à un renouveau du sentiment du devoir et de la conscience. Si la chose réussit — et les résultats

obtenus témoignent en sa faveur — les chemins de fer de l'Etat pourront être réorganisés et exploités sur une base plus saine et cela sans causer de préjudice aux agents, mais en réalisant des économies par la réduction des dépenses et l'augmentation des recettes, de façon à rétablir l'équilibre rompu.

Avant Smeykal, l'ingénieur Kramer avait donné un clair exposé de la loi sur les Conseils d'Entreprise, au cours duquel il affirma, entre autres, que l'application de cette loi était, au point de vue social, d'égale importance que l'abolition du servage l'avait été dans le temps.

### Amérique.

#### L'Union des Travailleurs des Ateliers des Voitures.

Nous extrayons ce qui suit d'un rapport de l'Union susmentionnée :

L'Organisation groupe les travailleurs des services de construction et de réparation des voitures de presque toutes les compagnies de chemins de fer des Etats Unis et du Canada. L'effectif a considérablement varié durant les derniers dix-huit mois, à la suite de grèves et d'autres mouvements. L'effectif est actuellement de 100.000 membres ; au cours de la période susmentionnée, il a dépassé les 200.000 et il n'y a pas de doute que, dans un délai peu éloigné, ce nombre sera de nouveau atteint.

Comme règle générale, l'Union a remporté des succès durant ces dernières années et a pu obtenir beaucoup d'améliorations des conditions du travail. La journée de huit heures est générale pour tous ses membres. Au Canada, la plupart cessent leur travail le samedi à midi, ce qui leur fait une semaine de travail de 44 heures.

Les réparateurs des voitures faisant le service des trains, ainsi que les inspecteurs travaillent 8 heures par jour durant 6 jours, ce qui leur fait une semaine de 48 heures. Ils ont droit à un jour de congé hebdomadaire et s'ils sont appelés à fournir du travail en ce jour de congé, on les paye à un taux supplémentaire.

Depuis quelque temps les membres de l'Union au Canada ont dû subir une réduction des heures de travail. La plupart des ouvriers des ateliers ne travaillent pas le samedi ; leurs salaires ont été réduits en conséquence. On espère que le printemps 1924 amènera une amélioration dans la situation économique du Canada.

### Palestine.

#### Exploitation des Cheminots en Terre Sainte.

La jeune organisation du personnel des Chemins de Fer et des P. T. T. de Palestine, qui vient d'adresser une demande d'adhésion à l'I. T. F., se trouve aux prises avec toutes les difficultés qui généralement entravent le développement d'une organisation ouvrière militante, difficultés encore aggravées par la pression de l'impérialisme.

Le Gouvernement refuse de reconnaître l'organisation comme représentant les travailleurs. Et ceux-ci, pour la plupart ignorants, en ce qui concerne les rapports sociaux et ne se rendant pas compte de la nécessité de s'organiser et lutter en commun, se laissent diviser d'après leurs croyances.

L'administration des Chemins de Fer et les employés supérieurs ont donc beau jeu pour persécuter l'organisation, ce qui fait que les conditions de travail sont fort mauvaises, une législation sociale n'existant pas en Palestine.

Pour les Cheminots et le personnel des P. T. T., une nomination en permanence est chose rare. Des journées de travail de 12 heures n'y sont pas une exception ; les jours de congé ne sont pas rétribués ; lors de maladie ou d'accidents, les agents ou leurs familles ne reçoivent aucune allocation. Les

révocations sont à l'ordre du jour et sont faites selon le bon plaisir des employés supérieurs.

C'est contre cette situation intenable que la jeune organisation a engagé la lutte ; nous lui souhaitons tout le succès possible et l'aiderons, où nous le pourrons. Qu'au-dessus des différences de race ou de croyance, se trouve la solidarité des travailleurs dans leur lutte commune contre le capitalisme !

## Le mouvement syndicaliste parmi les cheminots des Indes Orientales néerlandaises.

Les écarts entre les salaires et conditions de travail des classes supérieures, moyennes et inférieures sont, dans les Chemins de Fer des Indes Orientales néerlandaises, bien plus marqués que ce n'est le cas en Europe. Il est un fait que jusqu'à 1900, les emplois bien rétribués étaient occupés uniquement par des Européens (Hollandais pour la plupart) ou des métis, qui monopolisaient tous les grades supérieurs et moyens. Un développement ultérieur nécessita toutefois l'embauchage de main d'œuvre indigène, inférieurement payée, pour les grades moyens et même supérieurs.

Afin de sauvegarder leurs intérêts et les défendre contre la concurrence indigène, le personnel européen créa un syndicat, l'Union du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways. Lorsque, toutefois, le pourcentage de la main d'œuvre indigène eut monté jusqu'à 85%, l'Union fut obligée de l'admettre dans ses rangs. Ces hommes prirent une part active au travail de l'Union et à la suite de leur force numérique, ils eurent bientôt la direction en mains et modifièrent la politique. Il est évident que des syndicats dans des pays coloniaux, soumis à des règlements plutocratiques et privés de représentation parlementaire, doivent se placer sur un point de vue révolutionnaire. Les nouveaux dirigeants de l'Union n'hésitèrent pas, contrairement à leurs prédécesseurs, à s'opposer aux compagnies. L'avisement des conditions de travail provoqua au Java, en mai 1923, une grève de cheminots, qui montra par la suite des tendances politiques, à cause de l'attitude adoptée par le Gouvernement.

La question de la reconnaissance du Syndicat ayant été mise en cause, le Gouvernement, craignant les conséquences d'une victoire ouvrière, arrêta les militants, défendit les quêtes en faveur des grévistes et leur refusa le droit de s'exprimer librement. Un des dirigeants, Semacen, fut expulsé. On eut recours à l'armée et à la police et même à une partie de la marine pour tenter de briser la grève, mais les grévistes tinrent bon, l'opinion publique étant de leur côté.

Bien que les revendications des grévistes n'aboutirent que partiellement, le résultat de la grève signifie une victoire morale pour les travailleurs. Beaucoup d'entre eux furent révoqués, mais l'Union a peu souffert. Bientôt elle aura complètement récupéré ses forces et elle saisira la première occasion pour se mesurer à nouveau avec le capitalisme.

S.

## Pour la libération des victimes de l'occupation de la Ruhr.

Tandis que les employeurs allemands qui, durant la « guerre » de la Ruhr furent emprisonnés et condamnés par les autorités militaires françaises et belges, ont été libérés, beaucoup d'ouvriers languissent toujours dans les geôles. Parmi eux, il y a beaucoup de permanents de l'Union des Cheminots allemands qui ne sont coupables de rien d'autre que d'avoir exécuté les mandats, dont ils furent chargés. Ce ne serait donc qu'un acte de justice élémentaire, si finalement la liberté était rendue à tous les ouvriers qui en sont encore privés.

## Jubilé de l'Union des Mécaniciens danois.

L'Union des Mécaniciens danois a pu enregistrer, le 1er janvier dernier, une existence de 25 années. Le jubilé sera célébré le 24 janvier à Copenhague. La Fédération Internationale des Ouvriers du Transport offre à cette occasion ses meilleures félicitations à l'Union et exprime l'espoir que, suivant l'exemple des autres syndicats danois, elle viendra bientôt occuper sa place dans les rangs du mouvement international.

« Vive la guerre ! » criait-on sur les boulevards en juillet 1870. Cependant je regardais aux vitrines une image qui montrait un troupeau d'oies, acclamant un cuisinier armé de son couteau pointu : « Vive le pâté de foie gras ! » — disait la légende.  
Georges Clémenceau.



## La journée de huit heures menacée en Allemagne.

Le 21 décembre 1923, le Gouvernement a publié, en vertu de la loi des pleins pouvoirs, un décret sur la durée du travail qui fait force de loi à partir du 1er janvier.

Ce décret supprime presque totalement la journée de huit heures, bien que l'art. 1 la désigne comme journée de travail légale. Le dernier alinéa de l'article 1 porte déjà le premier coup à la journée de huit heures légale. Il y est dit que les heures de travail qui, certains jours, viendraient à être supprimées dans une entreprise ou dans un service d'une entreprise, peuvent être regagnées par du travail supplémentaire à d'autres jours, après avoir « entendu » les délégués du personnel. La disponibilité n'est pas considérée comme travail effectif. Lorsque les contrats ne le prévoient pas, le Ministre du Travail peut, de sa propre initiative, prolonger la durée du travail. Lors de travaux de garde, de nettoyage ou d'entretien ; lors de travaux qui pour des raisons « techniques » sont indispensables pour maintenir ou pour reconstituer une entreprise ; lors de travaux de chargement ou de déchargement de navires, de chargement ou de déplacement de wagons, en tant que le travail supplémentaire est « nécessité » afin d'éviter ou de remédier à des embouteillages ou afin d'observer le délai de chargement prévu, la journée de travail valable pour l'ensemble de l'entreprise peut être dépassée d'une heure pour les ouvriers au-dessus de 16 ans et de deux heures par jour pour les ouvriers de cet âge. Vu qu'il existe un arrêt judiciaire qualifiant le travail du port d'une compagnie de navigation intérieure, comme service secondaire de la navigation intérieure, et que les travailleurs de la navigation intérieure, à l'exception de ceux des voies de navigation occidentales (sur le Rhin, la journée de travail est de 12 heures) sont théoriquement soumis au régime de la journée de 16 heures, les compagnies auraient le droit de réclamer une journée de travail de dix-huit heures. Une chose tout à fait incroyable a lieu ici. Un décret qui prescrit la journée officielle de huit heures, admet une durée de travail de dix-huit heures ! Théoriquement seulement, cela va sans dire !

L'article 6 accorde aux autorités, dans les cas, où la durée de travail n'est pas réglée par contrat, le droit de prolonger cette durée, lors d'interruptions à la suite de phénomènes naturels, d'accidents ou d'autres troubles inévitables ou bien lorsque cela « s'impose pour des raisons générales d'ordre économique ». Si la durée du travail est réglée par contrat, celui-ci remplace la décision susmentionnée. Voilà vraiment une stipulation digne d'un Machiavelli ! Si les syndicats avaient des ressources, ils devraient s'en acheter l'auteur. On sait que les autorités n'ont pas le courage de régimber contre l'épéron, ils imposeront dans des cas semblables toujours la durée de travail maxima. Afin d'éviter ce danger, la plupart des syndicats seront, à la suite de leur mauvaise situation financière, contraints de négocier sur la durée du travail et devront peut-être admettre des heures de travail, auxquelles ils se sont toujours opposés.

Pour les travaux qui comportent des dangers spéciaux pour la vie ou la santé des travailleurs (travaux dans les mines houillères, travaux dans une atmosphère surchauffée, manipulation de poisons, d'explosifs etc.) on n'applique pas la journée de 8 heures — car il est permis de la prolonger, « lorsque ce prolongement est d'une nécessité urgente pour le bien public ou lorsqu'une longue expérience a démontré qu'il n'offrirait pas d'inconvénients et que sa durée ne dépasse point une demi-heure par jour ». Le décret désigne cette journée de 8 heures et demie comme une « limitation » — ce qui équivaut à reconnaître qu'il n'y a plus de journée de huit heures. En effet, l'article 9 nous apprend que la durée du travail ne peut pas dépasser les dix heures. Ceci n'a trait cependant qu'aux ouvriers pour lesquels la durée a précisément été « limitée » à 8 heures et demie ; pour tous les autres la journée « maxima » de 10 heures peut à nouveau être dépassée « pour servir le bien public ». C'est ainsi que ce Machiavel ministériel a d'abord transformé la journée de huit heures, légalement stipulée, en une journée de dix heures et transforme ensuite celle-ci en une journée illimitée. Il a l'audace de l'admettre froidement, car l'article suivant dit que les « limitations » ne seront pas appliquées, lors de travaux de caractère transitoire, devant être effectués en cas d'urgence, afin d'éviter la détérioration de marchandises ou l'avortement de produits. Quel domaine fertile pour l'ingéniosité des employeurs !

Afin que les pauvres employeurs n'attendent pas trop longtemps l'augmentation de leurs bénéfices, le décret les aide à supprimer quelques obstacles. Tous les contrats prévoyant une durée de travail inférieure à celle stipulée par le décret en question, peuvent être résiliés avec un préavis de 30 jours, sans tenir compte de la durée pour laquelle ils ont été conclus. Les entreprises du Reich, des Etats et des municipalités ne sont pas du tout tenues de se conformer aux contrats. La durée de travail dictée pour les fonctionnaires (54 heures par semaine !) s'applique de ce fait également aux employés et aux ouvriers.

Et par-dessus tout ceci, il y a encore l'article 3, qui tout en laissant intactes les exceptions, permet aux employeurs de désigner dans l'année, 30 jours, à sons choix, auxquels il sera permis de dépasser la durée de travail de 8 heures.

Restent encore les sanctions : celui qui agit en contra-vention aux stipulations du décret, sera passible d'une amende et, en cas de récidive, de peine d'emprisonnement. L'employeur qui viole la journée de huit heures (la fiction est sauvegardée) ou qui d'une autre façon contrevient aux stipulations du décret, ne sera pas punissable — « si le travail supplémentaire trouve sa cause dans des circonstances spéciales et n'est pas de caractère durable, s'il n'est pas imposé à la suite d'un abus, de la part de l'employeur, de la situation ou de l'inexpérience de l'employé et s'il n'est pas manifestement (voilà qui est de la dernière audace !) préjudiciable à la santé des travailleurs ».

Cette dernière stipulation comble la mesure. Il va de soi que les employeurs s'empressent de profiter de ce décret. De toutes parts, on annonce à l'Union allemande du Trafic que des contrats ont été résiliés. L'Union Centrale des Armateurs

allemands veut remplacer le régime des trois quarts par celui des deux quarts et a également résilié son contrat. Dans l'industrie des transports par route, on impose des journées de travail allant jusqu'à 13 heures. Dans celle du trafic (trams-ways, chemins de fer secondaires), la journée de huit heures est pratiquement abolie. Les employeurs désirent à présent fixer contractuellement la journée de travail prolongée. L'Union allemande du Trafic se trouve devant des difficultés comme elle n'en a jamais eues. Elle entreprendra la lutte, appuyée sur le noyau de ses membres, militants inébranlables, dont le courage est singulièrement raffermi par les manifestations pratiques de solidarité internationale.

Lindow.

## Union allemande du Trafic.

A la suite de la stabilisation du mark, les organisations allemandes ont procédé à la perception de cotisations en marks-or. Ceci s'imposait, étant donné que les salaires se payaient également en marks-or. Le Comité Directeur de l'Union allemande du Trafic a décrété, à titre provisoire, la réglementation suivante :

Le droit d'inscription est

dans les classes de cotisants 1 à 3 de M. 0,50	
» » » » » 4 à 6 » » 1,—	
» » » » » 7 à 9 » » 1,50	
» la classe » » 10 » » 2,—	

La cotisation se monte :

dans la classe 1	lors de salaire hebdomadaire	jusqu'à 10 M.	à M. 0,25
» » » 2	» » » » »	de 10 à 15 »	à » 0,35
» » » 3	» » » » »	» 15 à 20 »	à » 0,45
» » » 4	» » » » »	» 20 à 25 »	» 0,60
» » » 5	» » » » »	» 25 à 30 »	» 0,70
» » » 6	» » » » »	» 30 à 40 »	» 0,90
» » » 7	» » » » »	» 40 à 50 »	» 1,10
» » » 8	» » » » »	» 50 à 60 »	» 1,30
» » » 9	» » » » »	» 60 à 70 »	» 1,50
» » » 10	» » » » »	» 70 à 80 »	» 1,70
» » » 11	» » » » »	» 80 à 90 »	» 1,90
» » » 12	» » » » »	» 90 à 100 »	» 2,10

L'avenir apprendra comment les organisations pourront fonctionner avec ces cotisations.

Les secours statutaires seront également versés sur la base-or, mais leur montant n'a pas encore été définitivement fixé. Seul, le secours de chômage menacerait, en supposant 25% de membres chômeurs à la fin de l'année, de manger à lui seul toutes les rentrées.

Les syndicats allemands recommencent au fond là, où ils se trouvaient vers la fin du siècle dernier.

—w.

## Hollande.

### Une curieuse grève de chauffeurs.

Durant près d'une demi-année, une grève a régné parmi les chauffeurs de taxis de la ville d'Amsterdam. Cette grève est remarquable par le fait qu'elle est née plutôt d'un différend entre deux groupes de travailleurs que d'un conflit entre patrons et travailleurs.

Le conflit tournait principalement autour d'une institution municipale, appelée « Centrale des Automobiles » qui acceptait les commandes téléphoniques et les transmettait aux chauffeurs

stationnants. Dans la pratique cette institution semblait favoriser les petits entrepreneurs (englobant un tiers à peu près de l'ensemble de l'exploitation) et limiter de la sorte les possibilités de développement des grandes entreprises.

L'Union Centrale des Transports défendit, dans cette lutte, le point de vue selon lequel une entreprise, telle que la « Centrale » doit fonctionner au profit de tous les intéressés, tandis que l'association des chauffeurs de tendances extrémistes se rallia à la cause des petites entreprises.

Les petites entreprises travaillaient, tandis qu'on faisait la grève dans les grandes entreprises. Les patrons dans les petites entreprises payaient les secours de grève en doublant, durant la grève, les salaires de leurs employés, dont la moitié était versée dans la caisse de grève de l'association extrémiste.

Les chauffeurs adhérents à l'Union des Transports furent mis par des coups de force dans l'impossibilité de discuter et de décider de leur propre sort. Les tentatives de se soustraire au mouvement furent enrayées par des moyens terroristes.

Tout ceci ne laissa cependant pas de faire sentir son contrecoup. Après une lutte de 24 semaines, la grève fut levée avec le résultat suivant :

La « Centrale » est supprimée.

Les salaires sont réduits de 21 florins par semaine à fl. 1,25 par jour, en sus d'une certaine provision.

150 chauffeurs sont révoqués.

Evidemment, la position du patronat est raffermie à la suite de ce manque d'unité des travailleurs et des systèmes de lutte arriérés de l'association locale.



## Le Conseil National de la Fédération des Gens de mer français.

Le Conseil National de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes s'est réuni les 18 et 19 janvier dernier.

Après examen de la situation financière fédérale, le Conseil adopta le vœu suivant :

« Le Conseil National de la Fédération Nationale des Syndicats maritimes,

Considérant :

Que la taxe de 1,10% sur le chiffre d'affaires appliquée aux marins pêcheurs sur leur part de pêche est immorale, parce que cette part de pêche est partie intégrale des salaires pour lesquels les marins pêcheurs payent déjà l'impôt ;

Demande à la Commission des finances du Sénat de vouloir bien faire sien ce texte qui est ainsi rédigé :

Sont exonérées de la taxe sur le chiffre d'affaires les parts revenant aux marins au titre de salaires. »

La situation internationale est ensuite examinée dans son ensemble et le secrétaire général et le trésorier général sont désignés comme délégués titulaires au Congrès de Hambourg.

La discussion prenant une tournure plus large, le Conseil National, à l'unanimité, vote le vœu ci-dessous :

« Le Conseil National de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes français (marins subalternes de toutes spécialités),

Considérant l'instabilité de la paix, rendue de jour en jour plus précaire par les ambitions, appétits et manœuvres du capitalisme européen et par les menées réactionnaires des gouvernements des pays d'Europe ;

Emet le vœu :

Que la constitution des Etats-Unis d'Europe soit mise à l'étude et demande à toutes les organisations adhérentes à la

Fédération Internationale des Transports d'œuvrer par tous les moyens en leur pouvoir pour répandre cette idée dans tous les milieux où elles exercent leur influence, en vue de sa réalisation. »

Abordant ensuite l'examen de la question du sursalaire familial, le Conseil décida, après amples discussions, à l'unanimité :

« de maintenir intégralement les revendications de salaires déposées pour toutes les catégories, le 5 février et renouvelées le 28 novembre 1923, tout en subissant le sursalaire familial, dont tous les inconvénients seront démontrés aux intéressés ;

Considérant, d'autre part, le regroupement actif des sections fédérées et la volonté d'action manifeste de leurs éléments constitutifs ;

que pour amplifier et coordonner l'action, tant pour la question des salaires, pour faire triompher la formule « à travail égal, salaire égal », que pour assurer le respect de la réglementation du travail, de l'hygiène et des effectifs à bord, de tous les accords antérieurs et pour faire face à tous les événements, il est constitué un Comité de vigilance composé du bureau fédéral et d'un délégué de chaque bassin, à qui le Conseil National donne pleins pouvoirs. »

## Grève de marins allemands et lettons.

Ainsi qu'il a été mentionné dans nos Communications de Presse, les marins allemands, se trouvant dans des ports anglais, ont commencé une grève pour obtenir une égalisation de leur solde avec celle des marins anglais. Nous reviendrons sur la question d'une façon plus détaillée dans le prochain numéro de notre Bulletin.

Nous prions instamment les organisations affiliées de ne rien entreprendre qui puisse avoir une influence défavorable sur l'issue de la grève. Nous demandons plus spécialement aux organisations de gens de mer veiller à ce que leurs membres ne soient pas enrôlés pour faire du service sur des navires allemands.

Selon une information récente, une grève vient d'éclater sur des navires lettons, se trouvant dans le port de Riga. Les armateurs auraient réussi à diriger sur Gand quelques navires, ayant un équipage incomplet recruté parmi des briseurs de grève. Nous avons immédiatement, par télégramme et par lettre, invité, l'organisation belge à empêcher le déchargement et le chargement des navires en question et également fait appel aux autres organisations dans ce sens. Nous répétons encore une fois notre demande, dans l'espoir que les organisations ne manqueront pas d'en tenir compte.

Les navires montés de briseurs de grève sont les suivants : « Lucija », « Sigalda », « Krivs » et « Katy ». Le travail a, en outre, été déposé sur les vapeurs : « Daugava », « Linhope », « Pernigel », « Gaida » et « Turaida ».

## Appel.

Une récompense de 500 couronnes suédoises est offerte par les propriétaires du schooner « Maria » de Gothenbourg à toute personne pouvant fournir des informations permettant de statuer légalement le nom du navire qui entra en collision avec la « Maria » hors du Kullen (au nord de l'Oresund) le 11 novembre 1923, à environ 5 h. 30 du matin et qui poursuivit sa route sans se faire connaître et sans donner la moindre assistance à la « Maria ».

Tous renseignements doivent être adressés à Messieurs Moritz Fraenckel & Cie., Gothenbourg, Suède.

## RAPPORTS, COMPTES RENDUS ETC.

### *Agenda de la Fédération suisse des Cheminots 1924.*

La Fédération suisse des Cheminots a édité pour 1924 un nouvel agenda qui se distingue par son exécution soignée. L'agenda est publié en langue française, allemande et italienne et contient e. a. une carte des chemins de fer et une carte générale du pays.

### *Internationale des Métaux.*

#### *Résumé de son développement de 1893 à 1923.*

Dans une brochure de 60 pages, le secrétaire de l'Internationale des Métaux, le camarade *Conrad Ilg*, donne un exposé succinct du développement de l'Internationale des Métaux, à partir de sa fondation, en 1893 à Zurich. L'auteur se base principalement sur les délibérations et les décisions des congrès. Il ne se borne cependant pas à donner un résumé ou un simple encore inhérents à l'Internationale, défauts qui l'ont empêché d'occuper dans le mouvement syndical international la place qui lui reviendrait en vertu de son effectif puissant — au dernier congrès tenu à Lucerne en 1921, 2.902.727 membres se trouverent représentés. Il ne manque pas de faire entendre des plaintes au sujet du manque de collaboration de la part des organisations nationales. La brochure est donc plus qu'une œuvre de valeur rétrospective, elle constitue un appel pressant, qui mérite l'attention non seulement des métallurgistes, mais aussi des autres travailleurs.

### *Les sociétés dans l'industrie métallurgique* (« *Konzerne der Metallindustrie* »)

Publié par le Bureau de l'Union des Métallurgistes allemands, (édition Alexandre Schlicke & Co., Stuttgart).

Cette œuvre nous fournit un aperçu du matériel, rassemblé par des patients efforts de longues années, sur un des phénomènes les plus remarquables de l'après-guerre, la concentration du capital. Elle nous donne une image fidèle de la modification fondamentale dans la structure du capitalisme, caractérisée par la concentration de la production dans un nombre de mains toujours plus restreint. Il est heureux que l'Union des Métallurgistes allemands ait pu, en dépit des difficultés avec lesquelles elle se trouve aux prises, publier cette étude de 350 pages et il serait souhaitable que son exemple fût suivi dans d'autres pays, afin que le mouvement syndical dispose d'une documentation aussi complète que possible sur l'état actuel de l'organisation du capitalisme et sur ses rapports internationaux. Signalons en passant que devant cette modification du capitalisme, le prolétariat devra également chercher à modifier son organisation et à reviser sa tactique.

## DE LA PRESSE DES ORGANISATIONS ADHÉRENTES

### *La démocratie mourante.*

Tous nous avons été élevés à l'école de la démocratie. Nos livres de classe exaltaient la démocratie, nos politiciens la louaient. Notre éducation entière nous a pénétré de la conviction qu'elle représentait un idéal descendu du ciel.

Nous aimions citer la propagation de la démocratie dans les pays arriérés comme une preuve que le monde entier se conformait au plus noble des régimes gouvernementaux.

Mais à présent ?

L'Espagne vient d'être placée sous le contrôle d'une dictature non-déguisée. La Grèce se trouve sous un contrôle militaire et autocratique. En Bulgarie, le Gouvernement de Zankoff succéda par force au Gouvernement paysan de Stambulisky, bien que Stambulisky eût eu, aux dernières élections,  $\frac{1}{6}$  des votes. L'Italie se trouve sous la dictature fasciste. La Hongrie fait sous Horthy l'expérience d'une autocratie de fer. Le basset allemand est, à l'heure actuelle, dominé par la queue bavaroise et le Gouvernement agit sans consulter le Parlement. La Russie vient de célébrer le 6ième anniversaire de la dictature rouge et semble ne pas s'en plaindre.

Qu'est ce qui arrive à la démocratie ? Elle disparaît, ainsi qu'une foule d'autres mots d'ordre, parce qu'elle n'était pas faite pour les réalités de ce monde. Citons un exemple.

Là-bas, à Sydney, au mois de novembre, une commission royale s'enquêtait des conditions de travail parmi les métallurgistes. Le point de vue de la Compagnie fut amplement exposé par tous les officiers et par le personnel qui partageait la manière de voir de la compagnie. On fit à peine allusion au point de vue des hommes, car, comme il fut dit et répété, ils avaient peur de rendre témoignage contre la compagnie.

Ils avaient peur — dans un pays libre ?

Oui, ils avaient peur, car ce pays n'est pas libre ! Et aucun pays ne pourra être libre, tant que la classe ouvrière sera privée du contrôle sur son emploi. A quoi peut servir le droit de vote, lors d'élections qui ont lieu tous les 5 ans, si chaque jour de chaque année, vous n'avez pas le droit de dire votre avis, quant au salaire que vous recevez et aux conditions auxquelles vous travaillez.

La démocratie — politique — n'est donc qu'une supercherie, lorsqu'elle n'est pas appuyée par la démocratie économique. C'est pourquoi elle a été jetée par-dessus bord dans un pays après l'autre. L'unique question qui existe pour nous, c'est de savoir s'il y aura une dictature des blancs — Stimmes, Gary, Wolvin — ou des rouges — Lenine, Trotsky, Foster. Elle se trouve dans les paroles qu'Edo Fimmen, le secrétaire de la F. S. I., adressa à la C. G. T. anglaise : « Prenez garde qu'en vous opposant contre la dictature rouge, vous ne tombiez sous la domination d'une dictature blanche ou jaune !

(Canadian Railroad Employees' Monthly, décembre 1923.)