



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:
E (PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

S O M M A I R E :

Communications diverses: Wladimir Iljitch Ouljanow - Lénine 15	La grève des cheminots polonais 23	Hollande: Les salaires des ouvriers des ports et docks 28
Les travailleurs et la technique 15	Allemagne: L'électrification des Réseaux de l'Etat 24	La concurrence entre l'automobile et les chemins de fer 28
Communications du Bureau 17	Le premier pas vers l'aliénation de l'industrie des transports 26	Gens de Mer: La grève des Pêcheurs islandais 28
Documents Instructifs 18	Ratification de l'accord conclu avec la régie franco-belge 26	D'Annunzio et la Fédération Italienne des Travailleurs de la Mer 30
Déshonorons la Guerre! 19	Suisse: Chiffres parlants 27	Rectification! 30
Chemnots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways dans les différents pays 19	Ouvriers du Transport:	
L'Attelage Automatique des Wagons . . . 23	Grande-Bretagne: Les salaires des dockers 27	

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Wladimir Iljitch Ouljanow - Lénine.

Lundi, 21 janvier 1924, mourut à Gorki, près de Moscou, Wladimir Iljitch Ouljanow dit Lénine.

Jamais peut-être une nouvelle n'a suscité dans les cœurs de millions de prolétaires autant d'émotion, autant de tristesse que l'a fait celle de la mort de cet homme éminent.

Car ce ne sont pas seulement ses disciples et ses acolytes dans le sens restreint du mot, pas seulement les communistes, qui pleurent la mort du meilleur et du plus grand de leurs Maîtres, c'est le prolétariat international tout entier, ce sont tous les exploités, les opprimés, les damnés de ce monde, tous ceux qui conservent encore une étincelle de la foi en l'émancipation de la classe ouvrière, qui pleurent la mort de celui qui fut leur Chef, à eux aussi; de celui qui a su, pour bien des hommes, raviver l'étincelle en un feu aux flammes claires et ardentes, de celui grâce à qui des centaines de mille sont devenus des militants.

Une suffisance sans bornes ou une haine fanatique s'efforceront seules de cacher ou d'atténuer cette vérité: avec Lénine a disparu le plus grand dirigeant que la classe ouvrière ait eu depuis Marx.

Grandiose et imposant est le patrimoine que tous deux ont laissé aux travailleurs. Si Marx a indiqué au prolétariat le chemin qui conduit vers l'émancipation — c'est Lénine qui lui a apporté la libération, c'est Lénine qui eut le courage de l'action.

Sa personne, son œuvre forment encore le centre des disputes et des discussions. Mais avec le temps, tout ce qui fut d'importance secondaire pâlera et disparaîtra, et d'une façon toujours plus nette et plus pure, se dessinera ce qui fut son œuvre: la création de la première république prolétarienne.

C'est pour cette œuvre et pour cette action que des millions qui, aujourd'hui encore, les méprisent et dénigrent, béniront un jour sa mémoire et se rappelleront de lui avec amour.

Ceux qui, actuellement déjà, ont reconnu ce qu'était Lénine et ce qu'il fit, protégeront et défendront avec ardeur l'héritage qu'il nous a laissé; avec la même ardeur sacrée avec laquelle les travailleurs de tous les pays honorent la succession de Marx.

Puisse le prolétariat international, dans une unité croissante, les rangs serrés et côte à côte, protéger et défendre cet héritage; repousser chaque attaque dirigée contre la Russie des Soviets, travailler et lutter avec la même ténacité, le même désintéressement, et le même dévouement absolu à la grande cause, que le fit Lénine, afin de libérer le monde du joug du capitalisme!

Edo Fimmen.

Les travailleurs et la technique.

△ Depuis que la vapeur a fait son entrée dans l'industrie, la production et le trafic ont été arrachés à leur stabilité de jadis et sont en proie à une inquiétude incessante.

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.

Il est vrai que plus tôt déjà, des découvertes et des innovations importantes avaient, dans une mesure plus large qu'on ne l'admet généralement, produit des changements importants dans l'organisation professionnelle et porté de rudes coups à l'industrie à domicile et aux travaux manuels, mais l'application de la vapeur a seule donné lieu à ces bouleversements considérables dont nous avons été les témoins, au courant du 19^{ème} siècle. Car la vapeur a, pour la première fois, su affranchir la force motrice de la force humaine et de celle de l'eau et du vent.

Comme tous les règnes, cependant, le règne de la vapeur est périssable. Actuellement déjà, il doit partager son pouvoir avec d'autres et les temps ne sont pas éloignés où il devra complètement leur céder le pas. Le pétrole et l'électricité se partageront sa succession.

Simultanément avec ces changements considérables dans les bases de la technique, une invention vient presque journellement supplanter l'autre, dans chacun de ses domaines. Le développement a lieu parfois d'une façon si tempétueuse qu'une installation tout à fait moderne peut après dix ans avoir perdu toute sa valeur et ne plus être à même de soutenir la concurrence avec des entreprises plus nouvelles.

Ces événements dans le domaine de la technique ont pour les ouvriers un intérêt autre que purement scientifique. Ils influent de la façon la plus incisive sur leurs conditions d'existence et il serait logique que les travailleurs accueillissent avec joie toutes ces inventions et innovations, vu qu'elles permettent d'augmenter la production, de la rendre moins coûteuse et, en même temps, de limiter la durée du travail.

Un seul coup d'œil cependant, sur le développement de l'industrialisation et de la mécanisation suffit pour démontrer que cette possibilité n'est que rarement réalisée. C'est, au contraire, un fait incontesté que presque partout une augmentation de la durée du travail va de pair avec l'introduction des machines. Cette affirmation ne perd rien de sa force, lorsqu'on y oppose qu'au moyen-âge et au commencement de l'époque capitaliste, la durée normale du travail allait du lever jusqu'au coucher du soleil, étant donné que cette durée était très courte durant les mois d'hiver et compensée, en outre, par un nombre bien plus grand de jours fériés.

Quant à la répercussion générale sur le niveau d'existence, le fait que les savants sont divisés sur la question de savoir si les masses vivent mieux actuellement qu'avant l'introduction des machines, suffit à nous rendre circonspects avant de reconnaître en la machine un bienfaiteur de l'humanité.

Ceci ne tient évidemment pas à la machine elle-même, mais à l'usage qu'en font ses propriétaires et qui donne à notre société actuelle son véritable caractère. La machine a fourni un pouvoir énorme à ceux qui la possèdent ; elle les a, en large mesure, rendus indépendants de l'habileté technique des travailleurs, habileté acquise après de longues années de travail et elle leur a procuré en même temps, par l'élimination de l'industrie en chambre et du travail manuel, une armée formidable de travailleurs, qui se trouvent totalement à leur merci.

Cette puissance octroyée par les machines au patronat, les ouvriers la ressentent en large mesure et les dangers découlant journellement d'innovations techniques sont plus réels que jamais. Citons comme exemple quelques faits d'une importance prépondérante dans le domaine de la technique du trafic : l'électrification des chemins de fer, la supplantation du bateau à vapeur par le navire fonctionnant au pétrole, le transport automobile faisant la concurrence aux tramways.

Nous avons affaire dans ces cas, sans aucun doute, à des progrès considérables, mais bien qu'il faille s'en réjouir, ils menacent cependant l'existence de larges catégories ouvrières ou aggravent tout au moins leurs conditions de travail.

L'électrification des chemins de fer va de pair partout avec les tentatives d'avilir le niveau actuel des salaires. Celles-ci ont échoué, il est vrai, à la suite de l'opposition des organisations, mais la Fédération des Cheminots suisses, par exemple, se voit contrainte d'arriver à la conclusion que « la traction électrique a exigé 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 ». (Voir notre numéro du 15 décembre 1923.) La lettre en question signale encore une autre conséquence : l'augmentation de la capacité et de la vitesse des trains a suscité un certain surplus du personnel des locomotives ce qui entrave l'avancement et exerce une influence défavorable sur le salaire.

Plus étendue encore est l'influence de l'application des moteurs. Non seulement elle rend superflue une partie de l'équipage, mais elle augmente encore, par la simplification du chargement du combustible, le chômage parmi les ouvriers des ports.

Quant à l'usage croissant des automobiles, il menace de ruiner la plupart des entreprises de tramways. Les frais d'acquisition et d'exploitation bien moins élevés assurent à l'auto une supériorité qui aura comme conséquence qu'avant quelques dizaines d'années, le tramway sera supplanté par l'auto. On essaie bien d'atténuer artificiellement la concurrence, mais cela ne peut que ralentir le processus.

Quoiqu'il en soit et quel que puisse être l'avenir des tramways et des autos, c'est un fait qu'actuellement déjà, en vue de cette concurrence, les entreprises de tramways tâchent d'aggraver les conditions du travail. Plusieurs compagnies hollandaises viennent de déclarer qu'à la suite de la concurrence des autos, elles se voient contraintes de prolonger la durée du travail.

Cela ne doit pas nous étonner que le patronat saisisse avec joie chaque prétexte qui lui permette d'avilir les conditions du travail, mais on peut discerner une certaine tendance dans cette allégation de la concurrence des autos : les entreprises de tramways veulent compenser les dangers de la nouvelle concurrence qui se manifestent par une dévalorisation de leurs installations et une diminution de leurs bénéfices, au moyen d'une exploitation augmentée des travailleurs et ils veulent se décharger sur eux de ces conséquences néfastes. Cette même tendance domine d'ailleurs tout le patronat et explique pourquoi l'introduction des machines, loin de diminuer la durée du travail, l'a considérablement augmentée. Partout on veut compenser le danger de la diminution en valeur des installations, conséquence naturelle des nouvelles inventions, par une exploitation plus intense et plus rapide.

La concurrence entre le tramway et l'auto appelle notre attention sur un autre côté du problème. Une industrie nouvellement née trouve la main d'œuvre qui lui est nécessaire dans les catégories de travailleurs les plus diverses, ce qui entrave singulièrement leur groupement organique. Les employeurs dans cette nouvelle industrie réussissent, par conséquent, à introduire, dès le début, de mauvaises conditions de travail et à augmenter de la sorte leur pouvoir de concurrence contre les anciennes industries. En ce qui concerne l'industrie automobile, la plupart des syndicats auront acquis cette expérience et il est de la plus haute importance, lors de la naissance d'une nouvelle industrie, que les syndicats qui y sont intéressés de

près, tâchent immédiatement d'avoir de l'ascendant sur les travailleurs qu'elle emploie et d'obtenir pour eux d'aussi bonnes conditions de travail que possible. Ainsi seulement, ils seront à même de protéger la classe ouvrière en général, et leur catégorie en particulier, contre des influences susceptibles de nuire à leurs conditions de travail.

Ce serait évidemment vain, que la classe ouvrière s'opposât, soit disant pour sauvegarder ses intérêts, aux innovations techniques qui la menacent. Non seulement ce serait aussi infructueux que le fut la destruction des machines, faite par les tisseurs anglais au commencement du siècle dernier, mais cela trait même à l'encontre du bon sens, vu que chaque progrès technique doit, en fin de compte, être utile à la collectivité. La lutte des travailleurs doit plutôt viser à réaliser cette utilité aussi rapidement et aussi complètement que possible, ce qui pourra se faire d'autant mieux et d'autant plus facilement que leur organisation syndicale aura progressé. L'utilité réelle ne sera cependant assurée à la collectivité que si les moyens de production et de transport ne sont plus régis par un patronat, avide de gain, mais par la collectivité elle-même. C'est précisément pour cela que la socialisation des moyens de production et de transport, fin à laquelle visent tous les travailleurs organisés, est un but élevé et d'une importance extrême, car seule la société socialiste saura enlever à la machine son caractère d'exploitation et la transformer d'un fouet dans la main de certains en un bienfaiteur de l'humanité.

Une révolution des Moyens de Transport ?

A l'occasion de l'inauguration de l'Institut pour l'Economie Mondiale de l'Ecole Supérieure de Commerce à Leipzig, le Professeur Ernst Schultze, recteur, traça une image des modifications radicales que l'élan irrésistible de la technique produira dans tous les domaines de la production et du Trafic. Nous extrayons de son discours le passage suivant :

« Le trafic fera des progrès inouïs. Les moyens de transport de l'avenir (moteurs marchant sans rails, peut-être même sans route tracée, avions, dirigeables, navires à moteurs et à turbines) élimineront ceux du siècle passé, les chemins de fer et les vapeurs. Le capital de premier établissement des chemins de fer sera probablement en grande partie perdu. Le trafic des marchandises et des voyageurs deviendra plus mouvementé que jamais. En dépit de toutes les réactions, et de toutes les oppositions, de grands empires économiques (Grosswirtschafts-reiche) se formeront. En même temps une grande migration de tous les peuples de la terre s'effectuera. »

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Cotisations pour 1924.

Les cotisations suivantes nous ont déjà été versées pour 1924 :

Union des Cheminots Canadiens	\$ 80
Union des Chauffeurs de navires danois	Kr. 280
Union suédoise du Personnel des Locomotives	fl. 293.52
Union des cheminots anglais	fl. 195.00
Union néerlandaise des Cheminots	fl. 300.—

Les organisations des Cheminots d'Autriche et de Tchécoslovaquie, (union allemande), du Personnel des Tramways d'Italie et des Ouvriers des Transports de Tchécoslovaquie (union allemande) nous ont informé que pour l'année en cours, elles ne désiraient plus profiter du droit qui leur avait été octroyé par le congrès de Vienne, de calculer les cotisations sur la base du salaire horaire, mais qu'elles étaient prêtes à payer leurs cotisations sur la base de 6 cents par membre par an.

Secours aux syndicats allemands.

Depuis nos communications dans le dernier numéro nous avons encore reçu : de la Fédération belge du Personnel des Tramways et Vicinaux frs. 2000.—.

L'Union des Cheminots autrichiens nous a fait savoir que la quête organisée parmi ses membres a produit une somme de 200 millions de couronnes.

Propositions à traiter au prochain Congrès.

Nous rappelons aux organisations adhérentes que des propositions, à insérer dans l'ordre du jour du prochain congrès ou des conférences spéciales doivent être en notre possession avant le 15 Mars dernier délai.

Effectifs au 1er janvier 1924.

Jusqu'ici (20 février) 15 organisations nous ont retourné les formules dûment remplies.

Au profit de notre administration, nous insistons auprès des autres camarades afin qu'il nous envoient au plus vite les renseignements demandés.

Effectifs des Personnels des Chemins de Fer.

Nous rappelons aux organisations notre circulaire du 14 janvier No. 2 AO, relative aux effectifs des cheminots dans les divers pays et nous les prions instamment de nous y répondre sans délai.

Questionnaire Conditions de Travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways.

En vue de notre intention de faire un tirage à part de nos rapports concernant les conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways, nous insistons auprès des organisations qui n'ont pas encore répondu à nos questionnaires afin qu'elles le fassent sans délai.

Nous avons pu constater que la publication de ces rapports dans notre Bulletin a suscité beaucoup d'intérêt en Europe, aussi bien que dans d'autres parties du monde ; c'est pourquoi nous faisons un nouvel appel à la collaboration de tous afin que notre documentation puisse être aussi complète que possible.

Réimpression de la liste d'adresses.

Des épreuves de la réimpression de notre liste d'adresses ont été expédiées aux organisations. Nous les prions de bien vouloir nous les retourner au plus vite corrigées et complétées, s'il y a lieu.

Congrès.

Fédération française des travailleurs des Chemins de Fer à Paris, les 12, 13 et 14 mars.

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

Union des Ouvriers des Transports autrichiens à Vienne, les 20, 21 et 22 avril.

Union des Cheminots suédois, à Stockholm, du 12 au 17 mai.

Documents Instructifs.

Le 29 novembre — afin de sauver le peuple allemand poussé au bord du précipice par les capitalistes allemands et français réunis — le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale adressa la missive suivante au Conseil Suprême de la Société des Nations :

« A l'occasion de la prochaine réunion de votre Conseil, dans le courant du mois de décembre, le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale m'a chargé de bien vouloir vous

prier de prêter une attention toute spéciale à la terrible famine qui règne en ce moment en Allemagne.

Nous savons que votre Conseil aura à discuter d'importantes questions qui touchent à la vie même des peuples de l'Europe et qui peuvent être d'importance décisive pour l'existence et la prospérité de certaines nations.

Nous savons aussi que la situation qui existe actuellement en Allemagne lui suscite beaucoup de difficultés.

Nous savons qu'en raison de la constellation politique prédominante en Europe, il ne peut que difficilement intervenir dans la politique pratiquée par certains pays à l'égard de l'Allemagne.

Nous savons encore que si, à l'avenir, la Société des Nations veut acquérir la force nécessaire pour faire sentir son influence en toute sorte de domaines, la prudence la plus extrême s'impose à lui.

Mais nous ne savons pas moins que, si votre Conseil se réunit pour discuter, par exemple de l'assainissement de la situation de la Hongrie ou de l'Autriche ou de quelques autres pays, et que si, en même temps, il ne s'occupait pas de la déchéance rapide de la nation allemande, il n'aurait, toutes proportions gardées, réglé que quelques questions secondaires, et n'aurait en somme rien fait, si l'on songe au grand malheur qui menace l'existence même du continent européen et perpétue le chômage en Angleterre.

Il est bien évident que l'assainissement de la situation de quelques pays européens ne saurait avoir qu'une influence que peu considérable aussi longtemps qu'il y aura au centre de l'Europe un peuple de 60 millions d'habitants exposés aux affres de la faim. Nous ne voulons pas revenir sur les causes qui l'ont amené là et ne voulons pas aujourd'hui demander à votre Conseil d'en discuter.

Nous voudrions seulement attirer votre attention sur le fait qu'il s'est trouvé alors que la faim tenaillait l'Autriche et la Russie, des institutions pour leur tendre une main secourable et fournir à la population affamée des aliments et des vêtements en grande quantité. A ce propos, permettez-nous de signaler l'œuvre puissante de secours entreprise alors par l'« American Relief Committee », par différentes organisations anglaises, sans compter que d'autres pays ne restèrent pas non plus sourds aux appels à eux adressés.

Notre Bureau a pensé que votre Conseil, sans préjuger des causes qui ont amené la situation actuelle en Allemagne, pourrait peut-être prendre l'initiative d'une action générale de secours en faveur de la population affamée de l'Allemagne, et nous sommes persuadés que s'il décidait d'adresser un appel, et cela non seulement aux nations appartenant à la Société des Nations, mais aussi à celles qui, à notre grand regret, n'y appartiennent pas encore, elles donneraient suite à cet appel général venant de vous et prêteraient la main à une action de secours de grande envergure.

C'est pourquoi, nous nous adressons à vous avec la prière de bien vouloir prendre, le plus tôt possible, toutes les mesures que vous pourrez prendre pour préserver la population allemande d'une ruine matérielle complète, la protéger, dans la mesure du possible, contre une plus grande démoralisation encore, et raffermir assez la force productive des jeunes générations allemandes — qui deviendraient, sans cela et pour les dizaines d'années, un élément de faiblesse et de décomposition — pour que ce danger soit épargné à l'Europe de demain.

Notre Bureau, au nom de presque tous les ouvriers organisés de l'Europe et d'une grande partie des ouvriers organisés d'autres parties du monde, exprime l'espoir qu'à brève échéance il soit par vous porté secours à la population souffrante de l'Allemagne. »

En réponse à cet appel, lancé « au nom de presque tous les ouvriers organisés de l'Europe et d'une grande partie des ouvriers organisés d'autres parties du monde » le Bureau de la F. S. I. reçut la lettre suivante du Secrétaire Général de la Société des Nations :

Paris, le 17 décembre 1923.

SOCIÉTÉ DES NATIONS.

Monsieur le Secrétaire
de la Fédération Syndicale Internationale.

Amsterdam.

Monsieur le Secrétaire,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre en date du 29 novembre 1923, par laquelle vous demandez au Conseil de la Société des Nations, au nom du Bureau de la Fédération Syndicale Internationale, de prendre l'initiative d'une action générale de secours en faveur de la population affamée de l'Allemagne.

Le Bureau n'ignore probablement pas que le Conseil, par une décision prise au cours de sa session de juillet dernier, a

posé le principe que le Secrétaire Général n'était pas autorisé à transmettre aux Membres du Conseil de la Société les communications émanant d'organisations internationales non officielles.

Au cours de la présente session, le Conseil, tout en maintenant le principe contenu dans la décision précédemment formulée, m'a autorisé à lui soumettre, à chaque de ses sessions, une liste des communications de ce genre reçues depuis sa session précédente, avec l'indication de leur origine et de leur objet.

Tout représentant d'un Membre du Conseil pourra ainsi demander que tel document qui l'intéresse lui soit communiqué, et ensuite, s'il le juge opportun que ce document soit transmis, à titre de renseignement, à ses collègues ou aux Membres de la Société. Cependant vous comprendrez que, pour que l'objet d'une communication de ce genre puisse être inscrit à l'ordre du jour du Conseil et être examiné par lui, il faut que le Gouvernement d'un Membre du Conseil ou de tout autre Membre de la Société demande cette inscription; l'initiative dépend, non pas du Conseil en corps, mais des membres individuels de la Société.

Dans ces conditions, je voudrais signaler aux Membres de votre Bureau que la seule façon appropriée de faire porter la question devant le Conseil serait d'user de leur influence dans leurs pays respectifs pour amener leur Gouvernement à demander l'inscription de la question à l'ordre du jour du Conseil.

Je n'ai pas manqué d'aviser immédiatement les Membres du Conseil de la réception de votre lettre, ainsi que de son objet.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire, l'assurance de ma considération distinguée.

(signée) Eric Drummond.
Secrétaire Général.

Cette lettre, insérée dans les Communiqués de Presse de la F. S. I. du 23 janvier 1924, No. 3, a donné lieu au commentaire suivant de la part du Bureau de la F. S. I.

« Qu'il nous soit permis de remarquer que ce n'est pas cette réponse, mais bien le refus d'agir du Conseil Suprême de la Société des Nations qui nous a déconcertés. Qu'un corps constitué tel que lui prenne des mesures pour ne pas être importuné à chaque instant par Pierre, Jacques ou Jan, cela va de soi. Nous ne pouvons qu'applaudir à l'attitude du secrétariat qui fait un bordereau de tous les documents reçus et y a fait figurer notre lettre.

Mais ce que nous ne pouvons que déplorer c'est que pas un membre du Conseil de la Société des Nations n'ait pris assez au sérieux l'état de l'Allemagne pour faire une proposition ferme après lui avoir communiqué notre lettre. On est en droit d'attendre de gens aussi bien renseignés que le sont les membres du Conseil de la Société des Nations qu'ils se rendent compte du danger que présente actuellement l'Allemagne pour l'Europe tout entière, de telle sorte que, dans le cas particulier, il eût dû être fait au moins une proposition invitant le secrétariat à arranger une discussion de la question dans la prochaine réunion. Nous regrettons amèrement qu'aucun membre du Conseil de la Société des Nations ne l'ait faite, peut-être pour la raison que nous n'en avons pas prié chacun d'eux personnellement. Il serait plus facile d'agir selon toutes les formalités protocolaires, si la Société des Nations se réunissait un peu plus au centre de l'Europe; les membres de notre Comité Directeur auraient plus de facilité à faire antichambre; maintenant, il faut faire de toute nécessité un voyage à Genève, pour atteindre ces messieurs.

Cependant nous avons appris qu'en cette affaire il n'y a pas grand chose à attendre des représentants au Conseil de la Société des Nations, ce que nous regrettons vivement, non pas seulement pour la situation actuelle de l'Allemagne et de l'Europe, mais aussi pour le développement ultérieur et l'influence de la Société des Nations elle-même. »

Nous n'ajouterons rien à ces citations; les documents reproduits ci-dessus, sur lesquels nous appelons l'attention spéciale des ouvriers des transports, des cheminots et des marins, en disent assez long.

Nous voulons cependant exprimer l'espoir que les organisations adhérentes à la F. S. I. sauront faire comprendre aux membres du Bureau de la F. S. I. que ce n'est pas en leur nom qu'ils font « antichambre » auprès de ces Messieurs de la Société des Nations et qu'ils exposent la classe ouvrière à des humiliations et affronts inutiles.

Déshonorons la Guerre !

Les peuples, un jour éclairés, se ressaisissant du droit de disposer eux-mêmes, de leur sang et de leurs richesses, apprendront peu à peu à regarder la guerre comme le fléau le plus funeste, comme le plus grand des crimes.

On verra d'abord disparaître celles, où les usurpateurs de la souveraineté des nations les entraînaient pour de prétendus droits héréditaires.

Les peuples sauront qu'ils ne peuvent devenir conquérants sans perdre leur liberté.

Peu à peu les préjugés commerciaux se dissiperont; un faux intérêt mercantile, perdra l'affreux pouvoir d'ensanglanter la terre et de ruiner les nations sous prétexte de les enrichir et les guerres entre les peuples, comme les assassinats, seront au nombre de ces atrocités extraordinaires qui humilient et révoltent la nature, qui impriment un long opprobre sur le pays, sur le siècle dont les annales en ont été souillées.

(Condorcet).



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

Hollande.

Chemins de Fer.

1° La forme de l'exploitation.

Il y a en Hollande deux compagnies de chemins de Fer qui exploitent leurs réseaux, ceux de quelques petites sociétés, ainsi que les lignes de l'Etat. Ces compagnies sont des sociétés et ont une direction commune; il y a entre elles une communauté d'intérêts. La majorité des actions se trouve dans les mains de l'état qui désigne 6 des 11 membres du Conseil d'Administration.

Le Parlement n'a pas de contrôle sur les chemins de fer, si ce n'est que la chambre peut, lors de la mise au voix du budget des Ponts et Chaussées (sous lequel ressortissent les chemins de fer) forcer le ministre ou même le gouvernement à démissionner.

2° Le rendement financier.

L'exploitation des chemins de fer se fait à perte. En 1921 le déficit était de fl. 33.000.000 en 1922 de fl. 30.000.000. Les rentrées durant l'année 1923 accusent de nouveau une moins-value par rapport à 1922.

Dans le courant de 1922 suivantes mesures d'économie ont été appliquées :

Règlement moins favorable des coupes de service et de repos.

Réduction de 10% des salaires du personnel des ateliers.

Retenue de 8¼% sur les salaires de tout le personnel au profit de la retraite. A la suite de cette mesure la réduction de 10% des salaires du personnel des ateliers fut diminuée jusqu'à 7%.

Diminution des facilités accordées pour la tenue de service.

Modifications des tableaux de service, du personnel des trains, ce qui amena des licenciements ou la mise à la retraite d'agents agés. L'application de cette mesure fut continuée en 1923.

Il y eut encore d'autres mesures de moindre importance telles que la réduction des commissions d'arbitrage, la diminution des indemnités de séjour etc.

Le 30 septembre 1923, une aggravation fut en outre introduite dans la classification des localités, à la suite de laquelle nombre de communes appartenant à la 3ème catégorie furent classées dans la 4ème, ce qui signifiait pour les agents intéressés une perte de 8% de leur salaire.

En dépit de ces mesures l'exercice 1923 accuse encore un déficit de 20 millions.

L'union néerlandaise du personnel des chemins de fer et des tramways s'est opposée par tous les moyens contre ces mesures qui toutes étaient au préjudice du personnel. Malgré ses efforts, elle n'a cependant pas pu en empêcher l'application, bien qu'ayant fait de son côté des propositions qui n'ont pas pu remporter l'approbation de la Direction. Ces propositions comportaient, entre autres, les points suivants :

Administration plus commerciale de l'exploitation, simplification et centralisation de l'administration :

Indemnisation des transports postaux qui actuellement sont gratuits.

Application du tarif normal pour les transports militaires et les autres transports, réclamés par l'Etat qui actuellement se font à mi-prix ou gratuitement.

Un nouveau tarif pour les marchandises en petite vitesse, vu que le tarif des colis postaux est de 25% plus avantageux ce qui fait que les petits colis sont toujours expédiés par la poste.

Abolition de certaines gares et de certaines lignes.

Compensation des frais d'affermage, entretien et garde des voies qui se montèrent en 1920 par exemple à une somme de fl. 18.092.000. (En 1920 l'Etat dépensa pour l'entretien des canaux, des routes etc. fl. 45.000.000, à quoi il faut encore ajouter les dépenses faites par les provinces et communes pour la batellerie et le trafic automobile.) Cette demande serait d'autant plus justifiée que la batellerie exerce en Hollande une sérieuse concurrence contre les chemins de fer et que ces derniers temps la concurrence des automobiles commence également à se faire sentir.

L'état garantit aux actionnaires des chemins de fer un dividende déterminé (5%). En vertu de la loi sur les chemins de fer le Ministre doit approuver les tarifs.

Dans le courant de ces dernières années un nombre considérable de lignes d'autobus a été créé. Ceux-ci transportent des voyageurs, ainsi que des marchandises et semblent exercer une influence peu favorable sur les rentrées des chemins de fer. L'organisation a insisté pour qu'on modifie l'exploitation des chemins de fer, spécialement sur les petits parcours, de façon à pouvoir concurrencer avec les autobus. On n'a jusqu'ici pas suffisamment tenu compte des indications pratiques données à cet effet.

3° Les rapports entre la Direction et l'Organisation du Personnel.

Le Comité central, ainsi que les Bureaux des sections d'une organisation du personnel ont le droit de faire connaître par écrit les désirs et les griefs de leurs membres au chef de service, ou à l'employé qui le suit en grade, sous le ressort duquel se trouve la chose. Sur demande, on donne l'occasion de compléter oralement les communications écrites.

Le comité central d'une organisation peut porter les désirs ou les griefs de ses membres par écrit à la connaissance de la Direction; lorsqu'ils sont de caractère personnel il n'a ce droit qu'après les avoir soumis sans résultat au gradé compétent.

La Direction permet aux représentants des syndicats de proposer des modifications aux stipulations ayant trait aux droits du personnel et de dire son avis concernant des projets de nouveaux règlements, à moins qu'il ne soit stipulé qu'une commission spéciale, dans laquelle le personnel est représenté,

est chargée des délibérations avec la Direction sur le sujet en question.

La Direction invite une fois par mois, et en outre lorsqu'elle ou moins deux organisations le jugent nécessaire, les syndicats à désigner un représentant afin de conférer avec elle. A ces réunions les désirs ou griefs qui ont été soumis par écrit à la Direction, ainsi que les modifications éventuelles aux règlements, sont discutées.

A part l'union néerlandaise du Personnel des chemins de fer et des Tramways, il n'y a que l'Union catholique, l'Union protestante, l'Union Neutre et l'Union des Employés qui sont « reconnues ».

On n'établit pas de distinctions entre les permanents du syndicat et le personnel au service actif.

On accorde des congés pour exercer des fonctions syndicales à un agent par 250 membres, avec un maximum de 40 personnes par organisation. Pour chaque organisation, 5 personnes ont droit au maximum à 45 jours et les autres à 30 jours de congé annuel.

A part les susdites conférences, il existe des relations assez régulières entre la Direction et les dirigeants des syndicats.

Le personnel ne participe aucunement à l'exploitation de l'entreprise. Les chefs de service et les employés supérieurs dans les bureaux centraux et sur la ligne donnent parfois aux syndicats l'occasion de dire leur avis concernant les tableaux de service, sans être tenus toutefois à se conformer à cet avis.

4° Le droit de grève.

Aux termes de stipulations spéciales du code pénal la grève ou l'exhortation à la grève est prohibée aux cheminots, sous peine d'amende ou d'emprisonnement. Ces stipulations ont été insérées dans le code peu de temps après la grève de janvier 1903, qui s'était terminée à l'avantage des cheminots. Commencée comme grève de solidarité avec les ouvriers des ports et docks, elle servit en même temps à manifester le mécontentement général du personnel des chemins de fer. En apprenant la teneur des stipulations pénales projetées, les cheminots se sont remis en grève le 7 avril, mais cette protestation n'a pu empêcher l'adoption des stipulations en question.

5° L'organisation du personnel.

Le 1er janvier 1923 47.000 personnes étaient employées aux chemins de fer hollandais. A part quelques très petites organisations d'Employés supérieurs et une union extrémiste de 80 membres, il y a 5 organisations, groupant au total 91,75% du personnel. Ce nombre se répartit comme suit : 38,6% dans l'Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et des tramways (l'organisation libre) ; 26,49% dans l'Union catholique ; 8,53% dans l'Union neutre ; 8,76% dans l'Union des employés ; 9,36% dans l'Union protestante.

Au début de 1923 des pourparlers ont eu lieu entre l'Union des Employés et l'Union néerlandaise, concernant une fusion ; ils n'ont cependant pas donné de résultats, une tentative visant à une fusion avec l'Union neutre a échoué à cause des menées de quelques dirigeants.

L'Union néerlandaise comptait le 1er janvier 1923 3384 membres du personnel de la locomotive et 982 agents des services administratifs.

Chacune des unions citées adhère à une centrale nationale ; seule l'union néerlandaise des cheminots adhère à la centrale affiliée à l'Internationale d'Amsterdam.

L'Union des Employés n'entretient aucune relation avec une organisation internationale.

6° Règlement des conditions du travail.

Le règlement actuellement en vigueur a été rédigé par une Commission ministérielle, dont un représentant de l'Union des cheminots faisait partie. Le gouvernement a approuvé ce règlement ; il a une durée illimitée et s'applique au personnel tout entier. Chaque agent doit en recevoir un exemplaire. Toute modification doit être approuvée par le Ministre. Tous les 5 ans le règlement est revu ; lors de désaccord à ce sujet

entre le Ministre et la Direction des chemins de Fer, le Ministre décide.

7° Conditions de travail (Statut du Personnel).

Un appel au Conseil de prud'hommes est possible lors d'amendes dépassant un quart du salaire journalier, lors d'admonestations écrites et lors de révocations.

Le Conseil de prud'hommes se compose de trois personnes et d'un secrétaire. Un des membres est désigné par l'appellant, un autre par la Direction, le troisième qui remplit les fonctions de président est choisi dans une liste, dressée tous les deux ans par la Direction, de concert avec les syndicats. Il n'y a pas d'appel possible contre la décision du Conseil de prud'hommes.

Avant de révoquer un agent qui est à son service depuis plus d'un an, la Direction a le devoir de demander l'avis d'une Commission Consultative ; elle n'est cependant pas tenue de se conformer à cet avis. La Commission Consultative est composée de 3 membres qui sont désignés tous les deux ans par la Direction, de concert avec les Comités Directeurs des syndicats, disposés à la collaboration.

L'appel est permis de la révocation disciplinaire. Si le Conseil de prud'hommes juge qu'elle est injustifiée, la Direction peut tout de même ouvrir recours à son droit d'appliquer la révocation « honorable » ; elle doit verser dans ce cas à l'agent en cause, 1/12 du salaire journalier multiplié par 70, pour chaque mois de service.

Pour l'exercice des fonctions publiques on accorde aux agents un congé non-rétribué.

8° Durée du Travail.

Aux termes de la loi sur les chemins de fer du 9 avril 1875, le gouvernement doit déterminer la durée minimum et maximum du service.

Est considérée comme durée du service le laps de temps, se trouvant entre deux coupes de repos ininterrompues, après déduction des pauses. Ces pauses ne sont cependant pas déduites lorsqu'elles sont de moins d'une demie ou lorsqu'elles se trouvent entre 9 heures du soir et neuf heures du matin.

Pour le personnel des bureaux qui fait aux haltes du service extérieur, ainsi que pour celui qui, d'après l'avis du Ministre, fournit du travail continu ou particulièrement fatigant, la durée du service ne peut point dépasser les 10 heures.

La durée totale du travail ne peut se monter en deux semaines consécutives à plus de 90 ou 96 heures pour le personnel des bureaux et ni à plus de 102 heures pour les autres catégories fournissant un travail continu ou particulièrement fatigant.

Le personnel des remises de locomotives et des petits ateliers ne peut pas travailler plus de 10 heures par jour ni plus de 100 heures en deux semaines consécutives.

La durée totale du travail en deux semaines consécutives ne peut pas dépasser 108 heures pour le personnel de la locomotive, 114 heures pour le personnel des trains, 132 resp. 144 heures pour le personnel de surveillance de la voie et 114 heures pour les autres catégories.

Dans beaucoup de cas, le Ministre est autorisé à permettre des dérogations :

Les femmes ne peuvent faire des services de garde entre 10 heures du soir et 5 heures du matin. La durée du travail pour les ouvriers qui travaillent dans les ateliers principaux aux réparations des locomotives et des voitures a été fixée à 48 heures par semaine.

Le travail dominical et nocturne est considéré comme service normal. Des heures supplémentaires ne sont rétribuées que lorsqu'elles sont la conséquence de retard des trains ; on accorde dans ces cas 1/10 du salaire journalier.

Pour le personnel des ateliers centraux, il y a la stipulation spéciale que, lors de travaux en dehors des heures de travail fixées, on accorde une allocation de 25% du salaire horaire jusqu'à *minuit* et de 50% de *minuit* à 7 heures. Pour le travail dominical ou des jours fériés on accorde le double salaire.

Les employés supérieurs ont 28 jours de congé par an, les ingénieurs-adjoints et chefs de bureau ont 21 jours, les autres

agents ont un congé de 14 jours qui après 15 années de service est prolongé de 4 jours et après 25 années de 7 jours.

On accorde en outre, lors de décès du conjoint ou de parents au premier degré 2 jours, et lors décès de parents au deuxième degré ou lors d'accouchement de la femme un jour de congé avec solde. Dans des cas spéciaux, comme lors de grave maladie d'un membre de la famille ou de parents en ligne directe, la Direction peut accorder un congé spécial avec solde.

On accorde des congés non-rétribués pour l'exercice de fonctions publiques et pour l'exercice de fonctions syndicales.

9° Réglementation des salaires.

Pour les différentes catégories on a fixé des salaires minima et maxima qui ont trait à la 1ère classe des lieux de résidence la plus chère.

Les salaires dans la 1ère classe sont les suivants :

Nombre des échelles:	Minimum Maximum	
	fl.	fl.
1° homme d'équipe, ouvrier de la voie, lampiste, serre-frein	1580	1797
2° surveillant, facteur de ville, cocher, élève-conducteur	1647	1897
3° Garde-bloc, conducteur (avancement jusqu'à fl. 2196 échelle 4)	1697	1997
3a) Elève-mécanicien; chauffeur	1747	2122
4° Télégraphiste, brigadier de manœuvre, chef du triage, agent du poste de manœuvre	1797	2196
5° Chef du service des manœuvres, chef-facteur (avancement jusqu'à l'échelle 7), électricien	1847	2346
6° Dessinateur	1400	2000
7° Chef de train, employé, chef de halte, chef d'équipe, chef électricien, chaudronnier, mécanicien d'usine, chef-facteur (voir 5)	1897	2496
8° Mécanicien de route, contrôleur de train, employé de gare	2016	2784
10° Commis (fl. 100 en plus lors de service de gare)	2137	3648
11° Commis principal, chef de gare 3e classe, chef mécanicien	2496	3840
12° Chef de gare 2e classe	2784	4128
13° Chef de bureau (fl. 100 en plus lors de service de gare), chef de gare 1e classe B	3168	4416
14° Contre-maître d'atelier	3456	4704
15° Chef de gare 1e classe A	3840	5088
19° Ingénieur 2e classe	4400	6500
20° Inspecteur, ingénieur 1e classe et de la traction	4600	9000
22° Ingénieur en chef	5500	indé-terminé
23° Chef de service	8000	

A partir du 1er janvier la Direction a diminué avec l'approbation du gouvernement tous les salaires de 10%. (Des négociations sont actuellement (mi-février 1924) en cours avec les diverses organisations du personnel, afin d'obtenir une réglementation à effet rétroactif jusqu'au 1er janvier. Cet accord comporterait :

Le personnel entier verserait dorénavant 12½% pour la retraite au lieu de 8%, les agents des lieux de résidence de 4ème classe subiraient une réduction de 12% au lieu de 16% en plus une réduction générale de 1%; le personnel des grands ateliers subira une réduction de 3% et les autres agents de 5%.

Quelques gratifications seraient en outre supprimées, telles que l'allocation de 4 jours de salaire lorsque l'agent en cause n'avait pas été malade durant toute l'année et la gratification d'un jour de salaire.

En sus du salaire, les agents mariés reçoivent à partir du troisième enfant pour chaque enfant au-dessous de 18 ans une allocation de 2½% avec un minimum de fl. 50,— et un maximum de fl. 200,— par an et par enfant. L'union des cheminots s'est opposée à cette allocation familiale, considérant qu'elle signifie un abaissement du niveau général.

Le personnel des locomotives a droit en sus de son salaire à une prime d'économie de combustible et de graisse. Le montant moyen de ces primes est calculé à raison de fl. 250 par an, lois des calculs servant à établir la base pour les retraites.

Il reçoit en outre, lors d'absence du lieu d'attache, une indemnité se montant à 7 cents par heure. La moyenne de ces indemnités se monte à environ fl. 180,— par an. Le personnel

des trains a également droit à ces indemnités d'absence, qui pour lui se montent en moyenne à fl. 80 par an.

Le salaire maximum dans les différentes catégories est atteint par des avancements annuels qui sont de 50 à 400 fl. par an. Pour la majorité du personnel, l'avancement annuel est de 52 à 150 florins. Lorsque les augmentations annuelles ne lui sont pas accordées, un agent a le droit de faire appel à la Commission Consultative, qui soumet son opinion à la Direction.

A l'exception du personnel des ateliers centraux, pour lesquels le salaire est fixé sur la base de 48 heures par semaine, on accorde aux travailleurs le salaire pour les 7 jours de la semaine.

Le barème des salaires est divisé en 23 échelles; la grande majorité du personnel appartient cependant aux 13 échelles inférieures.

Lors de travaux hors du lieu d'attache, on accorde une indemnité de 27 cents par jour et de 52 cents par heure nocturne pour les lieux de résidence de 1ère classe. Lors de déplacement non-demandé, on accorde une indemnité égale à 1 mois de salaire aux agents mariés et aux célibataires le salaire de 7 jours.

Après 25 années de service les agents reçoivent une gratification du montant d'un mois de salaire. Lors d'intérimat à une fonction mieux rétribuée, on accorde par jour une allocation égale à la différence des salaires maxima des deux emplois. Ceci ne s'applique pas au service des bureaux.

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

Lors d'incapacité au service à la suite de maladie ou d'accident, le personnel permanent a droit à son salaire durant une année entière. Lorsqu'après un an il est permis de supposer que l'incapacité ne sera pas de nature durable, on paye durant la deuxième et la troisième année 70% du salaire; l'agent a droit cependant durant la deuxième année à recevoir un mois de salaire pour chaque année entière de service accomplie.

Lorsque le malade reçoit, en vertu de l'assurance légale, une rente, ce montant est déduit du salaire. Le contrôle est effectué par des médecins contrôleurs, désignés par la Direction.

En cas de décès, le salaire est payé jusqu'à la fin du mois dans lequel le décès a eu lieu. La veuve ou les ayants droit reçoivent en outre une allocation d'une demi année de salaire.

Pour le personnel des chemins de fer, une caisse de retraites a été créée, à laquelle tous les agents doivent être inscrits. On est en train d'en modifier l'organisation, en attendant la nouvelle réglementation qui aura effet rétroactif jusqu'au 1er juillet 1922, on déduit 8½% des salaires; les autres frais sont portés par la Direction.

Les agents peuvent faire valoir des droits à la retraite après 7 années de service. Pour chaque année de service, on accorde 2% du salaire, calculé d'après les 3 dernières années de service, avec un minimum de 30% et un maximum de 70% du salaire.

Lors de démission, les titres à la retraite sont conservés, lorsque au moins 15 années de service ont été fournies. La retraite est versée dans ce cas à l'âge de 65 ans.

11° Le libre parcours.

Le personnel a droit au libre parcours sur toutes les lignes des chemins de fer et des tramways exploitées par les compagnies; lors de voyages de service, de déplacement, d'entrée au service, de sortie du service pour raison de santé ou d'âge avancé ou lors de voyages privés.

Ont droit au libre parcours en 1ère classe: les inspecteurs adjoints, inspecteurs-adjoints aspirants, ingénieurs-adjoints et ingénieurs-adjoints aspirants;

en 2e classe les employés au-dessus du rang de commis; en 3e classe les autres agents.

Les employés supérieurs qui reçoivent dans la 1ère classe des localités un salaire d'au moins fl. 2377,50, ont un permis

permanent de libre parcours. Les autres employés et agents ont droit à 30 voyages gratuits par an.

Les agents célibataires ont en plus, 37 fois par an, droit au parcours gratuit, uniquement cependant pour aller voir leurs parents aux jours de congé. On accorde le même droit toutes les semaines aux agents mariés pour aller voir leur famille, lorsque celle-ci n'habite pas le lieu de résidence de l'intéressé.

Dans une mesure limitée, on accorde également le libre parcours aux membres de la famille, c'est-à-dire à la femme, aux enfants non-mariés qui reçoivent l'enseignement ou l'instruction hors du lieu de résidence, aux personnes faisant le ménage d'agents veufs ou divorcés ayant un ou plusieurs enfants à leur charge. Les enfants adoptifs ou enfants d'un autre lit sont également considérés comme enfants lorsqu'ils sont complètement à la charge des parents adoptifs.

Les retraités et les agents mises demi-solde ont également droit pour eux et leurs femmes au libre parcours dans une mesure limitée.

On accorde également des permis de libre parcours pour des voyages à l'étranger.

12° Récompenses et sanctions pénales.

On accorde des récompenses aux agents qui se sont distingués par des services remarquables, qui ont su éviter des accidents, qui ont fait preuve de présence d'esprit ou de courage ou fait des inventions et des améliorations de valeur pratique pour l'exploitation. Ces récompenses sont : citation à l'ordre du jour ; gratification, avancement par choix. Des punitions peuvent être infligées lors de fautes et peuvent être :

- a) admonestation écrite ;
- b) perte d'un ou de plusieurs jours de congé ;
- c) suppression du libre parcours ;
- d) amendes ;
- e) déplacement sans compensation de frais de déménagement ;
- f) réduction de salaires ;
- g) changement de service ;
- g) révocation.

On accorde à l'inculpé l'occasion de se justifier, avant d'appliquer la punition. L'inculpé est informé par écrit de la punition infligée. Les organisations du personnel n'ont pas le droit de dire leur avis au sujet des enquêtes.

Lors de condamnation à une amende de moins d'un quart du salaire journalier la retenue n'est faite que, lorsqu'une nouvelle punition est infligée. Si ceci n'a pas lieu pendant les premiers 6 mois, la punition est considérée comme nulle et non avenue.

D'autres condamnations peuvent également être faites avec sursis. Elles sont supprimées lorsqu'elles n'ont pas été portées à exécution dans le délai d'un an. Lors d'appel au conseil de prud'hommes, l'application de la punition est différée jusqu'après la sentence.

Les amendes sont retenues sur le salaire et versées dans un fonds. On ne retient jamais plus qu'un salaire journalier par mois, à moins que l'agent ne le demande d'une façon expresse.

Lors de faute grave, pouvant être punie par une révocation immédiate, on peut appliquer une suspension provisoire. Cette suspension est périmée, au plus tard, le jour suivant celui, auquel la punition infligée a été communiquée par écrit à l'inculpé ou après 15 jours. On paye durant la période de suspension 2/3 du salaire.

La communication écrite annonçant que l'inculpé a été condamné à une révocation immédiate a comme conséquence une suspension du service. Cette suspension est périmée par l'application de la punition ou lors d'annulation de la peine par le conseil des prud'hommes. L'agent n'a dans ce cas aucun droit au salaire durant la période de suspension.

L'ébriété répétée est punie par la révocation disciplinaire.

13° Le logement.

Dans bien des cas la Direction s'intéresse, en collaboration avec le gouvernement et les communes, à la construction

d'habitations. Les agents à qui l'on accorde des logements de service sont obligés de les habiter. Le loyer de ces habitations se monte à 10% de leur salaire.

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

Pour le personnel de la traction, il y a dans bien des dépôts des établissements de bain, dont on fait un usage fréquent. Il y a parfois des plaintes, au sujet de l'entretien de ces installations, mais il faut dire qu'il y a également de la faute du personnel.

Il existe dans beaucoup de localités des dortoirs qui en général ne donnent pas lieu à des plaintes.

Il n'existe pas de cantines spéciales pour les cheminots ; aux buffets des gares le personnel peut s'acheter à prix réduit certains mets et boissons.

Le nettoyage des voitures ne se fait pas automatiquement. L'attelage automatique n'est pas appliqué, bien que l'organisation en ait saisi la Direction et que les expériences faites par elles, avec l'appui de la Direction, avec le système Boirault aient donné de très bons résultats.

15° La tenue de service.

Certaines catégories du personnel reçoivent la tenue du service.

un mécanicien reçoit : 1 casquette, 1 pantalon, 3 vestes en coutil bleu,

un conducteur reçoit : 1 casquette, 1 tunique, 1 pantalon, 1 pardessus,

un serre-frein reçoit : 1 casquette, 1 veston, 1 pantalon, (au lieu de veste 1 pardessus),

un ouvrier du triage : 1 casquette, 1 pantalon, 1 paire de jambières, 1 chandail, 3 blouses,

un sous-ches de gare : casquette, 1 tunique, 1 pantalon, 1 pardessus, 1 imperménéable,

un ouvrier : 1 casquette, 1 pantalon, 1 vareuse, 1 chandail,

un cantonnier : 1 casquette,

un nettoyeur : 1 casquette,

contrôleur de gare : 1 casquette, 1 tunique, 1 pantalon,

Agents du poste de manœuvre : 1 casquette.

16° La visite médicale et visite des yeux.

La visite médicale n'a lieu que lorsqu'une maladie ou un accident la nécessitent. La visite des yeux se fait à 45 ans révolus et doit ensuite être répétée tous les 5 ans, à moins que le médecin juge nécessaire de répéter l'examen dans un délai plus bref.

Si l'examen prouve que l'intéressé réformé est apte à d'autres services que le sien, ou lui donne autant que possible l'occasion de passer dans un autre emploi. Dans le cas où ce changement d'emploi comporterait une diminution de salaire, cette différence est compensée.

Le résultat de l'examen est communiqué par écrit à l'agent qui, lors de réforme, peut demander un nouvel examen, à faire par une commission de trois médecins, dont il peut en désigner un.

17° Sanatoria, colonies de vacances et de convalescence.

Il y a deux maisons de convalescence créées par ces associations du personnel. Les membres de ces associations, ainsi que leurs familles peuvent, en cas de maladie, être soignés gratuitement dans ces établissements.

18° Apprentissage technique.

Abstraction faite des efforts du personnel dans ce sens, il n'est pas fait grand'chose pour l'apprentissage du personnel.

Il faut faire exception pour le personnel de la locomotive. Pour celui-ci un service spécial d'instruction a été créé, après que l'Union néerlandaise des Cheminots avait entrepris la chose.

L'Union publie un organe technique pour le personnel de la locomotive. Elle est cependant d'avis que l'instruction du personnel incombe à la direction.

L'Attelage Automatique des Wagons.

Une application expérimentale en France.

En Avril 1921, par la voie de ses Délégués, la Fédération Nationale des Cheminots Confédérés déposait un vœu au Congrès International de l'I. T. F. à Genève, en vue de l'application d'un système d'attelage automatique des véhicules dans les chemins de fer, adopté à l'unanimité. En Octobre 1922, ce vœu fut repris à Vienne avec mention d'une action internationale pour son application. Des démonstrations réduites eurent lieu à Genève, en gare de Cornavin et en gare de Rotterdam, sur la demande des cheminots hollandais.

Les Cheminots Français, de leur côté, ne restèrent pas inactifs, et c'est ainsi que, reprenant une décision du Parlement qui, en 1914 avait voté une somme de 8.000.000 de francs pour une application expérimentale, la guerre ayant écarté cette exécution, la Fédération Confédérée obtenait que les décisions de 1914 fussent respectées. C'est ainsi qu'une application expérimentale en service très étendue fut décidée avec 12.000 appareils.

Les Chemins de Fer de l'Etat furent désignés pour cette application qui devait durer trois mois dans la zone de La Rochelle.

Au nom de la Fédération, le signataire de ces lignes renseignait le Bureau de l'I. T. F. sur l'application qui se déroulait paisiblement, mais des préoccupations intérieures les empêchèrent d'étudier la question et faire un rapport.

C'est notre camarade et ami Nathans qui fut désigné par l'I. T. F. ; Molmaker et un autre camarade devaient l'accompagner, mais des préoccupations intérieures les empêchèrent au dernier moment d'accomplir leur mandat.

Sur sa demande, j'ai accompagné Nathans et, les 29 et 30 Janvier 1924, nous avons assisté au feu normal de l'application expérimentale qui dure depuis le 19 novembre 1923. L'Administration des Chemins de Fer de l'Etat, par M. l'Inspecteur Principal Galland, commandant des gares de La Rochelle, nous a donné toute facilité, pour faire opérer les différentes manœuvres que nécessite l'appareil amovible, indispensable pour la période transitoire. Accouplement des véhicules et désaccouplement, montage et démontage de l'appareil, manœuvre à la gravité, ou accrochage d'un train complet, monter sur un train de marchandises, pour, de la vie, s'assurer du maintien de l'appareil en marche dans les courbes, dans les montées et descentes. En un mot, nous avons pu nous rendre compte que l'appareil Boirault répondait à toutes les conditions de sécurité, de facilité et de garantie que nous avons toujours exigées d'un accoupleur automatique.

Toute la Presse parisienne, régionale et locale avait répondu à notre invitation et c'est devant les représentants de la Presse et de l'I. T. F. que M. l'Ingénieur Lomond et M. l'Inspecteur Galland ont résumé les impressions générales par ces déclarations : « L'appareil, tout en assurant une sécurité parfaite au personnel, réalise une économie de temps très appréciable dans le temps d'une gare de triage en particulier, et dans les manœuvres de gare en général, et nous affirmons que rien ne doit pouvoir s'opposer à l'application générale de l'accoupleur Boirault. »

Nathans a affirmé de son côté qu'il était émerveillé de ce qu'il avait vu et qu'il insisterait auprès de l'I. T. F. et du Bureau International du Travail pour qu'une solution rapide intervienne dans l'intérêt du personnel et du trafic.

Il a rappelé que la Conférence Internationale du Travail, dans sa cinquième session, a été saisie d'un vœu de notre ami Charles Schürch, délégué ouvrier Suisse, vœu voté et dont voici la teneur :

« La cinquième session de la Conférence Internationale du Travail considérant l'importance, pour la sécurité du travail dans les exploitations de chemins de fer, des questions relatives à l'accrochage des véhicules, prie le Conseil d'Administration de se renseigner auprès des Gouvernements et des Organisations Internationales, Techniques et Professionnelles, sur la question de l'accrochage automatique, afin de déterminer si une entente internationale est désirable en la matière, dans l'intérêt des travailleurs. »

En conclusion de ses impressions, Nathans a envoyé au Conseil du Bureau International du Travail, la dépêche suivante :

« Ayant constaté personnellement les bons résultats donnés par l'application expérimentale de l'appareil d'attelage automatique Boirault dans la zone de La Rochelle des Chemins de Fer de l'Etat, j'ai pu me convaincre que la possibilité de la mise en pratique de l'attelage automatique a fait de tels progrès que, vu le nombre d'existence humaines, de cheminots, sacrifiées chaque année en manœuvrant des véhicules à accrochage à vis et les améliorations techniques apportées par l'appareil automatique à l'exploitation des Chemins de Fer, il serait impardonnable de prolonger la période d'essais et d'étudier plus longtemps l'application de l'attelage automatique, cette application ne devant pas comporter suppression de personnel actuellement en service. »

Cette dépêche résume mes impressions. Il est temps que les cheminots cessent d'être les victimes de la routine et de l'avarice des Compagnies de Chemins de Fer.

Marcel Bidegaray.

Nous rappelons que l'Union Internationale des Chemins de Fer, dans sa session d'avril prochain, s'occupera également de la question de l'attelage automatique. Le Bureau de l'I. T. F. soumettra à cette conférence un rapport où seront énoncés l'opinion et les désirs des cheminots à ce sujet.

La grève des cheminots polonais.

L'origine de la grève des chemins de fer fut un conflit de salaires. La Diète a récemment discuté deux projets de loi, ayant trait aux fonctionnaires d'état et aux retraités. Rappelons à ce propos que presque tout le réseau de Pologne appartient à l'Etat et que les cheminots sont par conséquent presque tous fonctionnaires publics. Les revendications des cheminots furent formulées par le Comité Central des fonctionnaires d'Etat et appuyées dans la Diète par les députés de la gauche. Ces tentatives échouèrent cependant devant l'attitude hostile de la majorité national-démocrate et populiste.

En dehors de la Diète le Comité Central des Fonctionnaires insista aussi auprès du gouvernement afin d'obtenir : une allocation de 172% des salaires en compensation du paiement insuffisant durant la période précédente ; un mois de salaire supplémentaire comme subvention pour les achats d'hiver (des gouvernements précédents avaient accordé cette allocation) ; un réajustement bimensuel des salaires au chiffre officiel du coût de la vie et quelques autres revendications de moindre importance. Le gouvernement les repoussa toute alléguant le manque de ressources.

Des meetings de fonctionnaires publics réunis à Varsovie, Cracovie, Léopol et dans d'autres villes, adoptèrent des résolutions disant qu'ils auraient recours à la grève le 6 octobre, si le gouvernement n'accédait pas à leurs demandes. Vers la fin de septembre le gouvernement se décida alors d'offrir l'allocation dérisoire de 30% des salaires mensuels.

Le 28 septembre une délégation des fonctionnaires eut une entrevue avec le Président du Conseil, M. Witos ; tout ce qu'ils purent obtenir de lui, ce fut la déclaration suivante : « Faites ce que vous voulez. Demain sera pis qu'aujourd'hui. Je ne puis vous dire rien de plus. »

Une séance plénière du Comité Central des Fonctionnaires se réunit alors au début d'octobre à Varsovie. On y décida de faire de nouvelles démarches auprès des membres du Parlement. Il y eut plusieurs réunions tant avec les députés de la gauche qu'avec ceux de la droite ; à la suite de l'attitude de ces derniers, elles n'aboutirent à aucun résultat. C'est alors que le Comité lança un communiqué à la presse et soumit un mémoire à la diète, exposant la manière d'agir fallacieuse des députés de la droite.

Les représailles ne se firent pas attendre ; un membre du Comité Central des Fonctionnaires, ainsi que plusieurs membres de la délégation qui avait été reçue par M. Witos furent révoqués. Une motion de protestation présentée par les

membres socialistes de la Diète fut rejetée ce qui ne manqua pas de causer une irritation profonde parmi les cheminots.

Les 12 et 13 octobre 1923 le Congrès National du Syndicat des Mécaniciens se réunit et décida de se mettre en grève, si avant le 22 octobre leurs revendications n'avaient pas abouti. Le 18 octobre, la situation fut envisagée par une conférence commune des Syndicats des Cheminots et des Mécaniciens de la section des Cheminots du Syndicat Professionnel Polonais et des Employés des Postes. Le 22 octobre, l'union des cheminots présenta au Ministre des chemins de Fer un mémoire exposant, entre autres, les revendications suivantes :

1° Paiement immédiat de 170% des salaires d'octobre comme subvention pour les achats d'hiver.

2° Règlement des salaires en conformité avec l'indice du coût de la vie.

3° Abolition des règlements permettant aux autorités d'expulser les cheminots sans leur en faire connaître les motifs.

4° Application totale de la loi sur les huit heures.

5° Présentation à la Diète d'un projet de loi étendant la loi sur les retraites aux travailleurs journaliers permanents.

6° Suspension des révocations des travailleurs journaliers ayant déjà des titres à la retraite. Paiement d'avances sur la retraite aux travailleurs déjà licenciés, qui se trouvent dans ce cas.

7° Nomination définitive de tous les travailleurs des ateliers et dépôts, actuellement journaliers.

8° Nomination en permanence de tous les travailleurs temporaires ayant rempli pendant la durée ininterrompue d'un an le service d'agents permanents.

Le Ministre des Chemins de Fer répondit que la situation financière empêchait d'accorder l'allocation demandée, mais qu'il considérerait les autres points et répondrait par écrit.

Le 22 octobre, les mécaniciens à Cracovie et à Léopol se mirent en grève et le mouvement s'étendit bientôt aux autres localités de ces districts. Les travailleurs des P. T. T. ainsi que ceux d'autres catégories manifestèrent le désir de déposer le travail à leur tour. Le Président de l'Union des Cheminots s'adressa au Ministre en lui exposant la situation ; le Ministre reconnut que les demandes étaient justifiées, mais déclara, qu'il ne pouvait pas répondre, sans avoir consulté le Ministre des Finances. Le lendemain il communique par téléphone que le gouvernement ne pouvait faire des concessions sur les points les plus importants.

Ces faits furent publiés dans la presse et immédiatement les cheminots et les postiers du pays entier commencèrent à déposer le travail et se déclarèrent solidaires avec les grévistes des districts de Cracovie et de Léopol. Le 27 octobre la grève était à peu près générale, en diminuant ou empirant dans les diverses localités, selon la sévérité des mesures, prises par les autorités.

Le gouvernement à son tour voulut liquider le conflit en appelant les cheminots sous les drapeaux et en déclarant la loi martiale. C'est alors que la Commission Syndicale se préoccupa de l'affaire et, appuyée par le parti socialiste de Pologne, elle déclara le 5 novembre la grève générale.

La grève proclamée, les repréailles commencèrent. Les journaux ouvriers ainsi que des manifestes des grévistes furent confisqués en Galicie ; des saisies et des confiscations étaient à l'ordre du jour. A cause de cela, il était excessivement difficile de répandre les nouvelles de la grève qui s'étendit rapidement, en dépit de ces mesures.

Ainsi tous les travailleurs ont manifesté leur solidarité avec les cheminots, spécialement dans le district de Cracovie, où l'institution des cours martiaux causa une vive indignation qui fut augmentée encore par la prohibition des meetings en plein air. La situation devint très tendue. Le 6 novembre 1923, de bonne heure, des milliers d'ouvriers commencèrent à s'assembler à la place St. Etienne et dans les rues contiguës, dans le but de se rendre à la Maison Syndicale et d'y organiser un meeting, comme de coutume. Ils trouvèrent le chemin barré par un cordon de police. L'excitation croissait. Soudainement un coup de feu tomba du côté de l'Hôtel de Ville et tua un des

cheminots. La police eut également recours aux armes et tira sur la foule qui, à son tour, se précipita sur la police et en désarma une partie. Une fusillade confuse commença. Ayant désarmé plusieurs escadrons de police et d'infanterie, les ouvriers s'emparèrent de leurs armes et mirent en fuite deux escadrons d'uhlans lancés sur eux, qui durent laisser des morts et des blessés. Deux tanks furent ensuite envoyés au lieu du combat, les ouvriers s'emparèrent d'un de ceux-ci et se mirent à en faire usage. Les autorités militaires se virent contraintes de retirer leurs troupes et de laisser, pour peu de temps, les ouvriers maîtres de la ville. Bientôt cependant une garde civique fut organisée qui réussit à rétablir l'ordre.

Le Gouvernement sous l'impression des événements de Cracovie céda en apparence. Une conférence eut lieu le même jour avec le Président Witos et le communiqué suivant fut publié le soir même dans la Presse :

« Le Gouvernement supprime les cours martiaux et la militarisation des cheminots. Aucun gréviste ne sera révoqué. En ce qui concerne les revendications économiques, des pourparlers auront lieu entre les travailleurs et les ministres. Le projet concernant le réajustement bimensuel des salaires sera soumis à la Diète. A partir du 1er décembre les salaires seront payés sur la base de la nouvelle loi sur les salaires déjà ratifiée. Des indemnités seront accordées au mois de novembre, en conformité avec l'indice du coût de la vie et on s'entendra sur la somme à accorder pour les achats d'hiver. Le Gouvernement est disposé à augmenter le multiplicateur pour les salaires. »

Nous faisons donc un appel à tous les cheminots et postiers afin qu'ils reprennent le travail, aussitôt que possible. Le soir même la Commission Syndicale leva également la grève et le 8 novembre le travail avait été repris presque partout.

Bientôt, il fut évident que les travailleurs auraient de la peine à cueillir les fruits de leur victoire. Beaucoup d'hommes, en retournant au travail, constatèrent qu'on posait des conditions à leur réintégration. Dans plusieurs districts des hommes qui avaient pris une part active à la grève furent révoqués. Dans le district de Posen seul, leur nombre se monta à 500. Dans d'autres localités les hommes étaient arrêtés par les autorités militaires.

Le 8 novembre 4 membres socialistes du Parlement s'adressèrent au Président et l'informèrent de la situation. M. Witos déclara que la militarisation des cheminots avait été abolie partout, sauf dans le district de Cracovie où les hommes n'étaient pas retournés au travail. S'ils se décidaient à le faire la situation normale y serait rétablie également. Il promit ensuite de s'occuper des autres griefs. Reste à voir si cela sera fait et si le Gouvernement tiendra ses promesses. Il est certain qu'il fera ce qu'il peut pour s'en libérer. Mn.

Allemagne.

L'électrification des Réseaux de l'Etat.

L'électrification des Chemins de Fer n'a été prise en mains avant la guerre qu'avec des hésitations qui ne trouvaient pas pour une petite part leur cause dans des considérations d'ordre stratégique.

Actuellement, sur une longueur totale du réseau de 53000 kilomètres, 358 kilomètres sont exploités à l'électricité, tandis qu'on est en train de préparer, sur une longueur d'environ 756 kilomètres, des lignes pour la traction électrique.

La traction électrique sera appliquée plus spécialement dans les secteurs où l'on peut disposer de forces hydrauliques, (ce qui est le cas notamment dans l'Allemagne méridionale) ou dans ceux où l'on peut se servir de combustibles à bon marché, comme c'est le cas dans l'Allemagne centrale où se trouvent des gisements étendus de lignite, appartenant au Réseau du Reich.

Les lignes sur un long parcours sont exploitées au courant alternatif simple qui est assuré par une conduite posée sur les rails ayant un voltage de 15000 volts et une fréquence de 16%. Pour les trajets plus courts, l'espèce de courant est déterminée selon les cas.

Le courant est produit en partie par des centrales appartenant à l'exploitation, en partie par d'autres centrales. Ayant l'intention de produire dorénavant le courant à bon marché

dans leurs propres centrales, les chemins de fer de l'Etat ont acquis à Bitterfelder et à Niederlausitzer d'importants lits de lignite, à même de produire 280 millions de tonnes et pouvant suffire pour l'exploitation des lignes urbaines, suburbaines et de ceinture de Berlin, ainsi que pour un nombre de grandes lignes, durant plus de 80 ans. On compte acquérir encore d'autres gisements.

Tandis qu'au premier avril 1910 il n'y avait qu'une seule locomotive électrique dans l'exploitation, le nombre est actuellement, en dépit des circonstances peu favorables pour la construction de locomotives électriques, de 102 locomotives et de 188 voitures motrices ; 71 locomotives sont en outre en construction et 136 locomotives ainsi que 77 voitures motrices devront encore être construites. Les chemins de fer du Reich disposeront alors d'un total de 279 locomotives et 265 voitures motrices. Le développement de la traction électrique n'a pas permis jusqu'ici la construction d'un type unique, vu que pour déterminer celui-ci, il faut qu'on ait construit et essayé différents types.

Parmi le matériel roulant du réseau du Reich, il y a à l'heure actuelle les locomotives électriques suivantes :

a)	Locomotives de trains rapides du type	2 B 1
b)	» » » » » » » »	1 C 1
c)	» » trains-omnibus » »	2 B + B 1
d)	» » » » » » » »	1 C 1
e)	» » » » » » » »	2 D 1
f)	» » » » à marchandises du type	AAA + AAA
g)	» » » » » » » »	B + B
h)	» » » » » » » »	B + B + B
i)	» » » » » » » »	C + C
k)	» » » » » » » »	D
l)	Voitures motrices à prise de courant aérienne	3 + B 1 + 3
m)	» » » » » » » »	A 1 + 1 A

Les locomotives du type AAA + AAA sont encore en construction. La construction de toutes ces locomotives a été commencée avant le déclenchement de la guerre mondiale. Avant qu'une seule locomotive ne fût encore au point de pouvoir rouler, la construction a été interrompue subitement, les entreprises ayant dû modifier leur production en vue des exigences militaires. Un manque de matériel et de main d'œuvre empêchait en outre la continuation de la construction. Ce n'est qu'à l'automne 1918, peu de temps avant la fin des hostilités, qu'elle put être reprise, bien que dans une mesure limitée. Il s'agissait avant tout de créer un type unique pour les locomotives et motrices encore à construire. Ce n'est que récemment aussi, qu'on a pu s'occuper d'installer des ateliers de réparation, à la hauteur de toutes les exigences ; ceux-ci étaient jusqu'ici très peu perfectionnés vu qu'un système unique dans la construction des locomotives et des motrices faisait défaut. Aussi bien les chemins de fer de l'Etat s'abstenaient-ils de construire des machines-outils, ainsi que des nouveaux ateliers pour la construction de véhicules électriques. A présent que les types à construire ont été déterminés, on s'est mis à l'œuvre sans délai pour créer de nouveaux ateliers qui promettent de suffire à toutes les exigences, et dont les travaux préparatoires ont été commencés dans les secteurs de Breslau, Halle et Munich.

Dans le budget des réseaux de l'Etat pour l'année dernière, la nomination de 360 wattmen avait été prévue.

Ces wattmen proviennent de la classe des conducteurs (échelle de salaires III, salaire de base minimum 726, maximum 972 marks) et sont classés de même que les conducteurs-chefs dans l'échelle IV (salaire de base minimum 834, maximum 1110 marks). Lors d'avancement, ils sont promus dans la classe V, celle des chefs de train (salaire de base minimum 978, maximum 1302 marks).

(La carrière du personnel des locomotives à vapeur commence par l'échelle IV avec la fonction de chauffeur. Ceux-ci peuvent être promus, après avoir passé l'examen nécessaire, à la fonction de mécanicien de manœuvre, échelle V, et ensuite à celle de mécanicien de route, échelle VI, salaire de base minimum 1152, maximum 1536 marks.)

Lorsqu'un mécanicien fait preuve dans un examen de posséder les capacités voulues pour le service technique supérieur au moyen, il peut passer à la catégorie VI comme secrétaire technique ou comme chef d'atelier).

Le personnel des chemins de fer électriques reçoit un apprentissage technique spécial. L'examen pour la fonction de wattman doit être précédé de l'exercice indépendant, pendant au moins 8 mois, des fonctions de receveur et d'un apprentissage pratique de 4 mois comme wattman. Les deux premiers mois de ces 4 mois de travaux pratiques sont consacrés à des services auxiliaires pour le nettoyage et l'entretien des voitures, pour des réparations peu importantes, à effectuer aux appareils électriques ou aux installations de freinage, en tant qu'elles se font dans les gares, ainsi que pour la charge des accumulateurs. Durant les derniers deux mois un candidat-wattman doit effectuer, sous la surveillance constante et la responsabilité d'un wattman, le service complet sur la ligne et aux postes de charge.

Pour l'examen permettant de passer wattman, on exige :

- 1° la rédaction convenable d'un rapport écrit sur un événement qui s'est produit durant le service ;
- 2° la connaissance des instructions pour le service des trains et des signaux ;
- 3° la connaissance des prescriptions concernant les motrices à accumulateurs et leurs parties et des instructions pour les chefs de trains, conducteurs, visiteurs, gardes-voies, gardes-barrières, aiguilleurs, chefs du triage, mécaniciens, chauffeurs, employés du service de surveillance des gares ; ainsi que les règlements sur le service de block et les postes de block, en tant qu'ils se rattachent au service d'un wattman ;
- 4° la connaissance des prescriptions sur la ligne de conduite à suivre en cas d'accidents, de dérangements dans le service ou d'événements extraordinaires ;
- 5° la connaissance de l'utilité et du fonctionnement des appareils de sûreté ;
- 6° une connaissance générale des phénomènes électriques ;
- 7° une connaissance générale de la construction d'une voiture à accumulateurs, de sa puissance, de la manipulation durant le parcours et durant l'arrêt au poste de charge, plus spécialement en vue d'une exploitation économique ;
- 8° la connaissance de la construction et du fonctionnement des appareils de freinage se trouvant sur les voitures motrices ;
- 9° une connaissance générale de l'installation d'un poste de charge.

Avant les épreuves orales et écrites, le candidat doit subir un examen pratique, comprenant un voyage d'essai. Cet examen doit servir à constater que l'agent est au courant du service de la voiture sur la ligne, dans les gares et aux postes de charge. Il doit également être à même de remédier à de légères perturbations du service, de manipuler les différents interrupteurs, de renouveler des coupe-circuits et des ampoules. Il doit pouvoir desservir d'une façon indépendante un dispositif de charge de construction très simple.

Il va sans dire qu'à l'heure actuelle la diversité des types, de véhicules et des appareils fixes occasionne de sérieuses difficultés pour desservir, entretenir et réparer le matériel roulant. Il est cependant probable que lorsque les types définitivement arrêtés seront mis en service, le personnel sera, dans un bref délai, en ce qui concerne son rendement et ses capacités, l'égal des agents des chemins de fer à vapeur.

Une autre question, maintes fois soulevée, est de savoir si le service des locomotives électriques requiert un personnel spécialisé. La question a longuement été débattue, vu qu'une partie des cercles intéressés prétend, qu'il ne faut admettre que du personnel qualifié, tandis que l'autre affirme que les travailleurs non-qualifiés, parmi lesquels se trouvent les conducteurs, dont sont sortis jusqu'ici les wattmen, apprennent très facilement à desservir des locomotives électriques. La question n'est pas solutionnée jusqu'à présent, mais il est un fait qu'avec l'apprentissage voulu, le personnel de la traction électrique peut

sans aucune difficulté être trouvé parmi les mécaniciens. La direction cependant semble rechercher surtout l'emploi de main d'œuvre à bon compte et elle fera donc travailler de préférence du personnel non spécialisé.

Le grand avantage de la traction électrique, en comparaison de celle à vapeur, se trouve dans l'économie des combustibles. Par l'électrification des lignes de la Haute Bavière, l'économie de combustibles se monte à environ 40% de l'emploi total de charbon sur le réseau de Bavière. Des avantages analogues sont acquis par l'exploitation électrique des lignes des montagnes de Silésie, de l'Allemagne centrale, et de la banlieue de Berlin avec cette différence qu'en Bavière c'est la force hydraulique qui remplace le charbon, tandis que sur les réseaux de Prusse, ce sont des combustibles inférieurs surtout du lignite qui le remplacent. Lors de la production du courant dans les centrales, on fait un usage des plus économiques des charbons employés. Les combustibles (charbon, lignite, tourbe) sont chauffés et gazéifiés; ce qui permet d'extraire du goudron (produisant à son tour de l'huile lourde, de la paraffine, de la poix etc.) du soufre, et des azotates (engrais artificiel, acides nitriques). Le gaz est conduit vers des groupes électrogènes à gaz. On travaille encore à extraire d'autres substances des combustibles. De telle façon, les meilleurs charbons qui, actuellement sont brûlés d'une façon fort peu économique, avec tous leurs composants, dans les locomotives à vapeur, peuvent être réservés à d'autres usages industriels.

Des locomotives électriques ont, en ce qui concerne le poids remorqué, un rendement supérieur de 50% à peu près à celui des locomotives à vapeur avec tenders. Une locomotive électrique est toujours prête pour le service, tandis que la locomotive à vapeur est soustraite au service durant l'allumage et l'enlèvement du fraïsil.

D'autres avantages de la traction électrique sont :

- a) Diminution du poids à vide des trains qui trouve aussi sa cause dans le fait qu'une locomotive électrique n'a pas besoin de tenders pour les provisions de combustibles et d'eau.
- b) Démarrage accéléré et vitesse augmentée des trains, partant service plus intense et emploi plus économique de la voie ferrée.
- c) Plus de désagréments, ni de dégâts causés par la fumée et plus de flammèches.
- d) Service facilité pour le personnel de la locomotive qui se trouve dans une cabine propre, chauffée et abritée.

D'après les expériences acquises, il est permis d'affirmer qu'outre les avantages susnommés, la traction électrique a encore celui d'être en moyenne de 10% meilleur marché que la traction à vapeur.

H. J.

Le premier pas vers l'aliénation de l'industrie des transports.

Le gouvernement du Reich a approuvé le 31 janvier le projet d'un décret qui prévoit la création d'un organisme économique, investi de la personnalité civile, qui administrera et exploitera à l'avenir les chemins de fer du Reich. On compte faire subir le même sort aux Postes et Télégraphes.

Le premier pas a été fait ainsi vers le transfert des transports de l'état entre les mains de l'industrie privée.

Il est remarquable que cette décision fut prise sans qu'on eût consulté le Reichstag, qui évidemment s'est éliminé lui-même en votant la loi des pleins pouvoirs. Vu cependant que la souveraineté de l'Etat sur l'administration des chemins de fer a été prévue d'une façon expresse dans la constitution, la décision du gouvernement en signifie une violation patente.

On ne saurait s'empêcher de penser que la décision du gouvernement a eu lieu plus ou moins de concert avec la Commission des Réparations et que, de même que lors de la

suppression de la journée de huit heures, nous avons affaire ici à une collaboration entre industriels français et allemands. Cette impression est fortifiée lorsqu'on lit les questions que la Commission des Réparations a soumises au Comité d'Experts; questions conçues comme suit :

1° Serait-il avantageux pour les finances du Reich si la partie du réseau des chemins de fer allemands qui n'est pas soumise à la Régie était cédée à l'industrie privée ?

2° Est-il possible de confier l'exploitation des chemins de Fer à un organisme mixte, auquel participeront, tant le capital allié que le capital allemand, tout en versant une partie des bénéfices à la classe des réparations ?

Il est en tout cas frappant combien ces questions correspondent aux vues des industriels allemands et il ne peut guère y avoir de doute que l'on réponde à ces questions dans le sens dans lequel elles ont été posées. Ceci signifie la création d'un trust mondial des transports et le passage des chemins de fer allemands au pouvoir d'un trust minier mondial.

Ratification de l'accord conclu avec la régie franco-belge.

Le Cabinet a ratifié l'accord conclu avec la régie, concernant l'exploitation des Chemins de Fer, accord entré en vigueur le 10 décembre dernier. Aux termes de cet accord, la régie s'engage, lorsqu'elle embauche du nouveau personnel, à le choisir dans les rangs des cheminots allemands. Les trains de la régie, desservant une gare d'exploitation allemande, ne peuvent être conduits que par du personnel allemand.

Le parc des voitures restera, sans restriction aucune, de propriété allemande. En cas de dégâts, des réparations devront être effectuées. Les loyers des wagons étrangers devront être portés par l'exploitation qui emploie ces wagons.

Les locomotives ayant été dirigées en janvier hors de Rhénanie, mais y ayant autrefois été remises, doivent être remises à la disposition de la régie, dans la mesure où la reprise du trafic le nécessitera. Les réparations aux rails, qui selon le désir de la régie auraient dû être à charge allemande, seront, dans les territoires de la régie, effectuées par elle. Les allemands par contre, restitueront tous les accessoires mobiles et tout le matériel de réserve, qui se trouvaient le 11 janvier dans les territoires de la régie. S'ils ont entretemps passé en privées, on ne pourra point exercer de sanction.

Les ateliers Limbourg et Dortmund seront rendus au Reich. Ils ont l'obligation d'exécuter, pour le compte de la régie, toutes les réparations dont celle-ci les chargera.

Les exploitations seront conduites de façon absolument séparée. Les billets ne seront délivrés que jusqu'aux gares « de frontière », il en sera de même pour l'enregistrement des bagages.

Les agents qui, pour commencer, ne seront pas réembauchés par la régie seront indemnisés par l'exploitation du Reich. Quant aux ouvriers qui se trouvent dans le même cas, leur nombre et le manque de ressources ne permettent, hélas, pas d'agir de même à leur égard. Si toutefois la régie s'emploie sérieusement à créer aussi vite que possible un trafic à peu près normal, la situation s'améliorera sans délai, car l'opinion française que l'on pourrait, avec un personnel sensiblement réduit, faire fonctionner les réseaux compliqués de Rhénanie et de Westphalie, ne peut être soutenue que par des personnes, ne disposant pas de l'expérience voulue.

La ligne de démarcation entre les réseaux exploités par la Régie et ceux du Reich a été déterminée comme suit :

Restent dans l'exploitation du Reich :

Les parcours sur la rive droite du Rhin en Bade, y compris la ligne Mannheim, Gross-Gerau, Francfort, avec les embranchements sur Germersheim, Spire, Ludwigshafen et Worms. (Ces gares elles-mêmes sont soumises à la Régie, mais jusqu'à leur

entrée en gare, les trains circulent sous le régime de l'exploitation de l'Etat.) Le parcours Francfort, Hombourg-Bains, Friedrichsdorf, Usingen, Weiffburg, Eschhofen sur la ligne de Limbourg, où débouche la ligne du Taunus par Idstein, Niederselters. Le trajet jusqu'à Limbourg, et de là vers le Nord jusqu'à Staffel, est d'exploitation commune. A partir de Staffel, le réseau du Reich commence, Westerbourg, Altenkirchen, Au etc. Ici commence la zone anglaise où l'exploitation est comme auparavant dans les mains du Reich. Les lignes situées à l'est de cette ligne ne sont aucunement soumises à la régie; celles à l'ouest sont en partie exploitées en commun; quelques courts trajets font toujours partie des réseaux de l'Etat.

Rhénanie-Westphalie: Le trajet Hamm, Unna, Schwerte, Mettmann (vers Dusseldorf) ainsi que la ligne au sud de celle-ci par Barmen-Elberfeld vers Cologne et les embranchements vers le nord dans la Ruhr, se terminant à Hattingen, Kupferdreh, Velbert, Ratingen (ces gares elles-mêmes étant exploitées par la régie). De Hamm à Scharnhorst, et de là à Dortmund, gare centrale, exploitation commune; exploitation du Reich de Dortmund-Sud à Löttringhausen, Vorhalle et à l'est de cette ligne.

Dans le nord de la Ruhr: exploitation allemande sur la ligne Hamm, Lunen, Dulmen et de là sur la grande ligne partant de Munster, allant vers la Hollande, Wesel inclus, et sur toutes les lignes plus au nord.

Suisse.

Chiffres parlants.

Dans « Le Cheminot » du 1er février, l'organe français de la Fédération Suisse des Cheminots, les faits suivants sont opposés aux affirmations de la presse bourgeoise, selon lesquelles les chemins de Fer Fédéraux auraient été ruinés par l'introduction de la journée de huit heures.

« En 1923, le personnel des C. F. F. a diminué de 1066 unités dit la statistique officielle du service fédéral du personnel.

1066 hommes de moins qu'en 1922, et le maintien de la journée de huit heures. Et cette réduction du personnel correspondait à une forte augmentation du trafic: en 1923, on a transporté 5.851.120 voyageurs et 1.407.255 tonnes de marchandises de plus qu'en 1922.

Les trains transportant 1000 voyageurs ou 1000 tonnes de marchandises sont rares. Il aurait fallu 5851 trains de voyageurs et 1407 trains de marchandises facultatifs et spéciaux pour faire face à l'accroissement du trafic s'il n'avait pu être écoulé en partie par les trains ordinaires. Cela représente quelque chose.

Depuis 1919, année où l'on a commencé à introduire la journée de huit heures, le compte de profits et pertes des C. F. F. n'a cessé de s'améliorer de façon saisissante.

Les déficits étaient les suivants au cours des cinq dernières années:

1919	Fr. 159.646.419
1920	Fr. 92.737.762
1921	Fr. 72.505.841
1922	Fr. 45.513.680

1923 donnera un bénéfice de quelques millions.

Allez faire croire avec cela que la journée de huit heures a coûté quelque chose aux C. F. F.!

Aux postes, les employés et fonctionnaires étaient 16.758 en 1913. Ils sont encore 15.681 en 1923. Diminution de 1077.

Par contre, le nombre des envois et opérations a passé de 817.082.296 en 1913 à 829.255.177 en 1923.»



Grande-Bretagne.

Les salaires des dockers.

Une grève nationale des ouvriers des ports et docks éclatera en Angleterre, le 16 février, à moins qu'on ait pu arriver à une entente au sujet de la revendication des travailleurs visant à une augmentation de 2 shillings par jour et une augmentation correspondante pour les travaux à la tâche.

Cette revendication fut formulée lors d'une conférence nationale tenue à York le 30 novembre dernier et convoquée par l'Union des Ouvriers des Transports et des Travailleurs non-qualifiés. A cette conférence étaient également représentées d'autres unions groupant des travailleurs des ports et docks: l'Union Nationale des Travailleurs généraux et l'Union nationale amalgamée du Travail. On chercha par la suite la collaboration de l'Union amalgamée des Mécaniciens et Chauffeurs et de l'Union des Travailleurs généraux. L'Union nationale des Cheminots, bien que n'étant pas partie dans le contrat, a cependant un nombre de membres travaillant aux termes du contrat en question et a promis son appui pour le cas où une grève éclaterait.

Les revendications portent également sur une semaine de travail garantie ou bien l'application d'un système accusant un revenu certain aux travailleurs temporaires, qui constituent la majorité des hommes intéressés, 120.000 au total.

Sans parler de cette garantie, les revendications visent principalement à rétablir la situation, telle qu'elle était avant le 2 octobre 1922, lorsque le salaire minimum était de 12 shillings par jour pour les ports importants et de 11 shillings pour les autres ports. Les taux actuellement en vigueur ont été obtenus à la suite de modifications successives du salaire de 16 shillings, fixé dans le contrat du 5 mai 1920. La première réduction eut lieu en août 1921, lorsque le minimum fut d'un commun accord baissé jusqu'à 14 shillings pour les ports importants et à 13 pour les autres. En janvier 1922, ces minima furent réduits à 13 et 12 shillings et en mars 1922 à 12 et 11 shillings. En septembre 1922, les travailleurs consentirent à une nouvelle diminution de 2 shillings qui serait appliquée pour la moitié à partir du 2 octobre et pour l'autre moitié en juin 1923. Vu que cette seconde réduction ne devait être appliquée que si le nombre indice du coût de la vie avait baissé de 10 points, elle n'entra en vigueur que le 2 juin 1923, les salaires avaient alors atteint le niveau de 10 et 9 shillings.

L'imposition de cette dernière réduction fut suivie par une grève non-officielle dont nous avons donné des détails dans le Bulletin et qui eut comme résultat que les hommes retournèrent au travail sur la promesse des dirigeants qu'ils s'efforceraient afin d'obtenir aussitôt que possible une révision du contrat. A la suite de cette grève, un nouveau syndicat fut créé par l'Union amalgamée des Arrimeurs, qui groupe un grand nombre de membres dissidents de l'Union des Ouvriers des Transports et Travailleurs non-qualifiés et a présenté actuellement une revendication pour une augmentation de 2 sh. 1/2 par jour et une augmentation adéquate pour les travaux à la tâche.

A la suite de la conférence de York susmentionnée, le contrat fut résilié pour le 1er janvier 1924 et les revendications furent soumises aux employeurs qui les repoussèrent sans discussion. Une nouvelle conférence fut convoquée qui décida de commencer la grève le 16 février, si des contre-propositions satisfaisantes n'avaient pas été faites entretemps.

Le 5 février une nouvelle entrevue eut lieu avec les employeurs; elle fut ajournée jusqu'au 11 février, lorsqu'il fut annoncé que les employeurs avaient fait une contre-offre, com-

portant un shilling d'augmentation par jour sur les salaires minima (qui seraient alors de 11 et 12 shillings) et une augmentation égale pour les travailleurs à la tâche. Les employeurs se déclarèrent en outre prêts à faire examiner par une commission paritaire la question du salaire garanti.

Cette offre n'a pas été jugée acceptable et une grève semble inévitable, à moins que les tentatives faites par le Ministre du Travail pour amener une entente n'aboutissent à un résultat.

L'Union a rédigé un projet de loi qui devra être déposé par le camarade Ben Smith, afin d'obtenir une reconnaissance légale du système de garantie pour les dockers. Le projet sera discuté prochainement à la chambre des communes.

La grève a éclaté depuis ; il semble très probable que les employeurs céderont. Les négociations continuent, mais n'ont pu encore jusqu'ici aboutir à un résultat définitif.

Hollande.

Les salaires des ouvriers des ports et docks.

Le 1er octobre 1923 les contrats conclus avec les employeurs de Rotterdam et d'Amsterdam ont expiré et depuis lors des négociations ont été menées sans discontinuité. Le salaire minimum pour les ouvriers permanents était jusqu'à présent de fl. 29,50 par semaine et pour les temporaires de fl. 5,85 par jour à Rotterdam et de fl. 6,— à Amsterdam. La journée de travail était de 8 heures $\frac{1}{2}$, la semaine de 48 heures.

Le patronat réclamait un prolongement de la durée du travail de 8 heures $\frac{1}{2}$ à 10 heures en maintenant les salaires. Cette exigence fut repoussée par les organisations ; celles-ci n'acceptèrent pas d'avantage la proposition de réduire les salaires de 15%. Après une suspension, les pourparlers ont été repris, mais l'intransigeance des patrons de Rotterdam a conduit à une nouvelle rupture. A Rotterdam, les travaux mécaniques sont très étendus, et l'on y travaille sans interruption. Les employeurs désirent à tout prix y introduire la journée de 10 heures et ont déclaré que, dans ce cas seulement, ils étaient prêts à continuer les négociations. Cette prétention fut repoussée par toutes les organisations, y compris les syndicats chrétiens.

A Amsterdam, les employeurs ont laissé tomber leur intention de prolonger la durée du travail. Les pourparlers ont abouti au début de février à un accord sur les bases suivantes :

La durée actuelle du travail sera maintenue, un accord est conclu, valable pendant 6 mois. (1er février—1er août). Le salaire minimum pour les ouvriers permanents sera de fl. 28,— par semaine ; pour les ouvriers temporaires de 5,60 par jour. (L'exigence des patrons était de respectivement fl. 25,— et 5,10.)

A Rotterdam on n'était pas encore arrivé à une entente le 20 février.

Tant à Amsterdam, qu'à Rotterdam les esprits sont fort irrités, à la suite des attaques continuelles de la part du patronat. Il est évident que ce dernier veut profiter du chômage et ne recule devant aucun abus. S'il ne se ravise pas, de graves conflits seront inévitables.

La concurrence entre l'automobile et les chemins de fer.

La concurrence entre l'automobile et les chemins de fer préoccupe en mesure croissante les experts du trafic. La question a été amplement traitée dans les Etats Unis, où la chambre du commerce a chargé une commission de déterminer exactement les limites des capacités de ces moyens de transport. La commission a déposé le résultat de ses enquêtes dans un rapport qui contient les conclusions suivantes.

L'intérêt de la communauté d'une part, de l'industrie des chemins de fer, de la navigation et de l'automobile d'autre part est mieux servi par une *collaboration méthodique* que par une concurrence anti-économique.

Cette collaboration peut le mieux être réalisée, là où le rendement des chemins de fer et la possibilité d'étendre leurs installations sont le plus limitées, c'est-à-dire dans les grands centres et leur alentours.

Si les marchandises étaient apportées et enlevées à domicile par des camions automobiles, cela déchargerait considérablement les gares et augmenterait leur capacité. Le problème d'adapter de vieilles gares aux exigences modernes sans les agrandir, serait de la sorte singulièrement rapproché de sa solution. Une exploitation automobile méthodique pourrait décharger les gares de nombre de travaux peu économiques, par exemple l'expédition de wagons à marchandises d'une gare à l'autre d'une même ville, le transport de marchandises sur de courts trajets, ce qui permettrait d'utiliser les wagons à marchandises, ainsi dégagés, pour le trafic sur de grandes distances.

Afin de sauvegarder les intérêts, tant de la collectivité, que des entreprises du trafic, les démarcations entre les différents moyens de communication doivent être nettement définies. Les chemins de fer doivent renoncer à des lignes pour lesquelles le camion automobile est mieux adapté et qui ne leur rapportent rien. Le camion de son côté ne doit pas viser au trafic de marchandises sur des parcours qui dépassent ses capacités. Lorsque l'automobile, en transportant des marchandises sur une longue distance, dérobe aux chemins de fer précisément le trafic qui leur rapporte, le trafic restant doit inévitablement compenser de plus lourdes charges, soit au moyen de tarifs augmentés, soit par la diminution des possibilités de trafic. Dans tous les cas où, tenant compte de toutes les circonstances, le chemin de fer peut transporter des marchandises plus vite ou tout aussi vite, plus avantageusement ou tout aussi avantageusement que l'auto, l'intérêt de la collectivité exige que le transport de ces marchandises lui soit confié.

Vu que les améliorations du trafic qui peuvent être obtenues au moyen de l'auto ne sont réalisables que si elle est utilisée d'une façon méthodique, le rapport exige que les états et les municipalités prennent en main la réglementation du trafic automobile. De même que les tarifs et les conditions des chemins de fer sont soumis au contrôle des autorités, celles-ci devraient également décréter des prescriptions, quant au trafic des automobiles faisant des services publics.

Pour finir le rapport indique trois moyens pour décharger les grandes gares de marchandises :

- 1° Exploitation méthodique des camions automobiles, à la place de la situation actuelle où chaque auto est utilisé selon le bon gré du propriétaire et extension du trafic sur l'initiative des chemins de fer, jusqu'à domicile du destinataire.
- 2° Remplacement d'une partie du trafic par voie ferrée par celui par automobile.
- 3° Suspension de l'exploitation de certaines lignes de chemins de fer, par exemple de celles reliant plusieurs gares de la même ville ou différentes installations industrielles voisines.



La grève des Pêcheurs islandais.

Le 22 septembre dernier, l'I. T. F. eut la visite du camarade Jón Bach, délégué de la « Símannafélag Reykjavíkur », l'Union des Matelots et Pêcheurs de Reykjavík, Islande, qui venait demander notre appui dans une grève des équipages des chalutiers islandais. Immédiatement, nous fîmes le nécessaire afin d'organiser le boycottage de quelques chalutiers qui étaient

partis montés par des briseurs de grève, mais avant que nos mesures n'eussent eu des effets pratiques, une dépêche nous informa de la fin du conflit. Depuis, l'Union s'est affiliée à l'I. T. F. et nous a adressé au sujet de la grève, le rapport que nous faisons suivre ci-dessous. Il démontre qu'en Islande, la lutte des classes suit le même cours que dans les autres pays.

En novembre 1921, un contrat fut conclu avec l'Association Islandaise des Armateurs de Chalutiers à Vapeur, relatif aux salaires des pêcheurs (hommes du pont, chauffeurs, cuisiniers) sur les navires appartenant à l'Association. Avant la conclusion de ce contrat, les soldes se trouvaient au maximum atteint durant la guerre, taux auquel elles étaient restées durant près de deux ans. Les soldes minima étaient à ce moment de 275 couronnes par mois, plus une prime de 52 couronnes par baril de foie de morue. Cette prime était partagée en parts égales par tous les hommes de l'équipage, à l'exception des mécaniciens. Ces salaires furent réduits d'à peu près 28 pour 100, tandis que le coût de la vie avait selon les chiffres officiels baissé d'environ 29 pour 100. Cette réduction de salaires était aggravée par un travail plus irrégulier qu'auparavant.

À l'automne 1922, le contrat expirait et de nouvelles négociations furent entamées. Au cours de l'année, il n'y avait guère eu de diminution du coût de la vie et avec leurs salaires réduits les hommes avaient bien du mal à mouer les deux bouts. Les soldes minima étaient de 240 couronnes par mois, plus une prime de 25 couronnes par baril de foie. Les armateurs offrirent 170 couronnes et une prime de 20 couronnes par baril. Cette offre fut immédiatement repoussée et un vain marchandage s'en suivit. Il se prolongea jusqu'en janvier 1923, lorsque les armateurs envoyèrent un ultimatum, fixant les salaires à 220 couronnes, plus une prime de 25 couronnes par baril. Un refus de cette offre signifierait un lock-out. Jusque là, la navigation avait continué et les anciens taux avaient pu être maintenus. Le lock-out fut déclaré en février et eut comme résultat qu'un navire fut arrêté pendant deux jours. Nous réussîmes encore à conserver l'ancien taux de salaires jusqu'au 1er juillet, lorsqu'à la fin de la saison principale pour la pêche, le lock-out fut nouvellement déclaré. Entretemps nous avions dû subir une autre réduction de salaires sous la forme d'une baisse de notre change (la livre sterling monta de 26 à 28,50 couronnes). Cette baisse fut certainement influencée par les armateurs. Plus tard dans l'année, il y eut une nouvelle hausse de la Livre sterling, jusqu'à 30 couronnes, cette fois. On ne pouvait noter de diminution appréciable du coût de la vie (le nombre-indice était au 1er juillet à 171), le travail était moins régulier qu'auparavant et une hausse générale de tous les articles importés de première nécessité était à prévoir.

Telle était la situation au 1er juillet, lorsque les armateurs désarmèrent la plupart de leurs navires et annoncèrent que les soldes minima pour la pêche de la morue seraient de 200 couronnes par mois et pour la pêche du hareng de 180 couronnes par mois avec une prime de 4 öre par baril (ceci avait été 240 couronnes et 5 öre). On n'eut pas recours à des négociations, considérant qu'elles seraient vaines.

Le 15 juillet, 4 navires devaient partir pour la pêche du hareng. Les armateurs avaient taché de les monter de supplanteurs et avaient réussi à trouver, hors de Reykjavik, un nombre suffisant de non-syndiqués. L'intention était de nous infliger une défaite en faisant partir ces quatre navires; nous décidâmes alors d'empêcher par la force leur départ du port. Nous appliquâmes le picketing, de façon à ce qu'on ne puisse pas porter à bord les accessoires nécessaires. La police arriva avec de l'eau pour les chaudières et une bagarre s'en suivit qui ne fut cependant pas de nature très sérieuse. La tentative de la police avait été frustrée par cela et notre attitude amena une entente avec les propriétaires de trois des navires, concernant les soldes pour la pêche du hareng. Cette entente était basée sur un contrat qui devait être conclu à l'automne avec l'Association des Armateurs. Le quatrième navire, monté par un équipage qui avait accepté les conditions des armateurs, s'échappa du port de Hafnarfjörður, un village dans les environs de Reykjavik. Les capitalistes tachèrent d'interpréter notre action comme un mouvement révolutionnaire et firent des tentatives pour enrôler une union civique qui devrait nous

forcer à l'obéissance. Ces tentatives n'aboutirent à rien, car en premier lieu, leur appel rencontra peu de sympathie et en second lieu, une entente fut obtenue par rapport à ces navires.

Après cela le Gouvernement assumait le rôle de médiateur, aucune des deux parties ne voulant faire des avances. De vaines négociations s'en suivirent qui durèrent pendant de long mois. Les délégués des marins démontrèrent, s'appuyant sur des arguments sérieux, que les salaires ne pourraient être réduits davantage, mais les armateurs, sans donner de preuves, maintinrent leur assertion qu'ils n'étaient pas à même de les payer. C'était une chose désespérée que de vouloir arriver à une entente, vu que la saison de la pêche n'était pas encore arrivée.

Notre Union adopta la tactique de maintenir les salaires aussi hauts que possible sans contrat. Nous aurions probablement réussi, si les armateurs n'avaient pas eu l'idée de pousser M. Eggert Claessen, le directeur de la banque la plus importante et le bailleur de fonds principal de l'industrie de la pêche, à forcer les armateurs qui étaient prêts à accepter les taux revendiqués par nous, à joindre leurs efforts à ceux des autres et à ne monter leurs navires que d'hommes prêts à accepter les soldes minima, offertes par l'Association des Armateurs, se montant à 200 couronnes par mois. Cette mesure se trouva être un facteur décisif. Nous ne fîmes plus à même de maintenir notre échelle et une entente devenait impossible, sauf en consentant à une importante réduction. L'unique moyen qui nous restait était d'obtenir le boycottage de tout navire, naviguant vers l'Angleterre sans notre consentement. Deux vaisseaux s'étaient échappés du port, montés de renégats et de briseurs de grève. Par la voie du Danemark nous demandâmes que ces vaisseaux fussent boycottés en Angleterre et d'après les dépêches de notre délégué, le camarade Jón Bach, il y avait tout lieu de croire que cela réussirait. Une grande partie de nos membres se montrèrent cependant plus enclins à croire les paroles des armateurs que le Comité Exécutif de l'Union et ils ne voulurent pas attendre de connaître le sort de ces navires. Ils ne pouvaient croire en un boycottage et considéraient notre cause comme perdue. Ceci et d'autres facteurs nous contraignirent à accepter la seule possibilité qui nous restait, c'est à dire à consentir à l'offre qui nous avait été faite.

Nos membres étaient fatigués du conflit et étaient à bout de ressources après une longue période de chômage. Ils craignaient en outre que leurs emplois ne fussent pris par des non-syndiqués de diverses parties du pays. Un troisième navire se trouvait dans le port, monté principalement par des membres de l'Union. Ce ne fut qu'en s'adressant à l'armateur directement qu'on parvint à l'arrêter jusqu'à ce qu'un contrat ait été conclu. Les hommes qui se laissèrent engager sur ce navire nous firent un tort immense et affaiblirent beaucoup notre position durant les négociations finales.

Bien que nous ayons eu des pertes de salaires, les yeux de beaucoup des nôtres ont été ouverts sur le danger qui les menaçait sans cesse de la part des armateurs. On peut dire que les rangs de notre Union n'ont pas fléchi, bien que 16 membres aient manqué à leur devoir. Il est vrai que nous avons dû sacrifier une partie de nos salaires afin d'éviter une scission dans notre organisation. Les soldes sont fixées désormais à un minimum de 220 couronnes par mois et de 25 couronnes par baril de foie, avec des réductions correspondantes pour ceux qui recevaient des soldes plus élevés. Le contrat est valable durant 12 mois. On n'a pas pu y introduire de nouvelles clauses, ni obtenir que les renégats fussent congédiés. Tous les navires, sauf un, ont navigué depuis le début d'octobre et cependant il y a un chômage effrayant parmi les matelots et les pêcheurs et on s'arrache chaque place vacante.

Nous aurions pu parler bien plus longuement de ce conflit, mais nous nous sommes bornés à en indiquer en grandes lignes les traits les plus saillants.

D'Annunzio et la Fédération Italienne des Travailleurs de la Mer.

Dans notre Bulletin du 15 octobre 1923, nous avons reproduit les clauses principales du contrat rédigé par Gabriele d'Annunzio en faveur des gens de mer italiens. Ainsi que nous l'avons mentionné, ce contrat s'est heurté à une vive opposition de la part des armateurs et a donné lieu à de longues controverses...

Le premier projet d'entente entre le capitaine Giulietti et Mussolini daté de l'automne 1922. Un accord est signé et mis en exécution vers la fin de décembre grâce à l'intervention de d'Annunzio. Aux termes de cet accord, les corporations maritimes fascistes sont dissoutes et une amnistie spéciale met les marins fédérés et leurs dirigeants à l'abri de toute poursuite judiciaire.

Une nouvelle intervention de d'Annunzio fut nécessaire lorsque les armateurs manifestèrent l'intention de diminuer les conditions de travail et de salaires des travailleurs; c'est alors qu'il se mit à rédiger ce fameux contrat dont il est question ci-dessus. Après de longues négociations qui échouent sur l'intransigeance des armateurs le Gouvernement, se déclare prêt à appliquer les clauses du contrat, pour autant qu'elles le regardent.

Vers la fin de l'année, une activité fébrile pour hâter l'application de ces clauses promet de donner d'heureux résultats, lorsque tout à coup Gabriele d'Annunzio, au lieu de continuer à exercer une pression sur le Commissaire de la Marine Marchande, M. Ciano, et sur les armateurs, se laisse dire par ces derniers que le Contrat Maritime serait immédiatement adopté dans son intégralité, si Giulietti se retirait ou était mis à l'écart.

Giulietti, interpellé par d'Annunzio, répond qu'il est prêt à se conformer au désir des armateurs, si cela peut servir les intérêts des marins et tâche de mettre le poète en garde contre les intrigues qui se préparent. Le camp ennemi s'évertue à son tour, toutes les négociations sont suspendues; le Gouvernement, oublieux de sa promesse, n'applique pas les clauses ayant trait au personnel de la marine subventionnée, aux indemnités à accorder aux familles des victimes du « Luigi Parodi » et du « Gaspare », etc. Plusieurs employés fédéraux donnent leur démission, d'autres tombent mystérieusement malades...

Mais la Fédération des Gens de Mer, malgré une ombre qui plane sur elle, ne se laisse pas décourager et ne cache pas sa ferme intention de concourir, librement et indépendamment des autres candidats, aux enchères pour les lignes subventionnées par l'Etat.

Les intrigues autour de d'Annunzio continuent; un groupe d'amis intimes, pour la plupart secrétaires des syndicats fédérés, tâche de le monter contre Giulietti, qui découvre ce complot et l'en avertit. D'Annunzio est incrédule et hésite sur la ligne à suivre.

Giulietti, voyant ceci, convoque pour le 2 janvier la fameuse assemblée fédérale, afin d'exposer aux membres ce qu'il vient de découvrir et de fournir au commandant d'Annunzio des preuves incontestables. L'assemblée est attaquée et empêchée de continuer ses assises à force de coups de revolver. Les agresseurs sont dirigés par d'anciens fonctionnaires fédéraux, sous la conduite de Umberto Poggi, vice-président de la « Garibaldi », et principal adversaire de Giulietti. Le poète proteste dans un télégramme contre ces violences. M. Ciano n'hésite cependant pas à nommer 3 commissaires pour mettre sous contrôle la « Garibaldi » et la Fédération, et il appuie les « dissidents », petit groupe d'employés fédéraux qui ne sont même plus membres de l'organisation. Giulietti prie alors d'Annunzio d'exiger de Ciano le retrait de ces commissaires de la maison fédérale. Mais le poète préfère envoyer à Gênes et ensuite à Rome M. Masperi, son homme de confiance. Celui-ci est à Gênes et à Rome les 6 et 7 janvier. Il y délibère avec les « dissidents » et avec d'autres éléments, amis des armateurs. Après quoi il s'en retourne à Gardone auprès de son mandataire et à partir de ce jour, d'Annunzio abandonne la

voie, dans laquelle il s'était engagé par son télégramme de protestation et fait dire par Me Masperi à Giulietti que, s'il renonce à sa position, il serait lui (d'Annunzio) obligé de se retirer.

Devant cette alternative, Giulietti déclare qu'il est prêt à se retirer, à partir du moment où les armateurs auront signé le contrat. Le 14 janvier, nouveau coup de théâtre: d'Annunzio fait publier un avis, annonçant que, pour sauver l'unité fédérale et empêcher toute division intérieure, il désire être considéré à partir du 12 janvier comme unique chef et dirigeant de l'organisation maritime.

Le capitaine Giulietti, « convaincu que le commandant d'Annunzio, au-dessus de toutes questions d'intérêt personnel et de toute divergence intestine, saura non seulement sauver l'unité fédérale, mais encore obtenir l'application intégrale du contrat maritime »,*) s'impose le silence afin de permettre au commandant de diriger la Fédération comme bon lui semble. Les soi-disant dissidents par contre, non satisfaits de mener une campagne d'injures et de diffamations contre Giulietti, tâchent aussi de s'accaparer de l'administration des finances de la Fédération.

Les marins de leur côté s'efforcent de faire nettement comprendre qu'ils ne désirent pas que l'administration de la fortune de la « Garibaldi », leur bien, soit mise entre les mains de gens en qui ils n'ont pas confiance. Ils proclament hautement leur attachement à Giulietti, leur secrétaire et président de la « Garibaldi ».

Des manifestations réellement grandioses ont eu lieu au départ de plusieurs vapeurs transatlantiques et une déclaration exposant le point de vue des travailleurs est adoptée avec enthousiasme et signée par les équipages (états majors et subalternes) de la grande majorité des navires de la marine marchande italienne.

La majorité des membres du Conseil d'Administration de cette coopérative vient d'ailleurs de se prononcer pour le président et a désavoué ouvertement le mandat donné à Umberto Poggi, dans la réunion du 19 janvier.

Quelle est au fond l'essence de cette question aux apparences si compliquées? Elle n'est autre qu'un conflit entre armateurs et marins, dont voici les points les plus marquants: opposition au contrat maritime, parce qu'il assure le fonctionnement financier et le développement de la Fédération; opposition à la « Garibaldi » parce qu'on y voit une concurrente redoutable, à la veille des nouvelles adjudications des lignes maritimes subventionnées.

Jusqu'ici les concurrents se mettaient toujours d'accord avant l'inscription, mais cette fois le capitaine Giulietti a déclaré, à maintes reprises, qu'il entendait participer à l'adjudication des lignes subventionnées en demandant pour l'exploitation un montant, inférieur de 10 millions à la somme fixée par le Gouvernement.

Vue à la lumière de ces considérations, l'action des ennemis de Giulietti s'éclaire de façon inattendue.

*) La presse nous apprend que le contrat vient d'être signé en la présence de Mussolini.

Rectification !

Une erreur s'est glissée dans l'appel publié dans notre dernier numéro, demandant des informations au sujet de la collision du schooner « Maria » de Gothembourg avec un navire resté inconnu. La collision eut lieu le 11 décembre 1923 et non le 11 novembre, ainsi qu'il nous avait été communiqué erronément.