



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: Congrès de Vienne de la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux	31	Tramways dans les différents pays (Danemark)	34	Allemagne: Une Attaque à la Journée de huit heures dans le Port de Hambourg	41
Chronique Syndicale	32	Accidents au service des manœuvres	37	Amérique: Contrats de travail en vigueur pour les dockers	41
Communications du Bureau	33	Allemagne: Modification de la durée du travail aux chemins de fer	39	Gens de Mer: La grève des marins allemands dans les ports anglais	42
Chemins: Conditions du travail du Personnel des Chemins de Fer et des		Ouvriers du Transport: Grande Bretagne: La Grève des Dockers	39		

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Le Congrès de Vienne de la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux.

L'ordre du jour du prochain congrès de la F. S. I. qui se réunira à Vienne du 2 au 7 juin prochain, contient deux points qui sont de la plus haute importance pour les secrétariats professionnels internationaux. Ce sont les points suivants :

« Rapports organisatoires entre la Fédération Syndicale Internationale et les Secrétariats Professionnels Internationaux » rapporteur J. Oudegeest ;

« Position de la Fédération Syndicale Internationale dans le mouvement ouvrier international » rapporteur Th. Leipart.

Quelles que puissent être les autres questions qui se trouvent à l'ordre du jour du prochain Congrès, la façon dont le Congrès répondra aux questions découlant des deux rapports susmentionnés, sera d'une importance extrême pour le développement ultérieur — tant moral qu'organique — du mouvement syndical international.

Les décisions qui seront prises à la suite du premier rapport détermineront, si des relations organiques seront établies entre les Secrétariats professionnels et la F. S. I. et, dans l'affirmative, de quelle façon ; le second rapport donnera lieu à un verdict renouvelé, relatif aux rapports entre la F. S. I. et les organisations adhérentes (donc éventuellement aussi les Secrétariats Professionnels Internationaux) et les autres organisations, aussi bien politiques qu'économiques, se trouvant hors des rangs de la F. S. I.

Les deux rapports permettront au Congrès de déterminer à nouveau son point de vue à l'égard des organisations qui ne font pas encore partie du mouvement syndical international et de répondre à la question de savoir si les Secrétariats Professionnels sont toujours censés de se conformer docilement aux résolutions et directives tracées et adoptées par les Congrès et les séances du Comité Directeur de la F. S. I., des Congrès auxquels ils peuvent envoyer des délégués, sans avoir cependant voix au chapitre, et des séances où ils ne sont même par représentés.

*
* *

Lorsque le Conseil Général de l'I. T. F., dans sa session du 17 et 18 juin 1923 dut prendre position à l'égard d'un accord provisoire qui avait été conclu le mois précédent à Berlin entre cinq de ses membres et les représentants des organisations des Transports russes, sa majorité crut ne pas devoir ratifier cet accord. Bien qu'étant unanimement d'accord sur l'opportunité d'une concentration de tous les ouvriers des transports de tous les pays et sur la nécessité d'une entente et d'une collaboration avec les organisations russes, la majorité du Conseil Général jugea que le moment n'en était pas encore venu.

Les motifs qui poussèrent le Conseil Général à refuser son approbation à l'accord provisoire ont été exposés dans le Bulletin d'Information de l'I. T. F. Le motif le plus important était la conviction, existant auprès de la plupart de ses membres, qu'il était désirable que ce ne fût pas l'I. T. F. ou un autre Secrétariat Professionnel, mais la F. S. I. elle-même qui préparât et s'efforçât à créer l'unité dans le mouvement syndical.

Il me semble opportun de faire suivre ici à nouveau la résolution, incorporant cette opinion. En voici le texte :

« Le Conseil Général de l'I. T. F. est d'avis qu'une collaboration aussi étroite que possible entre les Secrétariats Professionnels Internationaux et la F. S. I. est dans l'intérêt de la classe ouvrière et que, en vue de la situation actuelle, une concentration de toutes les forces prolétariennes, qu'elles soient ou non adhérentes à la F. S. I., est indispensable dans l'intérêt de la lutte contre la réaction, le militarisme et les dangers de guerre.

En considération de ces faits, le Conseil Général de l'I. T. F. invite le Comité Exécutif de la F. S. I. à s'employer, de concert avec la Centrale Syndicale Russe, respectivement

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.

avec l'Internationale Syndicale Rouge, afin d'établir les bases pour une concentration de toutes les forces prolétariennes et d'envisager, en accord avec les Secrétariats Internationaux Professionnels, la question, s'il est possible d'arriver à présent déjà à une concentration de ce genre dans certaines industries, en attendant que l'Unité, tant nationale qu'internationale, se fasse plus tard sur toute la ligne »

La demande formulée dans cette résolution invitant la F. S. I. à envisager de concert avec les Secrétariats Professionnels Internationaux la question de savoir si d'ores et déjà — en attendant qu'Amsterdam et Moscou se mettent d'accord — une collaboration et une unité avec les syndicats russes pourraient être réalisées dans les Secrétariats Professionnels, donna lieu à la F. S. I. de convoquer à une conférence les représentants des Secrétariats Professionnels Internationaux.

Cette conférence eut lieu les 9 et 10 novembre dernier et les représentants de 21 Secrétariats professionnels y assistèrent.

Le résultat de ces assises fut, entre autres, que la conférence « prit acte » d'une résolution, adoptée par le Comité Directeur de la F. S. I., résolution qui sera soumise à l'approbation définitive du Congrès international qui se réunira à Vienne en juin prochain. Elle est de la teneur suivante :

« Confirmant les résolutions du Congrès International de Londres, en novembre 1920, du Comité Directeur du 16 mai 1921, à Amsterdam et du Congrès International de Rome d'avril 1922 et du Comité Directeur, réuni les 3 et 4 août 1923 à Amsterdam sur la question de l'attitude de la F. S. I. et des Secrétariats Professionnels Internationaux en face de l'Internationale Syndicale Rouge et les organisations syndicales y adhérentes,

dans le but d'essayer de réaliser l'unité ouvrière internationale et sur la seule base des statuts et du programme de la F. S. I.,

le Comité Directeur de la F. S. I., réuni à Amsterdam le 8 novembre 1923, déclare donner pouvoir au Bureau d'accepter des pourparlers avec la Centrale Syndicale de Russie, à l'exclusion de l'Internationale Syndicale Rouge. »

La conférence eut à se prononcer en outre sur des propositions du Comité Directeur qui seront également présentées au Congrès de Vienne et que l'on peut probablement considérer comme la conclusion du rapport de Oudegeest. Nous faisons suivre ici ces propositions dans leur ensemble :

« 1^o Les secrétaires professionnels internationaux assisteront aux Congrès Syndicaux Internationaux en qualité de hôte ; ils pourront prendre part aux délibérations avec voix consultative.

2^o Une Conférence de deux jours aura lieu tous les deux ans entre le Bureau de la F. S. I. et les secrétaires professionnels internationaux et ce immédiatement avant le Congrès biennal de la F. S. I.

Cette conférence aura à discuter en premier lieu les points suivants :

- De quelle manière les relations avec la F. S. I. pourraient être affirmées et quelles modifications devront être apportées à ces relations à la suite du développement des industries dans les différents pays ou d'autres causes semblables.
- De la manière de réaliser les résolutions adoptées par les Congrès de la F. S. I.
- De la question de savoir de quelle manière la presse des Secrétariats Professionnels Internationaux pourrait être développée et perfectionnée, par la collaboration ou l'aide de la F. S. I.

Toute difficulté surgissant dans le temps, s'écoulant entre les conférences, sera liquidée par le Comité Directeur de la F. S. I.

3^o La Conférence nommera une commission de trois membres ; ces derniers représenteront les Secrétariats Professionnels Internationaux au sein du Comité Directeur dont ils feront partie avec voix délibérative.

4^o Lorsqu'il s'agit de questions générales qui dépassent le domaine professionnel particulier, ou de questions spéciales touchant les intérêts des autres organisations syndicales, les Secrétariats Professionnels Internationaux s'engagent à ne prendre aucune résolution définitive sans en avoir conféré au préalable avec le Comité Directeur de la F. S. I. ou tout au moins avec le Bureau de la F. S. I.

5^o Ne pourront s'affilier aux Secrétariats Professionnels Internationaux que :

- Les organisations affiliées à une Centrale Nationale affiliée à la F. S. I.
- Les organisations affiliées à un Centre National Syndical non-affilié à une Internationale Syndicale. (Par exemple : les organisations appartenant à l'Union Syndicale norvégienne qui n'est affiliée à aucune Fédération Syndicale Internationale.)
- Les organisations appartenant à une Centrale Nationale qui n'est pas affiliée à la F. S. I. mais qui ne mène pas de campagne contre elle. (Par exemple : les organisations appartenant à la Confédération des Syndicats américains.)
- Les organisations non-affiliées à leur Centrale Nationale Syndicale, cette dernière étant affiliée à une Internationale Syndicale adverse de la F. S. I. (Par exemple : un Syndicat russe non-affilié à la Centrale Syndicale Nationale de Russie.) »

La Conférence se déclara d'accord avec les points 1 à 4, le point 5 fut approuvé par 14 voix contre 6, c'est-à-dire les représentants de 14 secrétariats professionnels votèrent pour, ceux de 6 autres votèrent contre la clause en question. Ce furent les représentants des Internationales des Métaux, des Transports, des Travailleurs de l'Alimentation, du Vêtement, du Cuir et de la Pierre, qui s'y opposèrent.

Dans un article suivant nous exposerons l'importance de ces décisions provisoires, décisions qui ne contribueront pas, si adoptées telles quelles par le Congrès de Vienne, à améliorer les rapports existant dans le mouvement syndical, ni à satisfaire les désirs légitimes des Secrétariats Professionnels Internationaux.

Edo Fimmen.

Chronique Syndicale.

Le mois de février est caractérisé par trois événements d'une importance prépondérante pour le mouvement syndical international : le 14 février, rejet dans la chambre belge d'un projet de loi visant à prolonger la durée du travail ; le 17 février, en Suisse, rejet par référendum d'une nouvelle loi sur la durée du travail et récemment l'heureuse issue de la grève des dockers anglais.

Dans les deux premiers cas, il s'agit de mesures défensives contre les attaques à la journée de huit heures, dans le troisième il s'agit d'une attaque menée par la classe ouvrière, afin d'améliorer les conditions du travail. Il faut encore établir une autre distinction : en Belgique, c'est au Parlement que le résultat fut obtenu ; en Suisse par un appel aux électeurs, en Angleterre, cependant, par une lutte de 10 jours.

Les trois événements auront des répercussions de longue portée. Les décisions de Belgique et de Suisse encourageront la classe ouvrière de tous les pays à œuvrer de toutes ses forces afin de sauvegarder la plus grande conquête sociale de ce siècle ; la grève des dockers anglais constitue d'autre part un avertissement exprès au patronat, lui annonçant que le temps des humiliations est passé, que la classe ouvrière reclame une amélioration de ses conditions d'existence et saura lutter pour elles, s'il le faut.

Les luttes menées en Norvège permettent également l'espérance. Dans ce pays, le patronat a répondu à la grève des

transports par la suspension d'un grand nombre d'entreprises et 50.000 ouvriers ont été lock-outés.

En Allemagne la situation ne donne toujours pas lieu à beaucoup d'espoir. Le patronat, dont l'audace est augmentée par les succès remportés dans la Ruhr, à l'aide des baïonnettes françaises, continue sur toute la ligne ses attaques contre la journée de huit heures et veut, par la faim, contraindre les ouvriers à céder. Le nombre des chômeurs et des chômeurs partiels est toujours de 5 millions à peu près et leur sort est d'autant plus cruel que les secours de chômage sont totalement insuffisants et qu'aucun ouvrier allemand n'a pu, pendant ces dernières années, faire des économies. Il y a d'ailleurs des raisons de croire que le chômage aurait été systématiquement favorisé par le patronat, afin de rendre les ouvriers plus dociles.

En Autriche où, jusqu'à présent, le patronat n'a pas risqué d'attaques sérieuses à la journée de huit heures, la lutte a également été déclanchée. L'attaque a commencé auprès de la plus grande entreprise industrielle d'Autriche la « Alpine Montangesellschaft ». En même temps, les banques viennoises ont tenté une attaque contre leurs employés, à laquelle ceux-ci ont répondu par une grève.

En Italie, la réaction ne semble pas se contenter d'avoir anéanti le mouvement syndical. Elle craint un renouveau d'activité et afin de l'éviter, les syndicats ont été placés, par décret du 24 janvier, sous le contrôle de la police.

Des luttes violentes ont lieu en France et en Belgique. La dépréciation du franc diminue les salaires réels des travailleurs et les pousse à des mouvements de défense. En même temps, les employeurs tâchent, en mesure toujours croissante, de faire appliquer des dérogations à la loi sur la durée du travail et à rendre, de la sorte, la journée de huit heures illusoire.

En Hollande également, les travailleurs sont exposés à de graves attaques. Depuis des mois, les travailleurs du textile sont lock-outés. Dans le port d'Amsterdam une attaque à la journée de huit heures a pu être repoussée, mais pas sans que les ouvriers consentent à une réduction de salaires.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Congrès général du mois d'août 1924.

Plusieurs organisations nous communiquèrent déjà les noms de leurs délégués ou des propositions à soumettre au Congrès.

Celles qui ne le firent pas encore, sont priées de le faire sans délai.

Propositions à l'ordre du jour des conférences spéciales

Jusqu'au 1er mars les propositions suivantes nous ont été adressées à mettre à l'ordre du jour de la conférence spéciale de la section des cheminots.

- 1° Respect de la journée de huit heures.
- 2° Freinage continu à tous les trains.
- 3° Répétition des signaux avec inscription obligatoire sur l'indicateur de vitesse.
(Présentés par la Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer.)
- 4° Application de l'attelage automatique. (Présenté par les Fédérations suisse et française des cheminots.)
- 5° Aménagement de vigies et installation convenable de celles-ci sur les wagons de marchandises circulant dans le trafic international.
- 6° Installation de chauffage électrique dans toutes les voitures à voyageurs, circulant dans le trafic international,

en vue des inconvénients se présentant, à défaut de celle-ci, dans les pays où la traction électrique est appliquée.

- 7° La « résistance passive » moyen de combat des cheminots. (Présentés par la Fédération suisse des Cheminots.)
- 8° Le statut du personnel des chemins de fer (droit de coalition, droit de grève, reconnaissance de l'organisation, démocratisation de l'administration des chemins de fer) — (Présenté par l'Union des Cheminots yougoslaves).
- 9° Nomination par le Congrès de l'I. T. F. d'une commission ayant pour mission de rapporter au prochain congrès sur l'influence de l'électrification des chemins de fer sur les conditions de travail des cheminots et sur le point de vue à adopter dans cette question.
- 10° Détermination des rapports à établir entre les différentes entreprises de transport, en considération du développement des transports automobiles et plus spécialement en vue de la sauvegarde des droits du personnel. (Présentés par l'Union néerlandaise des Cheminots.)

**

Effectifs au 1er janvier 1924.

Jusqu'au 15 mars dernier, 29 organisations avaient rempli la formule relative aux effectifs.

En vue de la préparation de notre compte rendu annuel, nous insistons auprès des autres pour qu'elles nous la retournent au plus vite.

**

Effectifs du Personnel des Chemins de fer dans les divers pays.

La même prière s'applique à notre demande relative au nombre total des unités employés dans les chemins de fer des différents pays et aux organisations groupant des cheminots.

**

Réimpression liste d'adresses.

Nous nous permettons de rappeler notre circulaire du 21 janvier et prions les organisations qui ne l'ont pas encore fait, qu'elles nous retournent les épreuves modifiées et complétées, s'il y a lieu.

**

Questionnaire concernant les conditions de travail du personnel des chemins de fer et des Tramways.

C'est pour la dernière fois que nous rappelons aux organisations qui ne répondirent pas encore au questionnaire susmentionné, le *devoir* qui leur incombe à ce sujet. En négligeant ce devoir, elles agissent en dérogation de la décision, prise par le Congrès de Vienne et elles portent préjudice à nos travaux, partant à leurs propres intérêts.

**

Abonnements au Bulletin.

Depuis nos dernières communications, le syndicat National du Personnel Ch. P. T. T. M. de Belgique prit 61 abonnements au profit des militants de ses sections.

Nous applaudissons à cette résolution et espérons que d'autres sauront imiter cet exemple. En distribuant le Bulletin parmi les membres, on répand la connaissance de la situation existant dans d'autres pays, ce qui est la meilleure façon de cultiver l'esprit internationaliste.

Rappelons qu'un abonnement pour un an (12 numéros) ne coûte que 6 francs français ou belges, 2 francs suisses, à condition que le Bureau national s'occupe de la distribution du Bulletin et de l'encaissement des abonnements.

**

Cotisations.

Depuis notre dernier relevé nous avons encore reçu de
l'Union des Mécaniciens et Chauffeurs anglais £ 200,—
l'Union des Ouvriers des Transports hollandais fl. 1063,—
la Fédération des Cheminots luxembourgeois frs. 1248,—
la Fédération des Cheminots français frs. 1400,—

Nous tenons à réparer une erreur regrettable, à la suite de laquelle le montant, mentionné comme cotisations versées par l'Union des Cheminots anglais, fut changé de fl. 19.500,— en fl. 195,—.

Congrès.

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

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

Union des Cheminots Suédois, 12 au 17 mai, à Stockholm.

Fédération des Cheminots suisses 28 et 29 juin à Berne.

Secours aux Syndicats allemands.

Nous avons encore reçu en faveur des camarades allemands de l'Union des cheminots canadiens \$ 50,—.



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

Danemark.

Chemins de fer.

1. La forme de l'exploitation.

Les chemins de fer du Danemark sont en partie propriété de l'Etat, en partie propriété privée. Les chemins de fer de l'Etat sont exploités par l'Etat lui-même.

Les chemins de fer de l'Etat ont un réseau de 2579,70 kilomètres et occupent un personnel permanent, d'environ 19500 personnes. La direction, du réseau de l'Etat incombe à un Directeur Général, le Ministre des Communications étant responsable envers le Parlement. Le Ministre des Communications doit soumettre annuellement, en ce qui concerne les lignes de l'Etat, un budget à l'approbation du Parlement. La chambre décide également l'entreprise de nouvelles constructions et détermine si l'exploitation en aura lieu par l'Etat ou par des compagnies privées.

Les chemins de fer privés ont un réseau de 2554,80 kilomètres et occupent 3652 agents permanents. En ce qui concerne l'intensité du trafic, la proportion est de 3 à 1 en faveur des lignes de l'Etat. L'effectif relativement limité du personnel des chemins de fer privés trouve sa cause dans le fait qu'il s'agit presque sans exception de chemins de fer secondaires, ayant un trafic restreint. Dans les cas, où les chemins de fer de l'Etat et les chemins de fer privés ont des gares communes, tous les travaux dans ces gares sont effectués par le personnel des lignes de l'Etat.

Les tarifs des réseaux privés doivent être approuvés par le gouvernement.

Il n'y a pas parmi les compagnies privées des tendances vers une concentration et on ne peut s'y attendre durant les premiers temps à venir. Il y a cependant sous maints rapports une collaboration entre les Directions de ces Compagnies, notamment en ce qui concerne la fixation des conditions de travail du personnel.

Toutes les données fournies dans les chapitres suivants, ont trait uniquement aux chemins de fer de l'Etat.

2. Le rendement financier.

Nous faisons suivre ici un tableau des résultats financiers de l'exploitation des Chemins de fer de l'Etat, durant les années 1913 à 1923.

Exercice	Recettes en cour.	Dépenses en cour.	Bénéfice + Déficit —
1 avril 1913—31 mars 1914	56.419.973	47.724.885	+ 8.695.088
» 1914 » 1915	60.308.865	51.418.613	+ 8.890.252
» 1915 » 1916	70.906.312	61.809.702	+ 9.096.610
» 1916 » 1917	74.957.079	76.710.968	— 1.753.889
» 1917 » 1918	75.608.134	85.904.676	— 10.296.542
» 1918 » 1919	92.026.682	108.103.475	— 16.076.793
» 1919 » 1920	138.673.622	164.300.610	— 25.626.988
» 1920 » 1921	183.680.570	237.296.760	— 53.616.190
» 1921 » 1922	170.752.256	233.189.626	— 62.437.370
» 1922 » 1923	145.536.717	144.600.492	+ 936.225

Les premières années accusent des bénéfices, ensuite il y eut d'importants déficits. L'exercice 1922/1923 accusa de nouveau un bénéfice et l'exercice 1923/1924 promet de donner un résultat analogue. Pendant l'exercice 1922/23 les dépenses pour salaires et traitements, se montèrent à 72,790,000 couronnes. La cause des graves déficits au cours des dernières années se trouve principalement dans la hausse des combustibles et autres matières, allant de pair avec une diminution du trafic. L'application en 1919 d'une nouvelle loi sur les salaires et l'introduction de la journée de huit heures y ont également contribué. En 1920, des Commissions d'économies ont été instituées, elles jugeaient qu'il était de leur devoir d'économiser en diminuant les allocations accordées du personnel, les secours-maladie et en rendant moins favorables les stipulations relatives à la tenue de service. La durée du travail pour différentes catégories fut en outre élevée de 208 à 234 ou même à 260 heures par mois.

Le transport automobile a tant progressé ces dernières années que les chemins de fer ont l'intention, afin de faire face à la concurrence, de modifier considérablement le trafic des voyageurs, en supprimant tous les trains mixtes.

Les transports postaux sont effectués, tant par navire que par chemin de fer. Les Postes payent à l'Etat une indemnité déterminée. Dans les petites gares les chefs de gare s'occupent également des travaux de la poste, ce qui leur donne droit à une rémunération. L'expédition de colis a lieu par chemin de fer, aussi bien que par la poste.

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

Des négociations ont lieu entre la Direction et l'Organisation du personnel conformément aux stipulations de la loi y relative et elles peuvent être ouvertes à tout moment.

Les négociations officielles ont lieu, comme règle générale, entre la Direction et les Comités nationaux; une organisation, ou une section d'une organisation peut cependant s'adresser, indépendamment des autres, aux administrations de secteur ou aux chefs de service.

Lors de négociations les organisations peuvent se faire représenter par des fonctionnaires rétribués.

Les militants des organisations du personnel qui se trouvent au service actif obtiennent, si besoin est, des congés supplémentaires, payés à demi-solde. Il existe une commission commune dans laquelle toutes les organisations sont représentées et qui délibère sur les questions générales, touchant les intérêts du personnel. La fixation des conditions du travail incombe au Ministre des Communications, les détails sont réglés par la Direction. Lorsque ceux-ci ne donnent pas satisfaction au personnel, les organisations peuvent renvoyer la question au Ministre. Le personnel n'a aucune voix au chapitre en ce qui concerne l'exploitation.

Les organisations ont des représentants au Conseil des salaires qui s'occupe de toutes les questions ayant trait aux salaires des employés de l'Etat.

4. Le droit de grève.

Il n'y a pas de stipulations spéciales concernant le droit de grève. Les grèves doivent donc être appliquées au moyen d'une démission en masse, démission qui doit être donnée avec un préavis (légalement fixé) de 3 mois. Des grèves ne se sont pas encore produites auprès des Chemins de fer de l'Etat. Une fois (en 1920) les organisations ont menacé de faire une grève.

sans égard au terme de préavis prescrit. Il s'agissait d'une situation politique très tendue, au cours de laquelle la Centrale Syndicale avait menacé de déclencher une grève générale. Cette menace ne fut cependant pas mise à exécution et la grève n'eut pas lieu, par conséquent. Il y a dans le règlement du service des stipulations visant à empêcher la résistance passive (obstructionnisme), l'obstruction et les délais inutiles du travail étant considérés comme fautes graves.

5. Les organisations du Personnel.

Le Personnel des Chemins de fer de l'Etat compte environ 19500 agents et employés qui sont presque tous syndiqués. Ils sont organisés en quatre unions, à savoir:

- l'Union du Personnel des Ateliers et Dépôts (2000 membres);
- l'Union des Cheminots danois (9500 membres);
- l'Union des Employés (3000 membres);
- l'Union du Personnel des Locomotives (2000 membres).

Les deux premières unions adhèrent à la Centrale Syndicale danoise.

Toutes ces organisations adoptent le point de vue qu'il leur incombe de sauvegarder les intérêts du personnel par tous les moyens dont elles disposent. Il y a entre elles une collaboration constante, au moyen de la commission commune ci-dessus mentionnée.

Le personnel des chemins de fer privés est syndiqué en deux unions, une groupant le personnel des bureaux et l'autre les ouvriers et agents permanents. Cette dernière compte 2500 membres et est affiliée à la Centrale Syndicale. On n'a pas fait de tentatives pour syndiquer tous les cheminots en une seule organisation et il n'est pas probable que cela se fasse de si tôt.

6. Le règlement des conditions du travail.

La loi sur les salaires règle les conditions du travail du personnel des Chemins de fer de l'Etat et cette réglementation peut être considérée comme un accord entre le gouvernement et les organisations. La fixation des conditions n'a pas lieu pour une période déterminée; des modifications peuvent être apportées à tout moment, mais doivent être approuvées par le Parlement.

Les agents reçoivent tous un exemplaire des règlements du service; ces règlements s'appliquent, autant que possible, au personnel tout entier.

7. Conditions de travail (statut du Personnel).

Aucun agent ne peut être révoqué pour fautes de service, sans que sa cause ait été examinée par le conseiller judiciaire (auditeur) auprès des Chemins de fer de l'Etat. Lorsque celui-ci n'a pas proposé la révocation, on ne peut y procéder qu'après arrêté ministériel.

Toutes les fautes graves sont portées devant le conseiller judiciaire, sauf les délits de nature criminelle qui sont traités par la police. Lors de l'interrogatoire par l'auditeur, l'inculpé peut se faire assister par un défenseur, un délégué de son organisation, par exemple.

Lors de fautes graves et plus spécialement lorsque l'abus d'alcool en a été un des facteurs, la Direction peut, sur la proposition du conseiller judiciaire, licencier l'agent en cause. Il est déterminé, dans chaque cas séparément, si la révocation a lieu avec ou sans titres à la retraite.

L'organisation n'a pas le droit de faire appel des punitions infligées. L'agent intéressé en a le droit et doit, à cet effet, s'adresser au Ministre.

Il n'y a pas de commission d'arbitrage auprès des Chemins de fer danois; les différends éventuels sont soumises au Ministre, dont le jugement est exécutoire.

Les agents ont le droit d'exercer des fonctions publiques.

8. La durée du travail.

On n'établit pas de différence entre les heures de service et les heures de travail, à moins que le personnel se trouve en disponibilité. Dans ce cas, $\frac{2}{3}$ du temps est considéré comme travail effectif, lorsque l'agent doit le passer au dépôt, et $\frac{1}{3}$ lorsqu'il se trouve chez lui.

La durée du travail normale est de 208 heures par mois pour le personnel des trains et des locomotives et pour les agents effectuant un service, nécessitant un effort continu; (lorsque des locomotives de manœuvres sont disservies par un seul homme, celui-ci ne doit fournir que 195 heures de service par mois); elle est de 234 heures par mois pour les agents ayant un service moins fatigant et de 260 heures pour ceux qui ne fournissent que du service de garde.

Le personnel des locomotives a droit à 52 jours de repos par an et à 3 par mois au moins. Un jour de repos est de 36 heures, mais lorsque le service se termine le jour, précédant le jour de repos, avant 11h. du soir, l'agent peut être rappelé au travail après un repos de 33 heures seulement.

Le congé annuel est au moins de 14 jours, période à laquelle ont droit les agents subalternes. Les mécaniciens ont droit, après 15 années de service, à 21 jours de congé.

Pour le personnel des locomotives et des trains les interruptions de moins d'une heure et demie sont considérées comme travail effectif. Lorsqu'ils se trouvent au lieu de résidence, les agents ont droit entre deux coups de service à une période de repos ininterrompue de 9 heures.

Le travail nocturne et dominical n'est pas rétribué à un taux supplémentaire. La durée maxima du travail supplémentaire est de 15 heures par mois pour le personnel de la locomotive, de 30 heures pour les autres catégories. On accorde, en compensation des congés de la même durée ou, lorsque ceci n'a pas eu lieu dans le cours de 2 mois, on paye le travail supplémentaire à raison d'à peu près 2 couronnes par heure pour les catégories subalternes.

9. La réglementation des salaires.

Le salaire se compose du salaire de base, majoré d'une allocation d'ancienneté, d'une indemnité de résidence, d'une indemnité de vie chère et d'une indemnité dite « de conjoncture ».

Le salaire de base est le même partout. Il y a quatre classes de lieux de résidence; dans la 1ère, 2e et 3e classe, tous les salaires de base sont majorés de 450, 330 et 240 couronnes respectivement. L'indemnité dite « de conjoncture » qui est une espèce de gratification, varie, d'après le salaire, entre 39 et 81 couronnes par mois. Le Parlement décide lorsqu'une modification doit être apportée à son montant. L'indemnité de vie chère est réglée sur le nombre-indice du coût de la vie. Les célibataires au-dessous de 35 ans ne reçoivent que les $\frac{2}{3}$ de cette indemnité et de celle de conjoncture. L'indemnité de vie chère est fixée 2 fois par an, au 1er avril et au 1er octobre.

Les agents touchent chaque mois $\frac{1}{12}$ du salaire annuel, sans qu'on tienne compte des dimanches ou jours fériés.

Les salaires sont groupés en 18 échelles :

	<i>Cour. par an</i>
a) Directeur général	19.200
b) Secrétaire général	} 11.400
Chef de service	
Chef de bureau principal	
c) Chef de secteur	10.500
d) Ingénieur en chef	} 9.600
Architecte en chef	
Chef des ateliers principaux	
Chef de la navigation	

Échelle II : 8.700 couronnes.

Conseiller judiciaire.

Échelle III : 7.800 couronnes.

Inspecteur de l'exploitation 1e classe; Ingénieur de la voie 1e classe; Ingénieur des machines 1e classe; Chef de gare 1e classe (6 dans le pays entier).

Échelle IV : 6.900 couronnes.

Inspecteur de l'exploitation 2e classe; Ingénieur de la voie 2e classe; Ingénieur des machines 2e classe; Chefs de bureau 2e classe; Chef de gare (16 dans le pays entier); Capitaine 1e classe.

Échelle V : 5.700 couronnes ; après 5 ans de service

6.300 couronnes.

Chef de gare 3e classe (38) ; Mécanicien de navire 1e classe ;
Capitaine 2e classe ; Sous-chef de gare (gares importantes).

Échelle VI : 4.800 couronnes

(augmentation triennale de 360 jusqu'à un maximum de 5.520)

Chef de gare 4e classe (60) ; Facteur-chef à l'enregistrement ;
Mécanicien de navire 2e classe ; Inspecteur de la voie 1e
classe ; Jardinier en chef ; Chef mécanicien 1e classe ; Chef
divisionnaire d'atelier 1e catégorie.

Échelle VII : 3.900 couronnes

(augmentation triennale de 360 jusqu'à un maximum de 4.620)

Chef de gare 5e classe (144) ; Facteur à l'enregistrement ;
Inspecteur de la voie 2e classe ; Chef mécanicien 2e classe ;
Chef divisionnaire d'atelier 2e catégorie ; Capitaine de
réserve ; le mécanicien de navire de réserve.

Échelle VIII : 3.120 couronnes

(augmentation triennale de 360 jusqu'à un maximum de 4.200)

Employé principal (instruction scientifique).

Échelle IX : 2.220 couronnes

(augmentation triennale de 300 jusqu'à un maximum de 3.420)

Après 16 ans de service augmentation de 250.

Employés.

Échelle X : 1.470 couronnes

(augmentation triennale de 120 jusqu'à un maximum de 1.710)

Aide-employés.

Échelle XI : 2.550 couronnes

(augmentation triennale de 330 jusqu'à un maximum de 3.540)

Lieutenants de navires ; Mécaniciens de navires, classes sub-
alternes.*Échelle XII :*

- a) Mécanicien, 3.000 couronnes (augmentation triennale de 300
jusqu'à un maximum de 3.600).
b) Chef de manœuvres principal, 2.880 couronnes (augmentation
triennale de 330 jusqu'à un maximum de 3.540).
c) Chef de train ; Chef de manœuvres ; Chef de dépôt mar-
chandises 2e classe ; Chef du chauffage ; Contrôleur des
ponts : 2.880 couronnes (augmentation triennale de 240
jusqu'à un maximum de 3.360).

Échelle XIII : 2.670 couronnes (après 5 ans 2.820).

Sous-chefs de manœuvres et manutention.

Échelle XIV : 2.100 couronnes

(augmentation triennale de 150 jusqu'à un maximum de 2.550)

Ouvriers des gares 1e classe ; Chef-facteur ; Distributeurs
dépôt ; Chauffeur de locomotive ; Chef-ouvrier de la voie ;
Chef de brigade d'ouvriers ; Matelot 1e classe ; Chauffeur
1e classe.

Échelle XV : 1.920 couronnes

(augmentation triennale de 150 jusqu'à un maximum de 2.550)

Ouvrier de gare 2e classe ; Conducteur ; Sous-chef de brigade
d'ouvriers ; Matelot léger ; Chauffeur 2e classe ; Gardien
dépôts ; Garçon de bureau.

Échelle XVI : 1.800 couronnes

(augmentation triennale de 150 jusqu'à un maximum de 2.250)

Ouvriers des ponts ; Ouvriers des dépôts ; Ouvriers télé-
graphiste.*Échelle XVII a) : 1.800 couronnes*

(augmentation triennale de 270 jusqu'à un maximum de 2.610)

Commis 1e classe.

Échelle XVII b) : 1.320 couronnes

(augmentation triennale de 120 jusqu'à un maximum de 2.040)

Commis 2e classe.

Échelle XVIII a) : 1.680 couronnes

(augmentation triennale de 120 jusqu'à un maximum de 2.040)

Garde-barrière 1e classe.

Échelle XVIII b) : 1.500 couronnes

(augmentation triennale de 120 jusqu'à un maximum de 1.740)

Garde-barrière 2e classe.

Les loyers et les prix de quelques denrées alimentaires sont
les suivants :

Loyer (habitation 2 chambres) environ par mois	cour.	40,—
Loyer (habitation 3 chambres) environ par mois	»	60,—
1 paire chaussures	»	25,—
1 complet	»	200,—
1 Kilo pain	»	0,28
1 Kilo viande	»	2,50
1 Kilo lard	»	3,30
1 Litre lait	»	0,36
1 Kilo pois	»	1,30
50 Kilo charbon	»	4,—

On n'accorde pas d'allocations pour examens.

Les salaires du personnel des ateliers sont calculés d'après
ceux payés dans l'industrie privée.

Les salaires du personnel des P. T. T. sont régis par la
même loi que ceux des cheminots.

Les retenues pour les caisses de retraite et de secours-
maladie sont de 2½ et de 1¼ % du salaire.

Une indemnité est accordée lors de travaux hors du lieu
de résidence. Lors de déplacement imposé on paye une in-
dennité pour la période durant laquelle l'agent en question
est contraint d'avoir double ménage.

Lors d'intérim à une fonction mieux rétribuée, on paye
une allocation se montant à 50% de la différence entre le salaire
maximum de l'emploi inférieur et le salaire minimum de
l'emploi supérieur.

Il n'est pas d'usage d'accorder des gratifications pour
longues années de service.

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

En cas d'accidents et de maladie on paye le salaire entier ;
lorsque dans une période de trois ans le nombre des jours de
maladie est plus de 180, on déduit 1/1000 du salaire annuel
par jour. Pour les agents au-dessus de 50 ans, ce nombre de
jours est de 250. La simulation est empêchée par un contrôle
médical.

En cas de décès, on verse durant les premiers 3 mois le
salaire entier à la veuve.

Toutes les retraites sont versées par la Caisse de l'Etat.
Le personnel paye 2½ % du montant constitué par le salaire
de base plus l'indemnité d'ancienneté ; les autres frais sont
portés par l'état.

A partir de 30 ans un agent peut faire valoir des titres
à la retraite, quel que soit le nombre de ses années de service.
Lors d'invalidité, à la suite d'un accident du travail, ¾ du
salaire de base est payé comme retraite. Les retraites sont
calculées de la façon suivante :

Lors de service jusqu'à deux ans	1/10 du salaire de base
» » » de 2 à 4 »	2/10 » » » »
» » » » 4 » 7 »	3/10 » » » »
» » » » 7 » 10 »	4/10 » » » »
» » » » 10 » 15 »	5/10 » » » »
» » » » 15 » 17 »	31/60 » » » »
» » » » 17 » 19 »	32/60 » » » »
» » » » 19 » 21 »	33/60 » » » »
» » » » 21 » 23 »	34/60 » » » »
» » » » 23 » 25 »	35/60 » » » »
» » » » 25 » 27 »	36/60 » » » »
» » » » 27 » 28 »	37/60 » » » »
» » » » 28 » 29 »	38/60 » » » »
» » » » 29 » 30 »	39/60 » » » »

Lors de plus de 30 ans de service 40/60 du salaire de base.

La veuve reçoit 50 % de la retraite du mari. Les orphelins
reçoivent une pension jusqu'à 18 ans révolus ; celle-ci se monte
pour 1 enfant à 180, pour 2 enfants à 330, pour 3 enfants à
450 couronnes par an, pour chaque enfant suivant, à 100
couronnes de plus.

11. Le libre parcours.

Le personnel des chemins de fer de l'état jouit du libre
parcours sur toutes les lignes et peut faire usage de tous les

trains. Les billets gratuits sont délivrés pour chaque voyage. Après 12 années de service, les mécaniciens ont droit à un permis permanent de libre parcours.

Les agents permanents, qui se trouvaient au service des chemins de fer avant le 1er avril 1922, ont droit pour leur familles, à 24 billets de transport gratuit par an. Les agents embauchés après cette date n'ont droit au transport gratuit que pour eux-mêmes.

Le personnel des grades subalternes a droit au parcours en 3^{ème} classe, les employés à partir du rang de commis ou de sous-chef de gare ont droit au parcours en 2^e et 1^e classe.

Le libre parcours est également accordé sur la plupart des lignes étrangères. Il y a cependant quelques restrictions, notamment en ce qui concerne l'Allemagne.

On accorde des permis spéciaux aux enfants au-dessous de 18 ans pour se rendre à l'école.

Aux retraités, on n'accorde des billets gratuits que sur demande.

Tous les billets sont délivrés sans frais.

En cas de déplacement, les agents jouissent du transport gratuit pour leur famille et leurs biens.

12. Récompenses et sanctions pénales.

La Direction a le droit d'accorder une récompense aux agents qui ont fait preuve de courage et d'attention remarquables, ou qui ont fait des inventions ou des innovations pratiques.

Les punitions peuvent consister en réprimandes, amendes (ne pouvant pas dépasser 50 % du salaire mensuel) descente de grade, déplacement et révocation.

Des amendes de plus de 10 couronnes, le déplacement disciplinaire, la descente de grade ou la révocation ne peuvent jamais être infligées sans entendre l'inculpé. Les amendes sont versées à la caisse-maladie.

La peine est toujours portée par écrit à la connaissance de l'intéressé.

Il n'y a pas de sanctions fixes pour certaines infractions. On tient compte des circonstances sous lesquelles les fautes se sont produites. Lorsqu'un agent subit un déplacement disciplinaire, son salaire n'est pas modifié. Seule l'indemnité pour frais de double ménage est supprimée.

13. Le logement.

Dans plusieurs localités l'état a construit des habitations, louées aux agents ainsi que des logements de service. Les loyers sont fixés dans chaque cas séparément.

Pour les logements de service pour les agents mariés, on retient 12% sur le salaire, pour les agents célibataires 8%. Lorsqu'on accorde une indemnité de résidence, l'habitant d'un logement de service n'en reçoit que la moitié.

Lors de petites réparations l'habitant est obligé de porter 40% des frais : ceci ne s'applique pas à des réparations importantes ou lors de changement d'emploi.

Il y a des instructions spéciales à l'usage des habitants de logements de service. Les combustibles et le courant pour l'éclairage leur sont portés en compte d'après la quantité employée.

L'organisation s'occupe fréquemment de la question du logement du personnel.

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

Les établissements de bains n'existent pas à l'usage de catégories spéciales, mais sont employés par tous les agents et en partie aussi par les membres de leurs familles. On fait un usage très fréquent de ces établissements.

Dans plusieurs localités, des cabinets de toilette ont été installés pour le personnel, et on tâche, autant que possible, d'en installer dans toutes les gares.

Le personnel dispose, comme règle générale, de dortoirs bien aménagés. Ce n'est que dans des cas exceptionnels (lors de trains supplémentaires), quand les dortoirs sont au complet, que l'on loge le personnel dans des hôtels.

Comme règle générale, les agents disposent de locaux convenables pour s'y tenir et pour prendre les repas. Les organisations se sont toujours employées avec énergie pour une amélioration des installations sanitaires et des locaux ; elles ont su obtenir pour le personnel des locaux clairs et agréables. Dans plusieurs localités des salles de lecture ont été installées. Les syndicats participent aux frais que comporte l'acquisition de livres, instructifs ou amusants ; la Direction a toujours montré de la bonne volonté à cet égard et a fait des concessions dans ce sens.

La Direction a conclu un accord avec les gérants des buffets des gares, aux termes duquel le personnel peut se procurer à prix réduit des mets et des boissons non-alcooliques.

15. La tenue de service.

Tous les agents, à l'exception du personnel de l'entretien de voies, des gardes-barrières et du personnel des dépôts et des remises de locomotives, ont droit à la tenue de service.

La tenue de service se compose d'un veston, un gilet, un pantalon, un pardessus et une casquette et est renouvelée toutes les années. On accorde en outre une nouvelle capote et un gilet de laine, tous les 3 ou 5 ans, selon la qualité de ces objets.

Une partie du personnel des remises des locomotives reçoit également la tenue de service.

16. La visite médicale et visite des yeux.

Lors de l'embauchage le personnel est soumis à un examen médical et à une visite des yeux. Cette dernière doit être renouvelée tous les 5 ans pour le personnel des locomotives.

Lors d'incapacité totale au service de la locomotive, l'agent intéressé est licencié ou renvoyé aux ateliers ; il doit, dans ces cas, se soumettre aux taux de salaires existants.

Le résultat de la visite médicale peut être communiqué de vive voix ou par écrit à l'intéressé. Celui-ci peut, s'il le désire, se faire examiner par un autre médecin, un spécialiste par exemple.

17. Sanatoria, colonies de vacances et de convalescence.

Le personnel des locomotives possède une maison de convalescence, fondée par lui. La fondation est administrée par une commission de 5 personnes, un directeur s'occupe de la gestion courante. La maison n'est pas destinée à des malades, ayant besoin de soins médicaux. Le prix de pension est de 4 couronnes par jour pour les membres et leurs femmes, pour les enfants il est fixé selon l'âge. Les personnes qui ne sont pas membres payent 5 couronnes par jour.

18. L'apprentissage technique.

Le personnel des locomotives n'a pas reçu jusqu'ici d'apprentissage technique. Actuellement une commission ministérielle vient d'être créée qui s'occupera de la question. Le personnel est représenté dans cette commission et on espère obtenir que le personnel des locomotives puisse recevoir son instruction dans l'école de Hellerup, l'unique école des Chemins de fer de l'Etat.

L'organisation est d'avis que les frais pour l'apprentissage doivent être portés par la Direction, ce qui ressort d'ailleurs de la proposition faite par elle à la commission susdite.

Accidents au service des manœuvres.

Ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de l'annoncer, le Bureau de M. T. F. a l'intention de soumettre à la Conférence de la Commission technique de l'Union internationale des Chemins de fer qui se réunira à Florence au mois d'avril et s'occupera, entre autres choses, de la question de *l'attelage automatique*, un rapport où seront énoncés les vues et les revendications du personnel.

Il va sans dire que nous ne pouvons encore publier le rapport en son entier ; nous en faisons cependant suivre ici une partie ayant trait au *nombre d'accidents* survenus dans différents pays, afin de signaler une fois de plus à l'attention publique les dangers que comporte le travail des cheminots en général et celui du personnel du service des manœuvres en particulier.

« Le système d'accrochage actuel pose au personnel des exigences réellement barbares et l'expose journellement aux pires dangers. Il est vrai que les directions des chemins de fer ont reconnu ces dangers et ont fait des prescriptions ayant pour but de les atténuer, mais elles savent qu'une stricte observance de ces prescriptions produirait les plus grandes stagnations du trafic, pour autant qu'elle n'est pas rendue illusoire par la durée prescrite pour les manœuvres.

Un service satisfaisant des chemins de fer en général et une exécution régulière des manœuvres en particulier, dépendent donc, en une large mesure, de la bonne volonté du personnel. Celle-ci seulement a pu compenser jusqu'ici la défektivité technique du système d'attelage et celle des règlements de service et a empêché que ses conséquences ne se manifestent d'une façon plus frappante.

Cette bonne volonté des travailleurs de tous les pays a été payée de lourds sacrifices. Les chiffres suivants que nous extrayons du matériel abondant dont nous disposons, serviront à étayer cette affirmation.

Années	Nombre total des accidents :		Nombre total d'accidents survenus lors d'accouplage ou de découplage		Pourcentage	
	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1913	747	1406	98	173	13.1	12.3
1914	633	1181	86	146	13.5	12.4
1915	704	1315	118	160	16.7	12.2
1916	900	1704	124	217	13.8	12.7
1917	1215	2223	151	267	12.4	12.0
1918	1025	1596	177	205	17.2	12.9
1919	761	1477	180	235	23.7	15.9
1920	589	1209	109	188	18.5	15.5
1921	538	1283	81	151	15.0	11.8
1922	573	1123	86	159	15.0	14.1
En 10 Années	7685	14517	1210	1901		
En moyenne par an	768	1451	121	190	15.9	13.1

Les accidents survenus en Allemagne aux agents et ouvriers des chemins de fer en 1921 se répartissent de la façon suivante sur les différentes catégories.

	tués	blessés	Pourcentage tués	Pourcentage blessés
Personnel de surveillance des gares et télégraphistes	1,39	1,20		
Aiguilleurs	5,07	3,90		
Personnel du service des manœuvres	27,01	28,20		
Agents de la surveillance et de l'entretien des voies	3,76	2,60		
Personnel de la locomotive	12,06	13,70		
Personnel des trains	29,81	34,10		
Autres agents	2,97	3,00		
Ouvriers de la voie	9,70	7,10		
Ouvriers des gares	3,50	2,50		
Autres ouvriers	4,73	3,70		

France.

Le nombre d'accidentés lors d'accouplage et de découplage se monta à :

dans les années : 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1908/1913							
tués :	31	19	14	36	31	32	163
blessés :	58	29	16	60	56	51	270
total :	89	48	30	96	87	83	433

Grande-Bretagne.

D'après des données officielles le nombre d'accidentés lors d'accouplage et de découplage se monta à :

Dans les années :					
	1919	1920	1921	1922	1919/1922
tués :	19	15	3	5	42
blessés :	490	540	352	330	1712
total :	509	555	355	335	1754

Hollande.

Le nombre d'accidentés lors d'accouplage et de découplage se monta à :

Dans les années :											
	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
tués :	4	1	1	3	3	3	5	4	1	2	8
blessés :	6	10	7	6	4	15	7	6	4	3	5
total :	16	11	8	9	7	18	12	9	5	5	13

Suisse.

Le nombre d'accidentés lors d'accouplage et de découplage se monta à :

Dans les années : 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922											
tués :	7	8	2	1	3	2	5	1	2	2	
blessés :	183	182	136	145	191	148	157	191	122	140	
total :	190	190	138	146	194	150	162	192	124	142	

La moyenne de l'effectif du personnel des manœuvres était d'environ 2500. De ces 2500 agents, 33 ont donc été tués et 1595 blessés dans le courant de 10 années.

Il convient de noter, par rapport à ces chiffres, qu'ils n'indiquent que la *minorité* des accidents survenus au service du triage. Si le nombre des accidents ayant un rapport indirect avec le système d'accrochage actuel était compris dans ces chiffres, l'image deviendrait encore plus effrayante. L'importance des chiffres totaux des accidents dont furent victimes les agents des manœuvres, nous le fait comprendre.

Il est permis de constater une certaine diminution du nombre d'accidents, qui trouve sa cause dans un meilleur éclairage des gares de triage, l'installation de freins automatiques etc. Ce nonobstant, les accidents encourus par les agents des manœuvres sont excessivement nombreux, ainsi que les chiffres suivants le montrent.

En Allemagne, ainsi qu'il a déjà été mentionné, le pourcentage des accidents mortels survenus au personnel du service des manœuvres est de 27,01%, celui des autres accidents est de 28,20% des nombres totaux. Il faut avec cela tenir compte du fait que le personnel des manœuvres ne constitue pas même 5% de l'effectif total du personnel.

En Hollande, les pourcentages des accidentés du personnel des manœuvres, par rapport au nombre total des accidentés sont les suivants :

Année :	1920	1919	1918	1917	1916	1915	1914	1913	1912	1911	1910
Pourcentage :	69	77	59	43	29	86	57	36	48	41	45

Vu que l'effectif total du personnel des chemins de fer a passé au courant des années 1910 à 1920 de 35.000 à 48.000 en chiffres ronds et que le personnel des manœuvres a augmenté de 2.500 à 4.000, les pourcentages susmentionnés s'appliquent à une catégorie qui ne constitue pas un dixième du personnel total.

En Suède, le personnel des manœuvres encourut les nombres suivants d'accidents :

Années	Nombre total des accidents		Nombre total d'accidents survenus lors d'accouplage ou de découplage	
	tués	blessés	tués	blessés
1919	35	2646	12	485
1920	34	2130	14	429
1921	10	1844	6	316
1922	16	1992	6	363
En 4 années	95	8612	38	1593

En Grande-Bretagne le personnel des manœuvres encourut en 1920 : 959 du nombre total de 4608 accidents, dont 46 mortels sur un nombre total de 371. Les pourcentages des accidents survenus au personnel des manœuvres sont respectivement de 20.8% et de 12.4%. Il faut avec cela considérer qu'en Grande-Bretagne le personnel des manœuvres ne constitue que 3% du personnel dans son ensemble.

Si l'on considère que dans les statistiques tous les cas dont il n'est pas absolument certain qu'ils trouvent leur cause dans l'accrochage des wagons, sont éliminés de la rubrique : « Accidents lors d'accrochage ou de décrochage », il en ressort que le nombre des accidents ayant quelque rapport avec le système actuel d'attelage doit être bien supérieur à celui qu'indiquent les chiffres cités ci-dessus. Les rapports des Chemins de fer suisses contiennent par exemple une rubrique « Événements malencontreux lors de manœuvres » et une autre rubrique « Manœuvres prohibées et autres causes ». Une distinction semblable est établie en Hollande et les Chemins de Fer ont établi une rubrique « Accidents par propre faute ».

Un accident est enregistré dans cette dernière rubrique lorsque les règlements qui prescrivent que les voitures doivent être arrêtées avant que l'accouplage ou le découplage puisse avoir lieu, n'ont pas été observés. Chaque expert en matière de trafic par voie ferrée sait cependant que ces prescriptions ne sont suivies que par exception et qu'une stricte observance amènerait sans cesse des perturbations du service. En effet, le temps prescrit pour les manœuvres ne permet pas, comme règle générale, d'observer ces prescriptions.

Est considéré comme « événement malencontreux lors de manœuvres » l'accident qui se produit lorsqu'un ouvrier glisse ou reçoit un coup lors de l'accrochage ou du décrochage.

Nous tenons à signaler ces détails, simplement parce qu'ils permettent de démontrer la défectuosité des statistiques. Une autre défectuosité consiste en ce que les statistiques n'établissent pas de distinction entre le degré de gravité des blessures. Celui-ci est en général élevé pour le personnel du service des manœuvres. Les accidents survenus lors d'accrochage ou de décrochage ont presque toujours comme conséquence de diminuer considérablement le rendement de l'agent en cause. Une preuve très évidente de la gravité des accidents qui nous occupent, nous est offerte par le pourcentage élevé des accidents mortels encourus par le personnel du service des manœuvres. La statistique suédoise nous apprend par exemple que 18,7% du nombre total des accidents, mais 42,1% du nombre des accidents mortels, arrivent au personnel du service des manœuvres. Le pourcentage élevé ressort plus clairement encore de la statistique française, reproduite ci-dessus, rédigée et publiée dans le temps par la Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer. Selon cette statistique qui n'a trait qu'aux accidents survenus lors d'accouplage ou de découplage, les accidents mortels se montent durant les années 1908/1913 à 60% des autres accidents. Des proportions semblables existent en Allemagne, où dans les années 1913/1922 1201 accidents mortels ont été enregistrés, contre 1901 autres accidents.

Quelle que puisse être la valeur accordée aux statistiques, il en résulte cependant d'une façon évidente que l'application de l'attelage automatique produirait une diminution considérable des dangers auxquels est exposé le personnel du service des manœuvres. »

Allemagne.

Modification de la durée du travail aux chemins de fer.

Par un décret du 15 janvier 1924 la durée du travail de tous les fonctionnaires fut fixée à 54 heures par semaine. Vu qu'aux chemins de fer du Reich, à côté des employés, des ouvriers travaillent en grand nombre, il a été procédé à une prolongation correspondante de la durée du travail de ces derniers. La durée du travail pour les ouvriers auxquels s'appliquent les règlements de service n'est plus déterminée d'une façon uniforme, mais se trouve échelonnée entre 8 et 10 heures, d'après les nécessités du service. Selon le nouveau règlement le service des ouvriers de la voie varie selon les saisons de 6 à 10 heures. En ce qui concerne les autres ouvriers, pour lesquels la durée du travail a été stipulée dans le contrat collectif national, une nouvelle réglementation va être appliquée, vu que les Unions des cheminots ont refusé de se plier aux exigences dictatoriales de la Direction. D'après le décret de la Direction, la durée régulière du travail ne peut dépasser à partir du 10 février dernier, 10 heures par jour ou 60 heures par semaine.

La durée du travail des ouvriers effectuant des réparations, de ceux des ateliers centraux et secondaires, ainsi que ceux des centrales électriques ou de l'industrie gazière des chemins de fer, se monte à 9 heures par jour ou 54 heures par semaine. Pour les travaux préparatoires ou ceux de clôture de l'exploitation des ateliers (service des appareils de chauffage et d'éclairage, p. ex.) la durée du travail peut être prolongée d'une heure par jour ou de 6 heures par semaine.

La durée du travail des ouvriers du service de l'entretien de la voie et des installations pour la préparation du bois est de 9 heures par jour ou de 54 heures par semaine. Pour ceux travaillant à l'entretien des voies proprement dit, à la superstructure, dans les carrières, à la préparation du ballast, dans les pépinières des compagnies, la durée du travail varie selon les saisons, de façon à accuser une moyenne annuelle de 9 heures.

La durée du travail des ouvriers travaillant dans les bureaux est réglée sur celle des employés des services administratifs.

La disponibilité des gardiens, gardiens des installations de bains, concierges, etc. est considérée pour la moitié comme travail effectif; la coupe de service régulière ne peut cependant pas dépasser les 12 heures, ni 72 heures par semaine.

On n'a pu arriver à une entente avec le Ministère des Communications; les représentants des organisations du personnel des Chemins de fer, sous la direction de l'Union des Cheminots allemands, n'étaient pas disposées à renoncer à la journée de huit heures et ne pouvaient reconnaître le bien-fondé des arguments du Ministère.

Ainsi que nous venons de le dire, le Ministère vient de décider que dans les services subalternes toutes les mesures devaient immédiatement être prises, permettant d'appliquer sans inconvénients la journée de travail prolongée. Il va sans dire que de pareilles mesures suscitent un vif mécontentement parmi les cheminots. L'exploitation des chemins de fer du Reich ne donnera pas de résultats favorables et ne pourra se faire d'une façon normale, tant qu'on n'aura pas rendu au personnel, à côté d'une rémunération convenable, une durée de travail réglée sur la base des huit heures.

H. J.



Grande Bretagne.

La Grève des Dockers.

Le 25 février la grève des dockers anglais se termina par une entente aux conditions suivantes :

1. Reprise du travail.

Le travail sera repris immédiatement aux conditions prévues dans le présent contrat et tous les hommes seront réintégrés dans leurs emplois antérieurs, à partir de la date de la reprise du travail et ne seront préjudiciés d'aucune façon pour avoir participé au conflit.

2. Salaires.

A partir de la date de la reprise du travail le salaire minimum journalier, avec une paye minima d'une demie journée, sera pour les ports importants de 11 sh. et pour les ports moins importants de 10 sh. par jour et, à partir du 2 juin, de 12 et 11 sh. respectivement.

3. Salaires spéciaux.

Toutes les dérogations existant aux salaires minima resteront en vigueur sur la base du nouveau salaire.

4. Travailleurs permanents.

Les travailleurs permanents dont les salaires sont payés chaque semaine recevront le nouveau taux à partir de la date de la reprise du travail, mais l'augmentation de juin 1924 ne portera que sur la première semaine de travail ininterrompu aux nouveaux taux.

5. Travaux à la tâche.

Lors de la reprise du travail et le 2 juin 1924, les réductions appliquées aux tarifs des travaux à la tâche, en octobre 1922 et juillet 1923 respectivement, seront annulées. Dans les cas où de nouveaux taux auraient été fixés entretemps ou dans ceux où les taux auraient été réajustés parce qu'étant trop élevés ou trop bas, des augmentations seront ajoutées à ces taux de façon à accorder aux hommes une augmentation correspondante à celle prévue dans l'article 2 selon le mode de calcul des tarifs pour les travaux à la tâche, tel qu'il a été prévu dans les contrats locaux.

6. Heures supplémentaires.

Les taux du paiement des heures supplémentaires, ainsi qu'ils ont été prévus dans l'accord de mai 1920, seront relevés en conformité avec l'augmentation des salaires, à partir du moment où cette augmentation entrera en vigueur. Dans les ports où il existe un arrangement local, conclu après le contrat susnommé, concernant les salaires ou les conditions du travail, une augmentation correspondante des taux locaux sera accordée.

7. Commissions paritaires locales.

Des Commissions paritaires siégeront sur demande d'une des parties pour statuer sur les questions suivantes :

- a) Fixation des écarts des taux de base pour les travailleurs à l'heure, lorsqu'ils travaillent en collaboration avec les travailleurs à la tâche.
- b) Réajustement des tarifs pour les travaux à la tâche lorsque ceux-ci sont jugés trop bas ou trop élevés.
- c) Réajustement de conventions ou de conditions de travail locales, à condition qu'il n'y ait pas contradiction avec les décisions prises par la Commission nationale Paritaire.
- d) La sûreté du travail et les questions générales touchant la santé ou la sûreté des hommes.

8. Commissions paritaires locales.

Les commissions paritaires locales se réuniront dans les sept jours après demande écrite d'une des parties, pour considérer les questions susmentionnées et tout autre question qui leur sera soumise et elles s'efforceront par tous les moyens d'arriver à une entente. A défaut de réunion ou d'entente un mois après la demande (ou après tout autre délai fixé par la commission locale) la question ou les questions seront portées devant la Commission Paritaire nationale ou devant tout tribunal que la Commission Paritaire nationale jugera utile d'instituer et l'entente conclue de la sorte sera définitive et obligatoire pour les parties en cause.

9. Travail plus régulier.

Les parties décident de nommer une Sous-Commission (le Ministre du Travail s'engageant à désigner un président neutre et à accorder l'appui technique nécessaire) qui devra développer et étendre le système de l'enregistrement des hommes et examiner les propositions, relatives à la semaine garantie, dans le but d'arriver à un accord, permettant de réaliser les projets énoncés dans le rapport de la Commission d'Enquête de 1920, dit « Shaw Report ».

10. Modification et résiliation.

Celles des parties qui désireraient voir apporter des modifications au présent contrat ou le résilier, annoncera son intention par écrit avec un délai de préavis d'un mois, immédiatement après cet avis, les parties se réuniront pour discuter de la chose. A défaut d'entente après un mois, à partir de l'avis en question, les parties pourront d'un commun accord prolonger la période des négociations ou bien résilier le contrat avec un délai de 14 jours.

11. Stipulations générales.

Le présent contrat sera considéré comme une modification du contrat du 5 mai 1920 et de toutes les conventions conclues aux termes de ce contrat.

* *

Pour bien comprendre l'origine du différend il faut remonter jusqu'à l'accord de mars 1920, connu généralement sous le nom de « Shaw Award ». Les affaires étaient à ce moment en pleine prospérité et les salaires minima furent fixés à 16 sh. par jour dans les grands ports et à 15 sh. dans les ports moins importants. Il n'y eut pas de stipulations portant sur des modifications en conformité avec le coût de la vie. Les employeurs promirent également d'adopter un système, permettant d'assurer un travail plus régulier et un salaire garanti.

Quelques mois plus tard, le malaise fit son entrée. Le patronat, oublieux de ses promesses, ne fit rien pour assurer un

travail plus régulier et rognait peu à peu les salaires minima jusqu'à 12 sh. par jour dans les grands ports et 11 sh. dans les ports moins importants.

En juin 1922, les employeurs demandèrent de nouvelles réductions. Les unions n'étant pas à même de résister, les dockers acceptèrent en août, après un scrutin, une réduction d'un shilling par jour applicable au mois d'octobre, et une nouvelle réduction d'un shilling, lorsque le nombre-index du coût de la vie aurait baissé de 10 points (il était alors à 179, c'est-à-dire à 79 points au-dessus du niveau de juillet 1924) ; elle ne serait toutefois pas appliquée avant mai 1923. Le hasard voulut qu'en juin 1923, l'indice était tombé de 10 points exactement et la deuxième réduction fut donc appliquée. Cette application donna lieu à la grève non-officielle et menée sans succès, que les unions, à l'exception de celle des arrimeurs, refusèrent de reconnaître, considérant qu'elles étaient liées par leur engagement. L'Union des Arrimeurs réussit, en appuyant cette grève, à dérober un certain nombre de membres aux autres unions. Au moment de la grève, le camarade Ernest Bevin de la Transport and General Workers' Union promit qu'un nouveau programme de revendications serait formulé et appuyé avec énergie, dès que le moment de résilier le contrat serait venu.

A une conférence tenue à York le 30 novembre, ce programme fut arrêté, il comportait des revendications pour une augmentation de 2 shillings par jour, pour une augmentation correspondante pour les travaux à la tâche et pour une semaine de travail garantie. Ces revendications furent soumises, le 15 décembre, aux employeurs, qui les repoussèrent un mois plus tard, sans même les discuter. Après une nouvelle conférence nationale qui se réunit le 29 janvier, des instructions furent distribuées en vue d'une grève, devant être appliquée le 16 février. Ceci fit réfléchir les employeurs et le 11 février, ils firent des propositions, comportant une majoration des salaires d'un shilling par jour, une augmentation du même montant pour les travaux à la tâche et la promesse de créer une commission qui examinerait la question de la semaine de travail garantie. Cette proposition fut repoussée par les représentants des dockers. Sous les auspices du Ministère du Travail, plusieurs entrevues eurent lieu avec les délégués du patronat, sans toutefois donner de résultats, et la grève commença dans l'après-midi du 16.

Le mot d'ordre fut suivi avec une cohésion remarquable. La cessation du travail était pour ainsi dire générale à travers tout le pays. Les Unions englobées dans le conflit étaient les Transport and General Workers' Union, National Union of General Workers, National Amalgamated Union of Labour, Order of General Labourers, et la National Union of Engine-men, Motormen and Mechanics. L'Union Nationale des chemins de fer fournit en outre tout l'appui imaginable et ordonna à ses membres, employés aux docks, de déposer le travail. Seule, l'Union dissidente des Arrimeurs, qui avait sur ces entrefaites présenté une demande pour une augmentation de 2sh. ½, se tint à l'écart. Un grand nombre de ses membres avait cependant immédiatement déposé le travail et bientôt tous participèrent à la grève.

Le 11, le Ministre du Travail intervint, mais ne réussissant pas à obtenir une entente, il créa une commission d'enquête, en vertu de la loi sur les commissions industrielles. Le 20, à minuit, un accord provisoire avait été obtenu, les patrons ayant promis d'accorder d'une augmentation immédiate d'un shilling, l'autre devant suivre en juin, et de faire sous les auspices du Ministère une enquête en vue de la création d'un système d'enregistrement et de paiement garanti. Le 24 février, ces propositions furent acceptées par une conférence des dockers, ce qui mit fin à la grève, une des mieux réussies de ces derniers temps.

Les résultats, tout en étant excellents en eux-mêmes sont d'une importance extrême par le fait, qu'ils marquent pour les travailleurs britanniques et probablement aussi pour les travailleurs des autres pays, le premier pas en avant après une longue période de dépression.

Citons à ce sujet un passage du discours du camarade Bevin, à la conférence du 21 février : « L'opposition était basée sur cette conviction que si une organisation importante faisait un pas en avant, cela signifierait une avance pour le mouvement ouvrier tout entier et arrêterait le déclin incessant de ces dernières années. Nous n'avons pas perdu de vue ce fait. Chaque syndicat de notre pays a vu baisser sans cesse durant ces quatre dernières années, le niveau d'existence de ses membres et a vu affaiblir leur moral et leur combativité. Je crois que c'est une belle chose que l'Union des Transports à été élue pour être la première à faire tourner la marée. »

Allemagne.

Une attaque à la journée de huit heures dans le port de Hambourg.

Le 1er juillet 1923 un contrat collectif entra en vigueur s'appliquant à toutes les catégories des travailleurs du port de Hambourg. A l'exception des stipulations, ayant trait aux salaires, le contrat serait valable jusqu'à fin septembre 1925. Le contrat prévoyait la durée du travail, le paiement supplémentaire à accorder aux travailleurs de la deuxième et troisième équipe, les allocations pour la manipulation de certaines matières, telles que le gravier, le minerai, la houille, etc., le paiement des heures supplémentaires, le transport au lieu du travail, les congés, etc.

Les jours ouvrables, la durée de travail est de huit heures et est fixée pour la première coupe de 7h. à 15h. $\frac{1}{2}$ avec une pause de 11h. à 11h. $\frac{1}{2}$; pour la deuxième, de 15 à 23h. avec une pause de 19h. à 19h. $\frac{1}{2}$; pour la troisième de 23h. à 7h. avec une pause de 3h. à 3h. $\frac{1}{2}$.

Les dimanches et jours fériés, on travaille en deux coupes, mais sans interruption, à savoir : de 7 à 13 et de 13 à 19 heures.

Les jours ouvrables, le salaire des travailleurs de la seconde coupe est supérieur de 10%, celui de la troisième coupe de 15% au salaire accordé à la première équipe. Les dimanches et jours fériés, on paye à tous les travailleurs le salaire accordé à la troisième équipe. Le salaire peut être modifié hebdomadairement et se montait à la mi-février à M. 4,50 pour les travailleurs de la première coupe. Les allocations supplémentaires pour la manipulation d'un nombre d'articles sont de 1 $\frac{1}{2}$ % à 3% du salaire susnommé. Dans des cas urgents, chaque équipe peut, après entente avec le président du conseil d'entreprise, effectuer jusqu'à 3 heures supplémentaires qui seront rétribuées à 40% au dessus du taux normal.

Lors de travaux sur des navires amarrés sur le fleuve ou à la rive méridionale de l'Elbe, le transport gratuit ou le remboursement du prix du trajet, est assuré.

Telles sont, en résumé, les principales stipulations des contrats.

L'organisation patronale, s'appuyant sur le décret du 21 décembre 1923 concernant la durée du travail vient de résilier le contrat pour le 10 mars. Elle propose les modifications suivantes :

Le système actuel des trois coupes de 8 heures chacune sera remplacé par celui de deux coupes de 9 heures chacune.

On payera des fractions de coupes ($\frac{1}{2}$ ou $\frac{3}{4}$) tandis que jusqu'ici les travailleurs avaient toujours droit à une coupe entière.

Le travail des dimanches et jours fériés sera rémunéré par heure à 40% au-dessus du taux normal. Les travaux de préparation et de terminaison seront effectués hors des heures régulières du travail et ne seront pas rétribués.

Le salaire qui jusqu'ici se montait à M. 4,50 pour tous les dockers, sera de 46,6 pfennig par heure pour les arrimeurs, les gabarriers et les conducteurs de petite chaudière ; de 42 pfennig pour les ouvriers du quai, les travailleurs des magasins et des silos, les nettoyeurs de navires ou de chaudières et de 50 pfennig par heure pour les marqueteurs, les bateliers et les mécaniciens.

Les ouvriers à paye hebdomadaire étaient jusqu'à présent payés pour tout jour férié se trouvant dans la semaine et lors

de travail ces jours fériés, ils recevaient un jour de paye supplémentaire. A l'avenir, lors de travail les jours fériés, on ne payera plus que 40% au-dessus du taux normal.

Les allocations pour la manipulation de certains articles se monteront à 1 pfennig par heure et le nombre d'articles pour lesquels ces allocations sont accordées sera fortement limité.

La limitation du nombre des heures supplémentaires à 3 heures sera supprimée. Le transport gratuit au lieu du travail sera également supprimé.

A part les modifications susnommées, d'autres propositions sont faites, ayant trait plus spécialement à certaines catégories de travailleurs.

L'exemple donné par les employeurs du port de Hambourg a été suivi par ceux de Brême et des autres ports de la mer du Nord, qui ont fait des propositions analogues.

Les négociations n'ont donné aucun résultat jusqu'ici. La Commission arbitrale de Hambourg qui a été saisie de la question et devant laquelle l'Union allemande du Trafic a combattu la légitimité de la résiliation, a prononcé un arrêt, aux termes duquel la résiliation aurait été faite à bon droit, et a renvoyé les propositions aux parties.

Il est permis de conclure d'après ce qui précède et d'après le développement des négociations que le patronat a la ferme intention de supprimer la journée de huit heures ; s'il ne renonce pas à ce projet avant le 10 mars, un grave conflit semble inévitable. Vu que depuis de longues années les salaires des travailleurs des autres ports de la mer du Nord ont suivi ceux de Hambourg, il est hors de doute qu'un conflit éventuel s'étendrait jusqu'à ces ports.

Amérique.

Contrats de travail en vigueur pour les dockers.

L'Association des Dockers d'Amérique a traversé en 1923 une période particulièrement pénible. Le malaise économique persistant en Europe a fait que l'importation et l'exportation de l'Amérique étaient, pratiquement parlant, réduites à zéro et ce fait, de même qu'une réduction sensible de l'effectif, dûe au chômage sévissant et au passage de bien des membres à d'autres industries, a causé aux dirigeants des moments bien difficiles. Bien que ces circonstances existent toujours, l'Association a su surmonter les obstacles et a conclu, avec les employeurs, des contrats, renouvelant les taux du temps de guerre dans les ports de la côte de l'Atlantique et du Golfe du Mexique. Ces taux sont supérieurs de 15% à peu près à ceux en vigueur avant la conclusion des contrats.

Bien que les contrats soient locaux, ils contiennent des stipulations analogues en ce qui concerne les salaires de base et les heures de travail ; les salaires étant fixés à 80 cents par heure, les heures supplémentaires à \$ 1,20 et la durée du travail à 48 heures par semaine d'octobre à mai et à 44 heures de juin à septembre. Durant les mois d'été lorsque la semaine de 44 heures est en vigueur, les après-midi du samedi sont libres et en cas de travail ces jours-là, l'on paye des heures supplémentaires.

Les allocations spéciales varient quelque peu. Le contrat de Galveston, Texas City, Houston et Bolivar (trafiquant toutes les marchandises sauf le coton et le tabac) prévoit un paiement supplémentaire de 20 cents par heure pour la manipulation du grain (sauf quand celui-ci a déjà été ensaché pour l'exportation), de 5 cents par heure pour la manipulation de la houille et de 10 cents par heure pour la manipulation de bois sec (au moins 200 pieds carrés de superficie) de kérosène, gazoline ou naphte en boîtes, d'arsenic en poudre, de bois ou autres articles créosotés, de préservatif de bois et autres produits du même genre, de ciment, de soude caustique, de terre à foulon, de phosphates en vrac, soufre en vrac ou en sacs, de chlorure de chaux, de manganate de fer en vrac, d'engrais en vrac, de cuirs en poil (sauf lorsqu'embarillés) de guano, d'os en vrac et lors de l'aménagement de cages pour les bestiaux, de cloisons ou d'autres travaux de ce genre.

On accorde également une allocation pour la manipulation de naphthe, de kérosène, d'essence et de térébentine embarillés, là où il n'est pas l'usage d'employer pour l'arrimage des crampons ou des pinces. Le travail à une cargaison endommagée sur des navires en détresse ou là, où il y a de la fumée, des exhalaisons ou odeurs malsaines, est payé au taux double.

Aux termes du contrat de Baltimore, les taux sont doublés pour la manipulation d'explosifs ou de marchandise endommagée et une allocation de 20 cents par heure est accordée pour le grain ou les marchandises frigorifiées.

Aux termes du contrat en vigueur à Charlestown, on paye 85 cents par heure (\$ 1,25 pour les heures supplémentaires) pour toutes les marchandises chargées en vrac, c'est-à-dire chargées à la pelle; 90 cents par heure (\$ 1,30 pour les heures supplémentaires) pour le sucre, la mélasse et pour toutes les marchandises chargés dans les appareils réfrigérants à une température d'au moins 20 degrés sous zéro; \$ 1 par heure (\$ 1,50 par heure supplémentaire) pour le grain, \$ 1,60 (\$ 2,40 par heure supplémentaire) pour les marchandises endommagées et 85 cents (\$ 1,25 par heure supplémentaire) pour le café.

Aux termes du contrat, en vigueur à New-York, on paye 85 cents par heure (\$ 1,25 par heure supplémentaire) pour la manipulation de marchandises en vrac, de lest et de houille; 95 cents (\$ 1,35 par heure supplémentaire) pour les peaux humides \$ 1,— (\$ 1,50 par heure supplémentaire) pour le kérosène, l'essence et le naphthe en boîtes; \$ 1,60 (\$ 2,40 par heure supplémentaire) pour les explosifs et les marchandises endommagées et \$ 1,— (heures supplémentaires \$ 1,40) pour les marchandises destinées au frigorifère.

Les heures supplémentaires sont calculées de différentes façons. Aux termes du contrat en vigueur à Galveston, Texas City, Houston et Bolivar, le taux ordinaire pour les heures supplémentaires (1½ le taux normal) est payé pour le travail nocturne et des jours de congé, mais le taux double pour le travail dominical et le travail effectué durant les heures de repas. A Baltimore, le taux ordinaire est en vigueur pour le travail de nuit, des dimanches et jours fériés et durant les heures des repas. Pour le casse-croûte nocturne (18 à 19h., 23h. à minuit et 6 à 7 heures) on paye \$ 1,80 par heure. Des conditions semblables sont en vigueur à New York, mais on paye \$ 2,40 pour le travail effectué durant le casse-croûte nocturne (minuit à 1h. et 6 à 7 heures). A Charlestown on paye les taux ordinaires, mais tout travail fourni durant les heures des repas est payé à double taux. Les hommes travaillant hors du port sont partout payés, depuis le moment, où ils quittent le wharf jusqu'à leur retour. A Baltimore la durée du trajet, pour laquelle un paiement est accordé, est limitée à deux heures dans chaque direction.

Les hommes appelés au travail ont droit à un paiement minimum de deux heures, qu'ils aient ou non fourni du travail. A New York et dans les ports du Golfe du Mexique, on fait exception lorsque le travail est impossible à la suite des conditions météorologiques.

A New York, Charlestown et Baltimore une préférence doit être accordée lors de l'embauchage, aux membres de l'Association des Dockers.

Tous les contrats interdisent les interruptions dans le travail et l'arbitrage est obligatoire lors de différends. Les hommes trouvés coupables de petits larcins doivent être immédiatement expulsés du syndicat.

Les contrats sont valables pendant un an à partir du 1er octobre 1923.

Un contrat spécial a été conclu pour les peseurs de New-York. Les salaires sont fixés à \$ 10,— par jour (8 heures), les heures supplémentaires à \$ 2,20, le travail des dimanches et jours fériés à \$ 16,— par jour. Pour les travailleurs permanents, le salaire hebdomadaire minimum est de \$ 45,—. Lorsque l'embauchage a lieu dans la matinée une journée entière est payée. Le salaire pour une demi-journée (13 à 17 heures) est de \$ 6,—. Lors de travail hors du lieu d'attache, on accorde une indemnité de \$ 5,— par jour en plus d'une somme de \$ 10,— par voyage comme indemnité de voyage.

Un contrat spécial a également été conclu pour les contrôleurs et marqueurs de New York. Les salaires sont de \$ 6,— par jour pour une journée de 8 heures; de \$ 3,— pour une demi-journée (4 heures ou une fraction de ce temps).

Les heures supplémentaires sont payées \$ 1,20; durant les casse-croûtes nocturnes (minuit à 1h., 6 à 7h.) on accorde \$ 2,40. Le contrôle de munition, de matières explosives ou de marchandises endommagées est payé à double taux.

Le 6 octobre 1923 l'Association des Dockers conclut avec l'Union des Marins d'Amérique un accord aux termes duquel une aide mutuelle sera fournie par l'exercice d'une pression sur les non-syndiqués, afin de les amener à adhérer aux unions respectives. On suppose que cet accord aura des conséquences de longue portée.



La grève des marins allemands dans les ports anglais.

Après presque deux mois d'une grève, menée d'une façon unie et ininterrompue pour une augmentation de leurs soldes misérables, les équipages des navires allemands dans des ports anglais ont du renoncer le 12 février à leur résistance.

Les armateurs allemands ne se refusèrent pas seulement à toute concession, ils veillèrent même à ce que les marins rentrés fussent cités devant le tribunal et punis par des amendes élevées et des peines avec sursis, allant jusqu'à 4 semaines de prison.

Bien que l'issue du conflit soit regrettable en elle-même, on ferait erreur en lui déniait toute importance. Il est réjouissant que les marins allemands aient refusé de se contenter plus longtemps de leur soldes de coolies et se soient mis en lutte pour améliorer leur pitoyable sort. Ce fut cependant une grave erreur de leur part d'avoir déclaré cette grève sans préparation et sans avoir consulté les organisations allemandes.

A part le fait que des grèves non-officielles donnent rarement des résultats durables, il faut tenir compte dans ce cas de la circonstance qu'elle éclata et dut être menée dans un pays étranger. La grève aurait sans doute été brisée plus tôt, si la National Sailors' & Firemen's Union ne lui avait pas fourni un appui, tant moral que financier.

Celui-ci ne fut pas accordé — les dirigeants de cette union l'ont déclaré ouvertement — comme une simple preuve de sympathie et de solidarité avec les marins allemands, mais en dernière analyse parce que les marins anglais — ainsi que les marins de tous les pays d'ailleurs — ont le plus grand intérêt à ce que les soldes des marins allemands soient élevées jusqu'au niveau de celles en vigueur dans les autres pays.

Ce conflit a de nouveau poussé à l'avant-plan la question de la standardisation des soldes et il a en même temps fourni une preuve éclatante que celle-ci ne pourra être obtenue que si les marins de tous les pays agissent d'un commun accord. La Conférence Internationale qui sera convoquée sous peu par l'I. T. F. devra s'occuper de cette question. Puisse-t-elle non seulement arriver à une conclusion unanime mais encore trouver par une concentration des gens de mer, de tous les pays et de toutes les tendances, les moyens et la voie pour arriver à une lutte serrée, bien préparée et menée avec adresse. Tant qu'une concentration organique ne sera pas encore possible, une collaboration loyale est une condition essentielle.

Le généreux appui dont les équipages allemands ont bénéficié durant cette dernière grève de la part de l'union anglaise justifie l'espoir qu'une action commune pourra être réalisée.