



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE:
E AMSTERDAM:
E (PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

S O M M A I R E :

Communications diverses: Un jubilé ouvrier
Le Congrès de Vienne de la F. S. I. et les
Secrétariats Professionnels Internationaux . . . 55
Chronique Syndicale 56
Communications du Bureau 56
Cheminots: Conditions de travail du Per-
sonnel des Chemins de Fer et des
Tramways dans les différents pays
(Grande-Bretagne) Suite 56
La Fédération suisse des cheminots en 1923 62

Ouvriers du Transport: La grève des
Ouvriers du Port de Strasbourg 63
Reconstitution de la Fédération Nationale
des Ouvriers des Transport 63
Autriche: Congrès de l'Union des Ouvriers
du Commerce, des Transports et des
Communications 64
Suisse: Congrès de l'Union des Ouvriers
du Commerce, des Transports et de
l'Alimentation 64

Gens de Mer:
Danemark: Le nouveau contrat entre les
armateurs et l'Union des Chauffeurs . . . 64
La situation des marins allemands . . . 65
France: Un beau succès pour les marins
pêcheurs de la Rochelle 65
Rapports, Comptes-Rendus etc.: L'Inter-
nationale des Travailleurs de l'Alimen-
tation et le Congrès de Vienne 66
*Les autres Secrétariats Professionnels
Internationaux* 66

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Un jubilé ouvrier.

Le 1er mai 1924, le camarade *Joh. Döring* a célébré le 25ième anniversaire de sa nomination comme permanent syndical. C'est en lui que s'incorpore un morceau de l'histoire syndicale allemande et il est donc compréhensible que les syndicats allemands, en dépit des moments pénibles qu'ils traversent, n'aient pas laissé passer ce jour, sans donner au militant dévoué des preuves de leur reconnaissance et de leur amitié.

Depuis bien des années déjà, Döring a pris une part active au mouvement syndical de son pays. A 23 ans, il adhéra à l'Union des Arrimeurs de Hambourg et ce fut en partie grâce à son activité que trois ans plus tard, les syndicats locaux des Ouvriers des Ports et Docks se groupèrent en une organisation nationale. Ce qui mérite cependant, plus que toute autre chose, l'attention c'est le rôle qu'il a joué dans la grande grève des ports et docks qui éclata en novembre 1896 et qui ne se termina qu'en février 1897. Durant cette lutte pénible et longue qui tint en suspens non seulement l'Allemagne, mais le monde entier et qui poussa les ouvriers de tous les pays à manifester leur solidarité — les secours venus de tous les pays d'Europe, de l'Amérique du Sud et du Nord, du Transval et de l'Australie le prouvent — le camarade Döring se révéla un militant tenace, énergique et conscient et il se trouve placé du coup à l'avant-plan du mouvement syndicaliste allemand. Il assumait, pour commencer sans rémunération, et à partir du 1er mai 1899 comme président permanent, la direction de l'Union allemande

des Ouvriers des Ports, au développement et au renforcement de laquelle il s'employa de toutes ses forces.

Lorsqu'au 1er juin 1910 les Unions des Ouvriers des Transports, des Ports et Docks et des Marins se groupèrent en une organisation unique, Döring fut nommé Vice-Président de cette organisation. Actuellement il remplit les fonctions de 1er Vice-Président de l'Union allemande du Trafic.

Döring a également fait œuvre méritoire par son activité en faveur d'une concentration internationale des Ouvriers des Transports. Il fait partie du Comité Exécutif de l'I. T. F., où son opinion qui s'appuie sur une longue expérience, est hautement appréciée. Nous croyons agir dans l'esprit de toutes les organisations affiliées en adressant au camarade Döring nos meilleurs vœux de bonheur et en exprimant l'espoir qu'il lui sera permis, pendant de longues années encore, de mettre sa précieuse activité au service du mouvement syndical.

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

III.

Les relations entre la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux ont été, jusqu'ici, peu étroites; il n'existe, en effet, aucun lien de nature organique reliant, entre elles, ces organisations. Le seul lien qu'il y ait est de nature morale. Les relations ne vont pas plus loin que l'échange de renseignements et de données et l'envoi, tous les deux ans, aux secrétaires des Internationales professionnelles, d'une invitation les priant d'assister, à titre auditif, au Congrès de la F. S. I. Il leur est permis d'être présents, d'énoncer de temps à autre une opinion et de prendre connaissance des décisions prises par les représentants des Centrales Syndicales.

Tout ceci serait parfait, si la F. S. I. ne s'attendait pas à ce que ces décisions, prises en présence des Secrétariats Internationaux, mais sans qu'ils aient voix au chapitre, soient considérées par les dits Secrétariats comme obligatoires et soient strictement suivies par eux. La F. S. I. parle, c'est à dire les Centrales Syndicales parlent, et les Secrétariats professionnels sont tenus d'obéir.

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.

Laisant de côté la question de savoir si ces rapports étaient jadis équitables, il est certain qu'aujourd'hui et à l'avenir ils ne le sont pas et qu'ils contiennent les germes de sérieux contrastes et de graves conflits entre la F. S. I. d'une part, et les Secrétariats Professionnels Internationaux de l'autre.

Il est dérisoire et inadmissible que les représentants de Centrales comptant 100.000, 200.000 ou 300.000 adhérents — pour ne pas parler de celles qui ne groupent qu'environ 25.000 membres — se joignant aux cinq ou six autres dont l'effectif dépasse les 300.000, décident des voies à suivre dans le domaine international et arrêtent la tactique et les directives du mouvement syndical, tandis que les Secrétariats Professionnels, les Internationales des Mineurs, des Métallurgistes, des Ouvriers des Transports qui groupent plus de 2 millions de syndiqués, ou celles des Ouvriers de l'Alimentation, des Ouvriers d'Usine, des Travailleurs sur Bois et du Bâtiment qui en groupent environ un million, n'ont qu'à se conformer aux volontés de ces messieurs.

Cette situation est si ridicule, si illogique et menace si sérieusement tout développement favorable des relations de la F. S. I. avec les Secrétariats Professionnels qu'il faut être aveugle pour ne pas en voir les dangers.

Sans vouloir prétendre que le Comité Directeur de la F. S. I. est aveugle, je me demande cependant s'il voit les choses telles qu'elles sont et telles qu'elles sont en train de se développer.

Une proposition relative aux relations organiques entre la F. S. I. et les Secrétariats Professionnels Internationaux fut soumise à la Conférence des représentants des Secrétariats Professionnels, de novembre dernier, proposition qui figure à l'ordre du jour du Congrès de Vienne et qui sera sans doute adoptée par les délégués des Centrales Syndicales, après quoi les Internationales professionnelles n'auront qu'à approuver et qu'à se conformer, tels des enfants obéissants, à la décision.

Dans mes articles précédents, j'ai déjà énoncé l'opinion que l'adoption de ces propositions ne serait pas propre à améliorer les rapports existant dans le mouvement syndical, ni à satisfaire les désirs légitimes des Secrétariats professionnels.

Si les propositions sont adoptées, dans leur forme actuelle, la situation restera en substance telle qu'elle était jusqu'ici. Les secrétaires internationaux continueront à assister aux Congrès de la F. S. I., en qualité d'invités ayant voix consultative. Il ne leur sera pas permis d'émettre un vote et d'avoir leur part aux décisions qui seront prises, décisions qui, souvent, seront pour eux d'une importance bien plus réelle que pour quelque petite Centrale syndicale, se trouvant encore dans son enfance. Il leur sera toutefois permis de désigner trois délégués au sein du Comité Directeur de la F. S. I. qui auront qualité, non seulement de dire leur mot, mais aussi de prendre part aux scrutins — et qui deviendront donc des membres du Comité Directeur dans toute l'acception du mot.

Ceci signifie un pas sur la voie vers la « co-gestion », mais cette concession de la part du Comité Directeur de la F. S. I. n'a cependant pas de valeur pratique. Ce Comité Directeur est actuellement composé d'un président, de trois vice-présidents, de trois secrétaires et d'onze représentants de Centrales affiliées, en tout dix-huit membres. Dans ce Comité Directeur, les Secrétariats Professionnels réunis, groupant environ le même nombre de membres que la F. S. I., auront le droit de déléguer 3, je répète trois représentants. Si l'on ajoute à cela que le Comité Directeur se réunit deux fois par an, que la véritable gestion incombe au Secrétariat et au Bureau, composé des présidents et des secrétaires et se réunissant au moins une fois par mois, que l'influence du Comité Directeur n'est, par conséquent, pas très grande et que celle de 3 membres dans un conseil de 21 personnes est minime, la proposition, bien que l'intention pût être bonne, nous fait plutôt penser une raillerie.

En regard de ce semblant de concession aux Secrétariats Professionnels, il faut placer que l'on s'attend d'eux à ce qu'ils appliquent toutes les décisions des Congrès de la F. S. I., qu'ils suivent et défendent la politique de la F. S. I., que, sans le consentement de la F. S. I., ils ne s'occupent pas de question qui, de l'avis de la F. S. I., se trouvent hors du cadre de leurs intérêts professionnels et que, comme règle générale, ils n'admettent dans leurs rangs que des organisations adhérent aux Centrales affiliées à la F. S. I.

Je suis d'avis que, plus que jamais, la collaboration est nécessaire dans le mouvement syndical. Pour réaliser cette collaboration, il faut cependant que les avances viennent des deux côtés et il ne faut pas qu'une situation persiste — le Comité Directeur de la F. S. I. semble vouloir la rendre permanente — dans laquelle les Secrétariats Professionnels, tels des enfants mineurs, n'ont que des devoirs, avant tout celui de l'obéissance absolue et de la soumission à des décisions prises sans les consulter, tandis que la F. S. I. se réserve tous les droits, en premier lieu celui de dicter son opinion et de l'imposer aux Secrétariats Professionnels.

Je n'insisterai pas sur la question de savoir quels organismes seront à l'avenir, dans la lutte des travailleurs contre le capitalisme, un internationalement, et pour l'émancipation de la classe ouvrière, d'une plus grande importance et d'une plus grande activité, les Centrales Syndicales ou les Secrétariats Professionnels Internationaux. L'on ne saurait cependant méconnaître le fait que, dès à présent, les grands Secrétariats professionnels, ceux des Mineurs, des Transports, des Métallurgistes, des Ouvriers d'Usine, des Ouvriers de l'Alimentation et du Bâtiment, ont pour la lutte internationale de la classe ouvrière une importance autrement grande que nombre de centrales syndicales, plus ou moins insignifiantes, affiliées à la F. S. I.

La seule possibilité de satisfaire aux revendications légitimes des Secrétariats Professionnels Internationaux et d'éviter de graves conflits, se trouve, à mon avis, dans une transformation de la F. S. I. selon laquelle celle-ci grouperait, à côté des Centrales Syndicales, les Secrétariats Professionnels, grands et petits, jouissant tous de droits égaux. Dans ce cas, et dans ce cas uniquement, on pourra attendre et exiger des Secrétariats Internationaux qu'ils se conforment aux décisions des Congrès ou du Comité Directeur de la F. S. I. ne pourra être considérée par eux que comme une recommandation, à laquelle ils consacreront une attention bienveillante, mais qu'ils ne mettront en pratique que si elle s'accorde avec leurs intérêts à tous ou à un d'entre eux particulièrement.

J'espère que le Congrès de Vienne s'en rendra compte. Quelle que soit cependant sa décision — pour les Secrétariats Professionnels Internationaux et pour l'I. T. F., plus spécialement, elle ne sera obligatoire, que lorsque leur propre Congrès l'aura ratifiée.

Edo Fimmen.

Chronique Syndicale.

Durant le mois d'avril, des luttes de quelque importance ne se sont pas produites dans l'industrie des transports. Les conflits ont été de caractère local, à l'exception de la grève menée en Angleterre par les pilotes et mécaniciens de la navigation aérienne, grève qui continua durant le mois entier et paralysa pour ainsi dire les services de la « Imperial Airways Ltd. » nouvellement fondée. Ce n'est que le 2 mai qu'on réussit à arriver à une entente. Les grandes grèves récemment menées à la suite desquelles les salaires ont considérablement

été augmentés, ont eu comme conséquence naturelle qu'il ne se produisit pas d'autres mouvements. La chose ressort clairement des relevés officiels du Ministère du Travail. Ceux-ci nous informent que durant les premiers trois mois de l'année en cours, 335.000 travailleurs de l'industrie des transports ont reçu des augmentations de salaire au montant total de £ 45.800 par semaine, tandis que durant la même période 4700 travailleurs de cette industrie durent subir une réduction de £ 400 par semaine.

En *Allemagne*, bien qu'il n'y ait pas eu de conflits importants la situation reste toujours tendue. Ni les ouvriers des ports, ni les marins, ni les cheminots ne considèrent les accords conclus comme étant définitifs. Les deux dernières catégories, plus spécialement, qui durent consentir à des conditions moins favorables, quant à la durée du travail, ne pourront pas négliger de lutter pour reconquérir la journée de huit heures. Le calme actuel dans l'industrie des transports n'est donc pas, comme en Angleterre, une trêve, mais il faut le considérer comme une pause, indispensable pour rassembler les dernières forces et se préparer à la lutte.

L'attaque contre la journée de huit heures, annoncée en France, ne s'est pas encore fait valoir. Cette attitude de la part du patronat a probablement été déterminée par la perspective des prochaines élections, les industriels ne voulant pas aggraver l'hostilité existant contre eux. Il ne faudrait pas, en tout cas, en tirer la conclusion que le patronat est prêt à se laisser subsister les conditions de travail actuelles.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Congrès de l'I. T. F.

L'ordre du jour du Congrès qui sera tenu à Hambourg, le 7 août et jours suivants, a été expédié aux organisations adhérentes.

Le rapport moral et financier sur les années 1922 et 1923 sera expédié au début de juin.

Nous prions les organisations qui ne nous ont pas encore communiqué les noms de leurs délégués de le faire sans délai.

**

Cotisations pour 1924.

Nous avons encore reçu les montants suivants :

Fédération suisse des cheminots	fl.	2.174,35
Union des Marins et Chauffeurs norvégiens	fl.	120,—
Union allemande des Cheminots de Tchécoslovaquie	Kč	14.547,—
Union allemande des Transport de Tchécoslovaquie	fl.	304,08
Union des Cheminots bulgares	Lewas	2.500,—
Union des ouvriers des Transports autrichiens	Kr.	28.000.000,—
Union des gens de mer lettons	il.	20,51
Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer	frs.	1.400,—
Fédération irlandaise des Ouvriers du Transport	fl.	872,60
Centrale belge des Tramways et Vicinaux	fl.	2.250,—
Fédération française des Syndicats Maritimes	frs.	1.100,—
Union des Cheminots allemands	R.-M.	4.638,—

**

Rapport de la Commission de Contrôle des finances et écritures.

En exécution du mandat donné aux organisations dont les membres de la Commission de Contrôle font partie, ladite commission déclare avoir contrôlé la comptabilité et les rapports financiers de l'I. T. F. sur les années 1922 et 1923.

Elle a constaté que toute la comptabilité a été vérifiée par MM. Wolff et Van der Velde, experts-comptables à Amsterdam,

et que le bilan ainsi que le Compte des Recettes et Dépenses ont été dressés par ceux-ci. La commission s'est fixée principalement la tâche de contrôler le compte des dépenses et les spécifications y relatives.

Elle a pu constater que des quittances dûment signées prouvaient l'existence de toutes les dépenses.

La commission a remarqué que certaines organisations ont reçu des subventions considérables, que ces mêmes organisations, par contre, ont été parfois assez négligentes à verser leurs cotisations.

La Commission de contrôle se propose de contrôler à l'avenir tous les trois mois les espèces en caisse et les écritures. Elle tient à déclarer, d'une façon générale, que la comptabilité de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport est tenue comme il convient et que les secrétaires ont pu fournir des réponses satisfaisantes aux questions et observations auxquelles les écritures avaient donné lieu.

La commission de contrôle

(Signé) W. van Delft

Trésorier de l'Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et des tramways.

(signé) H. van Dugteren,

Trésorier de l'Union centrale néerlandaise des Ouvriers des Transports.

**

Congrès.

Union suédoise du Personnel des Locomotives, 21 au 24 mai à Stockholm.

Union des Mécaniciens et Chauffeurs anglais, 26 au 31 mai à Londres.

Union des Cheminots norvégiens, 12 au 14 juin, à Lillehammer.

Union des Cheminots autrichiens, du 18 au 22 juin à Vienne.

Fédération suisse des Cheminots, 28 et 29 juin à Berne.

Union Nationale des Cheminots anglais, 7 au 11 juillet.



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

Grande-Bretagne.

(Suite.)

Chemins de fer.

IX. La réglementation des salaires.

Les salaires actuels de la plupart des catégories des cheminots de Grande-Bretagne reposent sur une convention de mars 1920. A cette époque, le nombre-indice du coût de la vie était à 225, soit excédant de 125 points celui de juillet 1914. Les barèmes fixés alors étaient constitués par les salaires moyens en vigueur pour les différentes catégories avant la guerre, majorés d'un montant fixe de 38 shillings pour toutes les catégories, représentant l'indemnité de vie chère, dite « war bonus ». La convention prévoyait une réduction d'un shilling des catégories intéressées (dites les « Conciliation Grades », catégories de conciliation) pour chaque diminution de cinq points du nombre indice du coût de la vie. On fixa en même temps un salaire-type pour chaque catégorie. Comme les salaires ne devaient pas tomber au-dessous de ce montant, il constituait à vrai dire un salaire minimum. Depuis la conclusion de la dite convention, l'indice du coût de la vie a diminué de 50 points et les salaires ont, par conséquent, été réduits de 10 shillings. Dans le tableau suivant, le salaire actuel figure à la première colonne, le salaire-type ou salaire de base à la deuxième.

Exploitation.

	Salaire actuel shillings	Salaire de base par semaine
Porteurs 1ère classe	50.	46.
Porteurs 2ème classe, Londres	48.	42.
Porteurs 2ème classe autres villes	46.	40.
Chefs porteurs, Londres	50.	45.
Chefs porteurs autres villes	48.	43.
Lampistes de signaux	50.	46.
Lampistes de gare	49.	43.
Gardes-barrière	46.	40.
Agents affectés à la consigne des bagages	58.	58.
Aides à la consigne des bagages	52.	52.
Chefs-Porteurs service des colis	56.	56.
Porteurs service des colis	51.	50.
Contrôleurs de gare 1ère classe	58.	58.
Contrôleurs de gare 2ème classe	54.	54.
Contrôleurs de route	60.	60.
Conducteurs trains de voyageurs et marchan- dises 1ère, 2ème année	50.	50.
3ème, 4ème année	55.	55.
5ème, 6ème, 7ème année	60.	60.
8ème année	65.	65.
Ouvriers du service des manœuvres 1ère classe	65.	65.
Ouvriers du service des manœuvres 2ème classe	60.	60.
3ème classe	55.	55.
4ème classe	50.	50.
Aiguilleur, même taux que le dernier ouvrier du service des manœuvres dans le faisceau de lignes où se trouve la cabine de l'aiguilleur.		
Chef d'équipe-gare 1ère classe	65.	65.
Chef d'équipe-gare 2ème classe	58.	58.
Facteur service colis 1ère classe	66.	66.
Facteur service colis 2ème classe	61.	60.
Chef-Contrôleur 1ère classe	65.	65.
Chef-Contrôleur 2ème classe	61.	61.
Chef de manœuvres 1ère classe	75.	75.
Chef de manœuvres 2ème classe	70.	70.
Chef de manœuvres	80.	80.
Agent du poste de manœuvres classe spéciale	75.	75.
1ère classe	70.	70.
2ème classe	65.	65.
3ème classe	60.	60.
4ème classe	55.	55.
5ème classe	50.	50.
6ème classe	48.	48.
Receveur d'Autobus, Londres	58.	58.
Receveur d'Autobus, autres villes	54.	54.
Conducteur camion automobile (électrique), Londres	57.	56.
autres villes	56.	53.
(essence ou vapeur), Londres	60.	60.
autres villes	57.	57.
Agent affecté aux cabestans } Londres	53.	52.
Conducteur de gare		
Gares 1ère classe	52.	49.
Gares 2ème classe	50.	43.
Cocher d'omnibus ou de camions, Londres	54.	53.
Gares 1ère classe	52.	50.
Gares 2ème classe	50.	46.
Conducteur-Autobus, Londres, Transports en commun	64.	64.
Transport privés	60.	60.
autres villes, Transports en commun	62.	62.
autres villes, Transports privés	58.	58.
Chef-Conducteurs-Autobus (en charge d'un petit dépôt, compris réparations, magasin, dis- cipline) 1ère classe (distance à parcourir plus de 500 miles par semaine)	74.	74.
2ème classe (distance à parcourir moins de 500 miles par semaine)	68.	68.

Personnel dépôt marchandises.

Hommes d'équipe, Londres	51.	47.
gares 1ère classe	50.	44.
gares 2ème classe	47.	40.
Contrôleurs, Londres	57.	57.
gares 1ère classe	54.	54.
gares 2ème classe	52.	47.
Chef de brigade, prenant part au travail, Londres	62.	62.
gares 1ère classe	59.	59.
gares 2ème classe	55.	52.

Factage et camionnage.

Cochers, Londres	54.	53.
gares 1ère classe	52.	50.
gares 2ème classe	50.	46.
Conducteurs d'auto (essence ou vapeur), Londres	60.	60.
gares 1ère classe	57.	57.
(électrique), Londres	57.	56.
gares 1ère classe	56.	53.

shillings par semaine

Chef-camionneur ou contrôleur des chevaux et voitures, Londres	62.	62.
gares 1ère classe	59.	59.
gares 2ème classe	55.	52.

Personnel de la Voie.

a) Zones rurales.		
Chefs d'équipe	53.	48.
Sous-chefs d'équipe	50.	43.
manœuvres	48.	40.
b) Zones industrielles, grandes villes, etc.		
Chefs d'équipe	55.	52.
Sous-chefs d'équipe	52.	46.
manœuvres	50.	44.
c) Zone de Londres.		
Chefs d'équipe	60.	60.
Sous-chefs d'équipe	55.	52.
manœuvres	52.	48.
d) Gares terminus de Londres.		
Chefs d'équipe	65.	65.
Sous-chefs d'équipe	56.	55.
manœuvres	53.	50.

On paye 2 sh. par semaine extra aux équipes d'ouvriers de la voie travaillant sur des lignes électriques, (excepté celles à ligne aérienne et celles où le courant est interrompu durant les heures de travail) ou sur un parcours où il y a des canaux de prise d'eau ; il sont payés d'un à 3 sh. extra par semaine pour le travail dans les tunnels, (selon la longueur de ceux-ci).

Personnel des Remises de Locomotives.

Ouvriers affectés à l'allumage ou à l'arrêt du feu, laveurs de chaudières, ouvriers chargés de la garniture de la tige de piston, distributeurs des outils etc.	52.	48.
Nettoyeurs de tubes	50.	45.
Manœuvres, enleveurs des cendres, lampistes	49.	43.
Mécaniciens de machine hydraulique	62.	62.
Chauffeurs de machine hydraulique et mécani- ciens affectés aux pompes	54.	52.
Conducteurs de machines fixes, nettoyeurs et graisseurs	54.	52.
Mécaniciens de remise	72.	72.
Aides-mécaniciens de remise	57.	57.
Nettoyeurs-chefs	60.	60.
Contre-mâtres de hangars auxiliaires	62.	62.

Service des Wagons et Voitures.

Visiteurs ds voitures, visiteurs des freins, ajusteurs de freins, Zone de Londres	60.	60.
Province	56.	56.
Producteurs de gaz d'huile, Zone de Londres	58.	58.
Province	56.	56.
Aides-producteurs de gaz d'huile et chauffeurs, Zone de Londres	53.	50.
Province	51.	47.
Lampistes, ouvriers affectés à l'éclairage, netto- yeurs de globes, ouvriers affectés au rem- plissage de gaz d'huile, Zone de Londres	52.	47.
Province	48.	42.
Nettoyeurs et laveurs de voitures, graisseurs, nettoyeurs de boîtes à huile, Zone de Londres	50.	44.
Province	48.	42.

Service des Signaux et du Télégraphe.

a) Districts ruraux.		
Surveillants principaux	69.	61.
Surveillants	61.	59.
Aide-surveillants	53.	50.
Installateurs d'encenchements électriques, ajusteurs des appareils de manœuvre de signal, 1e classe	62.	61.
2e classe	61.	59.
3e classe	57.	57.
Chefs d'équipe	60.	58.
Sous-chefs d'équipe	55.	55.
Poseurs de fils télégraphiques et appareilleurs de signaux	55.	51.
Cantonniers	48.	40.
b) Zones industrielles et minières.		
Surveillants principaux	70.	67.
Surveillants	64.	64.
Aide-surveillants	54.	54.
Gardes-magasins	55.	55.
Installateurs d'encenchements électriques, ajusteurs des appareils de manœuvre de signal, 1e classe	66.	66.
2e classe	64.	64.
3e classe	62.	62.

	shillings par semaine	
Chefs d'équipe	63.	62.
Sous-chefs d'équipe	60.	60.
Poseurs de fils télégraphiques et appareilleurs de signaux	56.	55.
Cantonniers	50.	44.
c) Zone de Londres.		
Surveillants principaux	72.	72.
Surveillants	67.	67.
Aide-surveillants	58.	58.
Garde-magasins	57.	57.
Installateurs d'enclenchements électriques, ajusteurs des appareils de manœuvre de signal, 1e classe	69.	69.
2e classe	67.	67.
3e classe	65.	65.
Chefs d'équipe	65.	65.
Sous-chefs d'équipe	62.	62.
Poseurs de fils télégraphique set appareilleurs de signaux	59.	59.
Cantonniers	52.	48.

Les chefs et sous-chefs d'équipe devant surveiller des installateurs reçoivent 6 sh. par semaine en sus des taux mentionnés.

Personnel des Locomotives.

Conventions décembre 1923 et janvier 1924.)

	par jour	
Mécaniciens ou conducteurs-électriciens		
1e et 2e année	12.	12.
3e et 4e année	13.	13.
5e et au-dessus	14.	14.
Chauffeurs ou aides-conducteurs-électriciens		
1e et 2e année	9/6	9/6
3e et 4e année	10/6	10/6
5e à 10e année	11.	11.
au-dessus de 10 ans	12.	12.
Nettoyeurs jusqu'à 16 ans révolus	4.	4.
17 ans	5.	5.
18 et 19 ans	6.	6.
20 ans et au-dessus	7.	7.

Un parcours de 130 milles est considéré comme service normal journalier ; pour tout parcours de 15 milles effectué en sus de cette limite on paye une allocation égale au salaire horaire. La limite sera portée en juillet 1924 à 140 et en janvier 1925 à 150 milles.

Les salaires des employés et les agents des grades supérieurs sont régis par un contrat, signé en 1920, déterminant un taux minimum. Ces agents avaient, à ce moment, droit à des indemnités de vie chère de différents montants et il fut décidé que cette indemnité serait diminuée ou augmentée de £5 pour chaque baisse ou hausse de 5 points du nombre-indice, les salaires ne pouvant pas, ainsi que pour les grades subalternes, tomber au-dessous du taux de base. Pratiquement parlant, tous les salaires se trouvent maintenant au taux de base qui est donc nommé seul. Si une augmentation considérable du coût de la vie survenait, l'indemnité jouerait automatiquement, bien que pas en même temps pour tous les grades. L'espace limité ne nous permet pas de donner des détails, cette réglementation étant assez compliquée.

Chefs de gare et chefs de gares à marchandises, receveurs-chefs aux billets, chefs du service des marchandises et bagages et assistants.

	par an	
	£	
Classe 6, lors de l'entrée au service	150	
après deux ans	160	
5, 1e année	170	
2e année	180	
3e année	190	
4e année	200	
4, Minimum	210	
après deux ans	220	
après deux ans (maximum)	230	
3, Minimum	240	
après deux ans	250	
après deux ans (maximum)	260	
2, Minimum	270	
après deux ans	285	
après deux ans (maximum)	300	
1, Minimum	320	
après deux ans	335	
après deux ans (maximum)	350	

Quelques positions de classe « spéciale » ont des traitements de plus de £350.

Toutes les catégories susdites reçoivent £10 de plus par an lorsqu'ils travaillent à des gares ou dépôts dans la zone de Londres. Ils reçoivent aussi une allocation supplémentaire lors de service dominical. Cette allocation se monte à 5, 10, 12½ ou 15 pour cent du salaire annuel, selon la durée du service réclamé. Une allocation est accordée, en outre, aux hommes devant toujours être à portée, à moins d'avoir un congé.

Personnel administratif masculin.

	par an	
	£	
Employés mineurs, âge 15 ans	35	
âge 16 ans	45	
âge 17 ans	55	
Employés majeurs, Classe 5, âge 18 ans	80	
augmentant par £10 par an jusque (à 31 ans)	200	
Classe 4, minimum	210	
après deux ans	220	
après deux ans (maximum)	230	
3, minimum	240	
après deux ans	250	
après deux ans (maximum)	260	
2, minimum	270	
après deux ans	285	
après deux ans (maximum)	300	
1, minimum	320	
après deux ans	335	
après deux ans (maximum)	350	

Les salaires susmentionnés sont majorés de £10 pour tous les employés travaillant dans la zone de Londres.

Personnel administratif féminin.

	par semaine	
	s. d.	
Employées mineures, âge 16 ans	17/6	
âge 17 ans	21/6	
Employées majeures, classe 2, âge 18 ans	30.	
avec augmentation annuelle de 2 sh. par semaine jusqu'à l'âge de 23 ans	40.	
et ensuite de 2sh. 6p. par semaine jusqu'à l'âge de 31 ans	60.	
Employées majeures, classe 1 minimum	65.	
après deux ans	67/6	
après deux ans (maximum)	70.	

Les salaires susmentionnés sont majorés de 4 sh. par semaine pour les employées travaillant dans la zone de Londres. Il y a quelques fonctions de classe « spéciale », payées à un taux supérieur.

Inspecteurs du trafic.

	par an	
	£	
3e classe, minimum	240	
après deux ans	250	
après deux ans (maximum)	260	
2e classe, minimum	270	
après deux ans	285	
après deux ans (maximum)	300	
1e classe, minimum	320	
après deux ans	335	
après deux ans (maximum)	350	

Les salaires susnommés sont augmentés de £10 pour les hommes travaillant dans la zone de Londres. Il y a des positions de classe « spéciale » comportant des taux plus élevés. Les aides-inspecteurs font partie de la 4e et 5e classe des employés. Des allocations spéciales d'un pourcentage déterminé sont accordées, comme aux chefs de gare, pour le travail dominical et à ceux qui doivent toujours être à portée d'appel.

Personnel de surveillance.

(Inspecteurs, contre-maîtres etc.)

	£	
Classe 5, 1e année	170	
2e année	180	
3e année	190	
4e année	200	
4, minimum	210	
après deux ans	220	
après deux ans (maximum)	230	
3, minimum	240	
après deux ans	250	
après deux ans (maximum)	260	
2, minimum	270	
après deux ans	285	
après deux ans (maximum)	300	
1, minimum	320	
après deux ans	335	
après deux ans (maximum)	350	

Les salaires susnommés sont augmentés de £ 10 pour les hommes travaillant dans la zone de Londres. Il y a des positions de classe « spéciale » comportant des taux plus élevés. Des allocations spéciales d'un pourcentage déterminé sont accordées, comme aux chefs de gare et aux inspecteurs du trafic, pour le travail dominical à ceux qui doivent toujours être à portée d'appel.

Ainsi qu'il a été indiqué, les salaires varient seulement par district lorsqu'il s'agit de fonctions nettement spécifiées. Il y a trois classes de lieux de résidence, zone de Londres, zones industrielles et zones rurales. Il n'y a de pourcentage déterminé pour les différences éventuelles de salaires dans les différentes zones.

Certaines catégories, principalement celles des agents à traitement annuel, du personnel des locomotives et des trains, ont droit à des augmentations périodiques jusqu'à un maximum déterminé. Ces cas sont spécifiés dans les tableaux ci-dessus.

Le service militaire en temps de la guerre est considéré comme service effectif pour le calcul des augmentations, des retraites etc. Vu que le service obligatoire n'existe pas en Grande Bretagne, la question ne se présente pas en temps de paix.

Presque tous les cheminots, à l'exception des ouvriers des ateliers et de quelques autres catégories, reçoivent un salaire hebdomadaire garanti, c'est à dire qu'ils ont droit au salaire total, qu'ils aient ou non fourni 48 heures de service. Le travail dominical est en outre rémunéré à un taux supplémentaire.

Il n'existe pas d'allocations familiales. Dans certains cas, des agents mariés obtiennent des logements à un loyer inférieur au logers généralement en vigueur. Les syndicats n'ont pas arrêté leur point de vue par égard aux allocations familiales. On n'accorde pas d'allocations spéciales pour diplômes ou autres attributions.

Les paiements supplémentaires, accordés aux agents des locomotives, lorsqu'ils ont dépassé la limite de parcours journalière, se montent en moyenne à 30 sh. par semaine. On payait autrefois des primes d'économie sur l'emploi de l'huile et du charbon, mais celles-ci ont été supprimées par les conventions nationales de 1919 et 1920.

Les salaires des ouvriers des ateliers n'ont aucune relation avec les taux payés aux autres travailleurs des chemins de fer. Le dernier contrat conclu pour les ouvriers des ateliers — une décision de la Industrial Court — déterminé certains taux qui ne sont pas tout à fait en rapport avec les taux payés hors des chemins de fer. En adoptant cette décision, la cour a formulé l'opinion que les ouvriers des ateliers des chemins de fer devaient être traités différemment des autres travailleurs industriels. En moyenne les salaires du personnel des chemins de fer sont plus élevés que ceux payés dans d'autres industries. En ce qui concerne le personnel subalterne, le système de l'échelle mobile a empêché la baisse des salaires.

On prélève des retenues sur les salaires pour la « National Health Insurance » (Assurance de l'Etat contre la maladie), parfois aussi pour une Assurance de Chômage et pour différentes caisses de retraite, ou assurances contre les maladies et les accidents instituées sous les auspices des compagnies. Souvent l'adhésion à une de ces caisses officielles est posée comme condition pour l'entrée au service. Tant les cotisations que les sommes remboursées varient d'après les cas. En ce qui concerne les employés et le personnel de surveillance, les cotisations et les pensions se montent généralement calculées à un certain pourcentage du traitement; quant au personnel subalterne, une somme déterminée de versement et de pension est d'usage.

Les agents touchant une pension de l'état, pour cause d'invalidité contractée durant la guerre, reçoivent le salaire total attaché à la position qu'ils occupent; celui-ci n'est pas nécessairement égal à leur salaire d'avant-guerre. En ce qui concerne les accidentés du service, leur position est réglée par la loi sur les Accidents du Travail (Workmen's Compensation

Act). Celle-ci leur accorde une indemnisation pour le mal subi. S'ils passent à un autre emploi après leur guérison, parce qu'étant inaptes au service antérieur, ils ont droit, en compensation, à la moitié de la différence du salaire attaché à la position nouvelle et le salaire moyen gagné durant les 12 mois précédant l'accident.

Les agents de l'exploitation étant obligés pour raisons de service de séjourner hors de leur lieu de résidence ont droit à une indemnité spéciale. Lors de déplacement définitif dans un autre district, ils ne touchent pas d'indemnité, car les règlements du service prescrivent que les hommes doivent travailler à tout endroit et à toute heure où les circonstances l'exigeront. Ces derniers temps, les syndicats ont pu obtenir une allocation spéciale pour les agents déplacés qui, à la suite de la crise des logements, ne réussissent pas à trouver une demeure.

Lors de déplacement imposé dans un autre district, la situation financière d'un agent n'est pas diminuée. On accorde généralement aux hommes mariés le transport gratuit pour leur famille et leurs biens.

Lors d'intérimat à une fonction mieux rétribuée, un agent subalterne a droit à un taux de salaire supérieur. S'il remplit cette fonction durant moins d'une demi-journée, il a droit à la moitié de la différence entre son salaire et celui attaché à l'emploi qu'il remplit temporairement; s'il remplit cette fonction durant plus d'une demi-journée, il aura droit à recevoir entièrement le salaire supérieur.

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

Les agents qui sont membres d'une caisse de retraites ont généralement droit à leur salaire entier en cas de maladie. Certaines catégories de chefs d'équipe touchent également dans ce cas leur salaire durant une période limitée. Les agents subalternes ne sont pas payés lors de maladie, mais ils touchent uniquement les versements de la caisse à laquelle ils sont inscrits.

Lors d'accidents du travail, les stipulations légales sont appliquées. Les compagnies ne payent généralement le salaire dans ces cas, que lorsque la loi les y contraint.

Lors de maladie ou d'accident, l'intéressé doit remettre un certificat médical d'où ressort son incapacité d'effectuer son service. Tel est l'unique contrôle employé contre la simulation.

Il y a dans certaines compagnies des caisses pour les veuves et les orphelins; seul le personnel supérieur peut en être membre. A défaut d'une caisse de ce genre, aucun versement n'est fait aux veuves et orphelins, lors de décès d'un employé. Lors de mort à la suite d'un accident, la Workmen's Compensation Act susdite est appliquée.

Dans la plupart des grandes compagnies, il y a plusieurs caisses de secours en cas de maladie et des caisses de retraite qui existaient avant la fusion. L'adhésion à ces caisses est volontaire. La gestion est généralement contrôlée par une commission mixte composée de représentants de la compagnie et des membres. Les cotisations aux caisses sont retenues du salaire. Les compagnies n'y participent pas pour un montant déterminé. Dans certains cas, elles garantissent le payement des pensions, dans d'autres, elles contribuent pour un montant qui se trouve en proportions données avec le montant versé par les membres.

La mise à la retraite a généralement lieu pour les agents subalternes à l'âge de 65 ans. Comme les compagnies n'admettent pas l'inscription à une caisse avant l'âge de 35 ans, la période de service avant la mise à la retraite est de 30 à 40 ans. Pour le personnel supérieur, la mise à la retraite se fait d'habitude à 60 ans. La durée du service est cependant dans la plupart des cas égale à celle des subalternes, vu que les employés sont généralement recrutés parmi les jeunes gens de 14 à 18 ans.

La possibilité existe généralement de se retirer du service pour raison d'incapacité ou de santé avant l'âge indiqué; le taux de la retraite est diminué dans ce cas.

Tous les agents à paye hebdomadaire ont droit, comme règle générale, à un montant déterminé pour la retraite, sans qu'on tienne compte de leur salaire ou des années de service. Pour ce qui concerne les employés à traitement annuel, il y a une certaine relation entre le montant de leur contribution et de leur pension et celui de leur traitement.

Lors de démission avant l'âge fixé, le droit à la retraite est perdu, mais les agents ont généralement droit à un remboursement partiel de leurs versements.

XI. Le libre parcours.

Les agents subalternes ont droit, comme règle générale, ainsi que leur famille, à 3 billets gratuits par an sur les lignes de leur compagnie. Les employés et le personnel de surveillance ont droit à un plus grand nombre, dont une partie est valable pour le parcours sur toutes les lignes. Les billets donnent droit au transport dans tous les trains.

On n'accorde pas, comme règle générale, de permis permanents de libre parcours. Dans certains cas, des permis sont délivrés pour un trajet limité au personnel travaillant dans les grands centres où il est d'usage fréquent d'habiter la banlieue. Ces trajets s'étendent jusqu'à 20 milles de la gare où les hommes sont employés. Les permis du genre sus-dit sont renouvelés tous les ans. Des permis permanents de libre parcours ne sont délivrés qu'aux employés supérieurs, tels que les chefs de service, les ingénieurs, les chefs divisionnaires etc.

Actuellement des permis de première classe sont délivrés aux personnes ayant un traitement d'au moins £ 350. La seconde classe est en train de disparaître dans les chemins de fer britanniques, mais dans le temps, des billets de seconde étaient délivrés aux employés gagnant moins de £ 350. Le reste du personnel a droit au parcours en troisième classe. Des billets valables à l'étranger sont seulement accordés aux employés voyageant en première classe. Il existe un mouvement, visant à assurer également au personnel subalterne des billets gratuits valables sur toutes les lignes. La fusion des compagnies qui a eu lieu ces derniers temps a cependant étendu la portée des billets qui sont actuellement valables pour l'ensemble des lignes fusionnées. Les billets sont délivrés pour un parcours déterminé et sont de durée limitée.

Dans certains cas de jeunes agents reçoivent un nombre supplémentaire de billets gratuits, leur permettant d'aller voir leurs parents de temps à autre. On accorde également aux femmes d'agents travaillant dans des lieux éloignés des billets de marché. Des membres de la famille d'un agent, désirant se faire soigner dans un hôpital, reçoivent aussi des facilités. Lorsqu'il s'agit d'enfants en âge de visiter l'école, il est l'habitude de leur délivrer un abonnement trimestriel à demi-prix. Les retraités et leurs femmes ont également droit au transport gratuit et ce droit est étendu aussi à la famille d'un employé décédé et fréquemment à celle d'un agent subalterne décédé.

Les permis de libre parcours sont absolument gratuits. Il y a aussi les « billets de faveur », délivrés au personnel à un quart du prix normal. Leur nombre n'est pas limité et les familles des agents peuvent les utiliser également. Leur produit est joint aux revenus ordinaires.

XII. Récompenses et sanctions pénales.

Il n'y a pas de stipulations relatives au droit à une récompense. Celles-ci dépendent entièrement du bon vouloir de la Direction.

Les pénalités ordinaires sont : réprimande orale ou écrite, déplacement, déplacement comportant diminution de salaire et licenciement. On n'inflige pas d'amendes, mais si l'on juge nécessaire de diminuer le salaire de quelqu'un, on le déplace à un emploi comportant un taux de salaire plus bas.

Les hommes peuvent faire appel à un supérieur de toute peine qui leur aura été infligée. Lorsqu'on les entend, ils ont le droit de se faire assister par un camarade ou par un militant de leur syndicat. Les appels doivent être interjetés par écrit dans les 7 jours. Il n'y a pas de stipulations octroyant aux

syndicats le droit de dire leur avis lors d'enquêtes pouvant mener à des mesures disciplinaires, mais il est d'usage de permettre à un représentant de l'inculpé d'y assister. Il n'existe pas de conseil d'arbitrage ou autre conseil, chargé de la juridiction dans des cas de ce genre. Les peines infligées sont généralement portées par écrit à la connaissance de l'intéressé.

Il n'y a pas d'échelle déterminée de punitions. La fraude, que ce soit hors ou dans de service, est toujours punie de révocation. L'ébriété, lorsqu'elle donne lieu à des mesures policières, est souvent suivie de révocation, parfois de dégradation ou de déplacement. L'abus de permis de libre parcours ou de billets de faveur donne lieu à une révocation immédiate et souvent à une action légale. La révocation immédiate a également lieu lors de faute grave, de refus d'obéir à des instructions, lors de vol ou d'usurpation. Dans la plupart de ces cas, le salaire est payé jusqu'au moment du licenciement.

XIII. Le logement.

Les Compagnies ont de temps à autre construit des habitations pour certains membres de leur personnel. Il est d'usage qu'un logement soit mis à la disposition des chefs de gare, ainsi que de la plupart des gardes-barrières. Ces demeures sont fournies pour un loyer notablement inférieur aux loyers généralement en vigueur. Les compagnies ont fort peu construit depuis 1914.

Quelques compagnies ont élaboré des projets pour la construction de demeures au profit des agents disposés à les acheter. La méthode suivie est d'avancer 90% de la valeur attestée de l'immeuble à une association, qui s'arrange à son tour avec les acheteurs. Jadis on avançait 90% de la valeur aux agents individuellement à un taux de 5% d'intérêt par an, le paiement des intérêts et les amortissements étant retenu des salaires.

Il n'y a aucune stipulation restrictive à l'égard des personnes habitant des logements de service, sauf lorsqu'il s'agit d'hommes dont le travail exige une attention continue comme celui du garde d'un passage à niveau.

Il n'y a pas de proportion déterminée entre le salaire et le loyer à payer. En ce qui concerne le personnel de surveillance et les chefs de gare, il y a cependant une stipulation dans le dernier contrat prévoyant que le loyer pour les logements de service ne peut pas dépasser 15% du salaire. Comme règle générale, les habitants de ces demeures se procurent eux-mêmes le chauffage et l'éclairage. Dans les rares cas où ceux-ci sont fournis par les compagnies, elles ne portent rien en compte.

XIV. Locaux, mesures d'hygiène et de sûreté.

Il n'y a qu'une compagnie ayant créé des installations de bains à l'usage du personnel des locomotives. On en fait un usage régulier. Il y a dans presque toutes les gares et dépôts des cabinets de toilette. Des plaintes sont rares ; de temps à autre on se heurte à quelques difficultés pour obtenir des agrandissements, en vue des dépenses que ceux-ci comporteraient.

Dans un grand nombre de dépôts, où les hommes sont obligés de coucher, les compagnies ont construit ce que les hommes appellent généralement les « baraques », où des dortoirs sont organisés pour l'usage desquels on déduit un shilling de l'indemnité de logement accordée aux termes des contrats. Ces installations ne sont pas de nature très attrayante et les hommes doivent généralement se contenter de chambrettes séparées par des cloisons.

Des réfectoires existent pour la majorité du personnel ; les plaintes à cet égard sont peu fréquentes. L'installation et l'administration de cantines est généralement prise en mains par le personnel, appuyé dans certains cas par les compagnies. Il est parfois permis aux agents de se procurer des mets et des boissons aux buffets des gares, mais il est cependant généralement admis que le personnel portant l'uniforme ne doit pas utiliser les buffets.

Il est l'habitude des compagnies de favoriser l'abstinence. Dans presque chaque compagnie, il y a des lignes anti-alcooliques qui sont fortement appuyées par les Directions.

Des appareils pour le nettoyage mécanique des wagons sont utilisés de plus en plus fréquemment.

Les précautions principales prises contre les accidents sont du ressort du service de la signalisation. L'enclenchement des leviers, des signaux et des aiguilles est appliqué dans une large mesure. Sur les lignes de la banlieue de Londres et sur les autres lignes électrifiées, on a introduit d'une façon générale la signalisation automatique et on y fait en outre usage d'un système de signaux qui, à l'aide d'un cliquet mettent automatiquement en mouvement le frein à air comprimé d'un train, lorsque celui-ci dépasse un signal mis à l'arrêt. Afin de rendre les signaux mieux visibles, on a introduit des fanaux de couleur à employer de jour et il s'est trouvé que ceux-ci sont d'une grande utilité, lors de brouillard, les signaux étant placés relativement près des voies au niveau visuel du mécanicien.

L'attelage automatique n'a pas été appliqué d'une façon générale. Certaines nouvelles voitures en ont été munies, mais elles ne constituent qu'une partie insignifiante du matériel roulant.

Dans une compagnie, les voitures à voyageurs de lignes suburbaines ont été munies de tampons spéciaux, afin d'éviter que les voitures soient télescopées lors de collision. Dans un récent accident, ces appareils ont donné de bons résultats.

Tout le matériel pour le trafic des voyageurs est muni de freins Westinghouse ou de freins à vide. Les voitures de marchandises, devant marcher à la vitesse d'un train de voyageurs, en sont également pourvues. Les voitures à quatre roues utilisées pour le transport des bagages de long des quais sont munies de freins à ressort ou de chaînes, afin d'éviter qu'elles roulent à bas des quais lorsqu'on les laisse sans surveillance.

XV. La tenue de service.

Les agents subalternes recevant un salaire hebdomadaire, ont droit à l'uniforme. L'usage varie cependant d'après les compagnies. Souvent les porteurs, les chargeurs et les contrôleurs ne reçoivent pas d'uniforme. Les agents de l'exploitation, plus spécialement ceux qui sont en contact avec le public et ceux qui sont chargés de la direction du mouvement des trains reçoivent tous l'uniforme. La tenue de service est la suivante :

Mécanicien : deux combinaisons en coutril, 1 casquette et 1 vareuse tous les ans ; 1 tunique ou pardessus tous les 2 ans.

Conducteur ou serre-frein : 1 complet de serge et 1 pantalon extra tous les ans, 1 casquette par an, 1 pardessus tous les deux ans.

Aiguilleur : comme le conducteur, le pantalon et parfois le complet entier, étant de velours à côtes.

Sous-chef de gare : 1 complet drap et pantalon extra, 1 casquette tous les ans ; 1 pardessus et, dans certains cas, 1 imperméable tous les 2 ans. L'uniforme est généralement soutaché d'or.

Nettoyeurs de locomotive : 2 combinaisons de coutril par an, 1 pardessus après avoir fait 25 fois le service d'un chauffeur. Lorsqu'ils sont promus chauffeur, 1 pardessus tous les deux ans, jusqu'à nomination définitive comme tel, donnant droit à l'uniforme de chauffeur. S'ils ne sont pas nommés définitivement, après avoir accompli 313 tours de service comme chauffeur, ils ont cependant droit à l'uniforme.

Contrôleur de billets : 1 complet serge avec pantalon extra et 1 casquette tous les ans ; 1 pardessus tous les deux ans.

Les hommes d'équipe et les ouvriers de la voie ne reçoivent pas d'uniforme.

XVI. La visite médicale et visite des yeux.

Lors de leur classement les agents doivent subir une visite médicale, comprenant un examen des yeux. C'est l'habitude dans la plupart des chemins de fer britanniques que les hommes

se soumettent à un nouvel examen après une maladie de durée assez longue (généralement au minimum 1 mois). Il est également la coutume de procéder à une nouvelle visite des agents ayant atteint l'âge de 55 ou de 60 ans.

Il n'y a pas de stipulations assurant aux hommes, incapables de remplir plus longtemps leur emploi pour causes de santé, la continuation de leur service. Celle-ci dépend entièrement de la bonne volonté des compagnies. En ce qui concerne les mécaniciens devant abandonner leur fonction, à la suite d'une baisse de leur vue, un contrat national prévoit à présent qu'ils toucheront la moyenne entre leur ancien salaire et celui attaché à la nouvelle position qu'il leur aura été désignée. Il n'y a pas de réglementations par rapport aux autres grades.

Il est d'usage de communiquer de vive voix le résultat d'une visite médicale à l'intéressé et ce n'est que lorsque le syndicat insiste dans ce sens qu'on remet copie du certificat médical. Lorsque celui-ci est considéré insuffisant, les syndicats demandent une révision à un médecin neutre, mais les compagnies ne sont pas prêtes à s'y conformer en général. Lorsque, dans un cas de ce genre, les syndicats locaux n'ont pas réussi à obtenir un résultat, les unions engagent des pourparlers avec la Direction.

XVII. Sanatoria, colonies de vacances et de convalescence.

Il y a plusieurs maisons de convalescence exploitées uniquement ou principalement au profit des cheminots. Elles sont instituées par des institutions indépendantes de caractère philanthropique et sont contrôlées par des conseils, désignés par les membres. En subventionnant différentes institutions, les unions ne prennent pas officiellement part à la gestion. Lorsqu'il y a des places vacantes dans ces maisons, elles sont généralement accordées par districts et les membres désirant y être reçus doivent s'adresser au secrétaire local de la maison de convalescence. Lorsqu'il y a un manque de place, on fait un choix parmi les requérants, d'après la gravité de leur état.

XVIII. L'apprentissage technique.

Dans certaines compagnies, il y a des cours pour l'instruction du personnel, mais ces cours ne sont pas officiels ou bien mi-officiels. L'entrée est gratuite et facultative. Les cours sont destinés à l'apprentissage de mécaniciens, d'élèves-mécaniciens, de signaleurs etc.

Dans la plupart des cas, les classes sont organisés par le personnel, les compagnies offrant parfois leur concours, en mettant à disposition des salles de réunion etc. L'organisation des cours ne se fait jamais par les unions nationales, parfois une section locale en prend l'initiative.

Les syndicats n'ont pas défini leur point de vue, quant à qui incombe le devoir de l'instruction technique du personnel.

La Fédération suisse des cheminots en 1923.

Le Rapport de gestion et comptes pour l'année 1923 que vient de publier la Fédération suisse des cheminots met en lumière la situation prospère où se trouve cette organisation, tant au point de vue moral qu'au point de vue financier. Elle a, cependant, dû mener des luttes pénibles pour le maintien de la journée de huit heures et des taux de salaire de ses membres, car, suivant l'exemple général, le gouvernement suisse a pris prétexte de la concurrence étrangère et de la situation économique du pays pour s'attaquer aux conditions du travail.

L'effectif de la Fédération s'élevait fin 1923 à 36.239 membres, accusant depuis 1922 une diminution de 1.649 personnes. Cette diminution trouve sa cause dans la réduction du personnel appliquée tant aux Chemins de fer fédéraux qu'auprès des compagnies secondaires. Depuis décembre 1922, le nombre d'agents des Chemins de fer fédéraux a diminué de 1.066 unités. Le pourcentage des cheminots organisés dans la Fédération est cependant plus fort que jamais. Le nombre total des cheminots

étant de 33.800 pour les chemins de fer fédéraux et de 6.500 pour les chemins de fer privés, soit 40.300 en tout, 90% des cheminots sont organisés dans la Fédération. Ajoutons qu'il existe au sein de la Fédération une sous-fédération des pensionnés qui enregistra en 1923 une augmentation de 796 membres portant son effectif à 5.247 membres. L'effectif total de l'organisation se monte donc y compris les retraités à 41.486 membres.

Notons en passant que la réduction du nombre du personnel est faite en dépit de l'introduction de la semaine légale de quarante-huit heures et bien que le trafic ait atteint en 1923 presque la même intensité que pendant les années d'avant-guerre.

La situation financière de l'organisation atteste un total de recettes de Frs. 595.020,35 et un total de dépenses de Frs. 562.715,64. Il y a donc un excédent de recettes de Frs. 32.304,71. On sait que la Fédération dispose de trois journaux corporatifs, paraissant en français, en allemand et en italien. La publication de ces organes grève de Frs. 257.637,11 le compte des dépenses, mais la partie des annonces a produit un bénéfice net de Frs. 29.576,85. Le Congrès de 1923 décida d'utiliser le produit des annonces, jusqu'à concurrence de Frs. 30.000 par an, en faveur des *Stations de vacances*, au lieu de prélever une cotisation spéciale dans ce but. Le *fonds de résistance* a augmenté de Frs. 189.974 cette année et il se montait fin 1923 à Frs. 556.288,40. Pendant l'année écoulée une somme de Frs. 4.755,00 a été versée en secours. Une proposition faite au Congrès de 1923 tendant à réduire la cotisation pour le fonds de Résistance a été rejetée à une forte majorité. Le Bilan au 31 décembre 1923 montre un actif de Frs. 935.401,41 un passif de Frs. 860.399,68, soit un excédent de Frs. 75.001,73.

La Fédération suisse des cheminots se compose de différentes sous-fédérations. Citons, parmi elles, l'Union ouvrière des Entreprises suisses de Transport (A.U.S.T.) qui a pris une part particulièrement active dans la lutte contre la prolongation des heures de travail.

La sous-fédération du *Personnel de l'administration des chemins de fer*, englobant les employés d'administration de tous grades, compte 1.606 membres, ayant vu passer, à la suite de changement survenus dans leurs conditions de service, une partie de ses membres, les fonctionnaires des entrepôts, à la sous-fédération du *Personnel des gares et stations* comptant 4.954 membres. Nous faisons suivre ici la liste de toutes les sous-fédérations :

	Effectif
Union ouvrière des entreprises suisses de transport	8.038
Société suisse du personnel des locomotives	2.757
Association du personnel des gares et stations	4.954
Société suisse du personnel de la manœuvre	2.143
Société suisse du personnel des trains	2.968
Société du personnel de l'administration des chemins de fer	1.607
Société suisse du personnel de surveillance des C. F. T.	1.213
Société suisse du personnel des chemins de fer privés et des compagnies de bateaux à vapeur	5.434
Société suisse des aiguilleurs et gardes-voie	3.940
Association suisse des ouvriers des ateliers de chemins de fer	3.185
Total	36.239

Une tendance centralisatrice se manifeste au sein de la Fédération. Le Comité fédératif s'est prononcé dans ce sens et a élaboré, en accord avec le Comité directeur, un règlement concernant la collaboration entre l'Office syndical, les sous-fédérations et les sections.

Le rapport consacre quelques paragraphes aux relations avec l'I. T. F. et exprime son appréciation du travail fourni par l'Internationale dans le domaine de la documentation et de l'action.



La grève des Ouvriers du Port de Strasbourg.

On nous écrit de Strasbourg :

Vu qu'en dépit de la hausse du coût de la vie, les employeurs persistaient à refuser une augmentation suffisante des salaires et s'opposaient même à une adaptation des salaires au nombre-indice publié par la ville de Strasbourg, les ouvriers du port et les charbonniers de la ville de Strasbourg, se sont vus contraints de proclamer une grève le 31 mars. Immédiatement le Préfet du Bas-Rhin intervint, ce qui mena le patronat à reconnaître les nombres-indices et à élever l'allocation offerte de frs. 3,20 à frs. 3,80 par jour. Toute revendication des ouvriers dépassant ce montant fut simplement repoussée et l'acceptation de l'offre fut posée comme condition préalable pour les négociations relatives à la conclusion d'un nouveau contrat.

Cette offre qui équivalait à un ordre fut repoussée par les ouvriers et la grève fut continuée.

La lutte fut acharnée ; la police et la gendarmerie prirent ouvertement le parti des employeurs et barrèrent aux grévistes l'entrée aux installations du port. Plus d'une fois aussi, ils en vinrent aux voies de fait et ce n'est que grâce à l'attitude réfléchie des ouvriers que de graves incidents ont pu être évités.

L'embauchage de briseurs de grève se trouva être pour les travailleurs un ennemi plus dangereux que l'attitude de la police. Des vagebonds étrangers, errant en Alsace sans permis d'entrée et de séjour, n'étaient plus expédiés par-dessus les frontières, mais munis des papiers nécessaires, s'ils étaient prêts à travailler dans le port de Strasbourg. Les « boches » eux-mêmes étaient du coup les bienvenus et obtenaient, s'ils s'engageaient à travailler pour le patronat de Strasbourg, le permis d'entrée dans les 24 heures.

Cette façon organisée et appuyée par les autorités d'embaucher des « jaunes » étrangers, auxquels se joignirent — chose regrettable — des Alsaciens, priva le mouvement des ouvriers du port de toute chance de succès et après une lutte de cinq semaines, ils se virent contraints à lever la grève. Ce furent de lourds sacrifices auxquels nos camarades ont dû se résigner ; constatons cependant que leur moral a su résister à cet échec.

Reconstitution de la Fédération Nationale des Ouvriers des Transports.

A la suite de la démission, l'année passée, de la Transport and General Workers' Union des rangs de la National Transport Workers' Federation, une réorganisation de cette dernière devint nécessaire. Plusieurs tentatives ont été faites dans ce sens et ont été couronnées de succès, il y a quelques mois.

Le Conseil National de la Fédération reconstituée a tenu sa première session annuelle le premier mai dernier et a approuvé le projet de statuts, rédigé par le Comité Exécutif provisoire, créé en mars dernier. La Fédération des Transports se propose e. a. d'améliorer les relations entre les divers syndicats de travailleurs des transports dans le but de resserrer les liens qui les unissent.

Se sont affiliées jusqu'à présent :

Cardiff, Penarth and Barry. Coal Trimmers' Union groupant	2.000 membres
The National Amalgamated Union of Labour	2.053 »
National Sailors' and Firemen's Union	60.000 »
Liverpool and District Carters' and Motor-men's Union	10.000 »
National Amalgamated Union of Enginememen, Firemen, Motormen etc. etc.	3.500 »
United Order of General Labourers	3.000 »
Amalgamated Marine Workers' Union	8.000 »
National Union of Distributive and Allied Workers	14.000 »

Le Comité Exécutif de la Fédération est composé comme suit :

E. Catherly (National Sailors' and Firemen's Union) ; J. T. Clatworthy (Cardiff, Penarth and Barry Coal Trimmers' Union) ; Joseph Cotter (Amalgamated Marine Workers' Union) ; Albert N. Denaro (Liverpool and District Carters' and Motormen's Union) ; R. H. Farrah (National Union of General Workers) ; J. Henson (National Sailors' and Firemen's Union) ; George Parker (National Amalgamated Union of Enginememen, etc. etc.) ; W. A. Robinson (National Union of Distributive and Allied Workers).

Robert Williams, le Président de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport en est le Secrétaire Générale. Le Fédération a décidé d'adhérer à la I. T. F.

Autriche.

Congrès de l'Union des Ouvriers du Commerce, des Transports et des Communications.

Les 20, 21 et 22 avril 1924 eut lieu à Vienne le Congrès de l'Union des Ouvriers du Commerce, des Transports et des Communications ; 103 délégués venant de 59 localités y assistèrent. Un rapport détaillé faisait mention de l'activité durant les trois années écoulées. Il en ressort qu'au cours de ces années, il se produisit 57 grèves ou lock-outs, 26 de ces grèves eurent le résultat désiré, 30 un résultat partiel et une se termina sans résultat. L'effectif était, au 31 décembre 1923, de 36.134 membres.

Le Congrès adopta à l'unanimité le rapport qui fut commenté verbalement par le Comité National et exprima sa reconnaissance aux permanents de l'organisation.

La décision la plus importante du Congrès a trait à la modification et à la refonte de la composition de l'Union. Elle sera divisée à l'avenir en sections nationales des différents groupes professionnels. Ces sections seront dirigées par un Comité de Section, subordonné au Comité National. Le nom de l'Union fut changé en « Freier Gewerkschaftsverband in Österreich » (Union Syndicale libre d'Autriche).

Le Congrès s'occupa encore d'une réglementation des secours et vota une augmentation des cotisations.

Une des nombreuses propositions, sur lesquelles le Congrès eut à se décider, était celle du Syndicat du Personnel des Tramways de Vienne disant qu'un organe devait être publié au profit du Personnel des Tramways d'Autriche. Le Comité Directeur fut missionné d'exécuter cette proposition dans le plus bref délai.

Étaient présents comme invités d'organisations étrangères : Döring et Wertmann de l'Union allemande du Trafic, Prager et Nase de l'Union des Transports de Tchécoslovaquie, Edo Fimmen de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

Les travaux du Congrès font preuve de l'unité qui règne dans les rangs de l'organisation et de sa force intérieure.

Suisse.

Congrès de l'Union des Ouvriers du Commerce, des Transports et de l'Alimentation.

Du 19 au 21 avril 1924, l'Union susdite tint son Congrès ordinaire à Berne. Les organisations sœurs d'Allemagne, d'Autriche, de Tchécoslovaquie, de France, de Belgique, de Suède et d'Angleterre avaient envoyé des délégués ; l'I. T. F. était représentée par le camarade Lang de la Fédération suisse des Cheminots.

La crise économique dont l'Union, qui commémore cette année vingt ans d'existence, a sérieusement souffert, s'est particulièrement manifestée par un recul de l'effectif, recul qui est compensé en partie par un renforcement intérieur.

Le Congrès approuva le rapport moral et financier, portant sur les quatre années écoulées depuis le dernier Congrès. Une modification aux Statuts fut votée ensuite, les adaptant davantage aux circonstances actuelles. Un nombre de propositions de caractère organique fut adopté. Une de celles-ci, ayant trait au développement de la Fédération Syndicale Internationale, est intéressante en vue du prochain Congrès Syndical. C'est pourquoi nous la reproduisons en son entier :

« Le congrès de la Fédération suisse des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation, tenu à Berne, les 19, 20 et 21 avril 1924, charge le Comité Central de soumettre la motion suivante à l'examen du Comité directeur de l'Union Internationale des Ouvriers de l'Alimentation :

1° Les secrétariats professionnels internationaux se posant sur le terrain de la lutte de classe, dans le but de l'entretien des relations avec la F. S. I. et de la défense de leurs intérêts communs, se réunissent sous le nom d'« Union des Secrétariats professionnels internationaux ».

2° Un bureau de 5 membres est chargé de la direction des affaires. Les travaux d'administration sont adjugés à un des secrétariats professionnels internationaux existants. Les frais sont répartis sur les différents secrétariats internationaux suivant le nombre des membres.

3° Le bureau prépare et convoque les conférences de l'Union des secrétariats professionnels internationaux. Dans la règle, une conférence a lieu avant le congrès de la F. S. I.

4° L'Union des secrétariats professionnels internationaux et ses organes se déclarent prêts à appuyer la F. S. I. dans l'exécution de ses tâches. Ils attendent de la F. S. I. qu'elle en use de même à leur égard.

5° Dans le but de l'entretien de relations réciproques, la F. S. I. a le droit d'envoyer une délégation, avec voix consultative, aux séances du bureau et aux conférences de l'Union des secrétariats internationaux, à la condition toutefois que la F. S. I. observe le droit de réciprocité.

6° Les décisions de la F. S. I. (décisions de comité et de congrès), pour autant qu'elles touchent les secrétariats professionnels internationaux, sont soumises, par le bureau de l'Union, à l'examen et à la décision d'une conférence de l'Union des secrétariats professionnels internationaux. Si ces décisions obtiennent la majorité de la conférence, elles lient tous les secrétariats professionnels internationaux. »

(Comme on le sait la section des Transports de l'Union est affiliée à l'I. T. F.)



Danemark.

Le nouveau contrat entre les armateurs et l'Union des Chauffeurs.

Le 29 décembre 1923 l'Union des chauffeurs danois résilia pour le 1er avril 1924 son contrat avec les armateurs. Le fait que les salaires étaient absolument insuffisants pour assurer aux hommes une existence convenable la décida à cette mesure. Lors des négociations, les armateurs refusèrent d'entamer des

pourparlers sur la base des propositions de l'organisation. Après quelques entrevues, les négociations furent rompues et l'organisation dut avoir recours à une menace de grève. Vu que non seulement les chauffeurs, mais également les matelots et les officiers se trouvaient en cours de pourparlers, la position des armateurs était plutôt faible. Lorsqu'ils se virent devant l'éventualité d'une grève générale, ils se firent plus accommodants. Peu de temps après la première menace de grève, les négociations avaient été reprises aux conditions posées par l'organisation. Elles aboutirent à un nouveau contrat qui contient plusieurs améliorations par rapport à l'ancien.

Les soldes ont été notablement améliorées, ce qui ressort clairement du suivant tableau :

	Anciens Salaires		nouveaux Salaires	
	cour.	cour.	cour.	cour.
Conducteurs de petite chaudière, Mgasiniers	195,—	210,—		
Chauffeurs	175,—	190,—		
Soutiers ayant 22 ans ou au-dessus	120,—	125,—		
Soutiers n'ayant pas 22 ans	95,—	100,—		

La rétribution des heures supplémentaires a été augmentée de 10 öre par heure et l'indemnité de nourriture de 25 öre par jour. En outre, lorsqu'un concours de circonstances nécessitent la suppression de la demi-journée de congé à laquelle les hommes ont droit tous les 15 jours, ils peuvent réclamer une indemnisation. Sera rétribué également l'enlèvement des escarbilles, amoncelées lors d'un séjour dans le port. Sur les navires ou le personnel de chauffe et de soute est de 3 hommes au maximum, le temps accordé pour le nettoyage des logements — considéré comme heures de travail — est prolongé d'une demie heure. Abstraction faite de la suppression des stipulations spéciales relatives à la résiliation, les articles du contrat, autres que les susmentionnés, n'ont pas subi de modifications. Le nouveau contrat restera en vigueur jusqu'au 31 mars 1925.

Lorsqu'on tient compte de la dépression générale qui entrave singulièrement la défense des intérêts ouvriers, il est permis de constater que les chauffeurs danois ont mené leur lutte d'une façon digne de louanges et ont remporté un beau succès.

La situation des marins allemands.

Les travailleurs allemands continuent à se trouver dans une situation misérable. La dévalorisation de la monnaie a mené à une forte réduction de leurs salaires réels et les fonds de grève des syndicats ont été épuisés, ce qui n'a pas manqué d'affaiblir leur combativité. Il va sans dire que cette affirmation s'applique aussi aux marins et à leur organisation, la Section des Gens de mer de l'Union allemande du Trafic. L'effronterie des armateurs ne le cède en rien à celle des autres employeurs; les événements de ces dernières semaines l'ont prouvé avec évidence.

Les armateurs avaient résilié le contrat pour le 1er avril et avaient proposé des avilissements importants concernant pas moins de 17 points. Ce que les armateurs désiraient modifier surtout, c'était la durée du travail. Ils voulaient prolonger la journée de travail de huit à dix heures et offraient, en compensation, une augmentation des soldes se montant en tout et pour tout à sept mark par mois. Pour justifier cette exigence, ils se référaient à l'introduction de la prolongation de la durée du travail dans d'autres industries, mais oublièrent de tenir compte du fait que pour les travailleurs terriens la semaine de travail est de six jours, tandis que les marins travaillent à la mer le dimanche également.

Les marins allemands ont réussi par la voie des négociations à repousser cette attaque, à écarter, en partie du moins, la prolongation des heures de travail et à obtenir que, sur les autres points, il n'y ait pas de modifications notables au contrat.

La proposition des armateurs pour la majoration des soldes a pu être sensiblement améliorée. Aux termes du nouveau contrat un matelot reçoit 75 Mk. de solde (jusqu'ici 58 Mk.) et un chauffeur 85 Mk. (jusqu'ici 60 Mk.), ce qui veut dire qu'on a pu obtenir des augmentations de respectivement 17 et 25 Mk. Ceci signifie sans aucun doute une augmentation notable du revenu des marins allemands et les place, quant au salaire, au-dessus de la plupart des autres catégories de travailleurs. Car, partant d'une semaine de 56 heures, le salaire d'un matelot se monte, en calculant une solde de 75 Mk. et une indemnité de nourriture de 1,50 Mk., à 49 pfennig et en partant d'une semaine de 84 heures, à 31 pfennig par heure. Les autres salaires payés en Allemagne se trouvent pour la plupart au-dessous de ce niveau. Une comparaison comme celle-ci ne saurait, cependant, être exacte, vu que les frais de subsistance sont bien plus élevés pour un marin que pour un travailleur terrien. Les soldes payées à l'étranger dépassent, en effet, les soldes allemandes et ce sera la tâche des gens de Mer allemands de récupérer cette avance, fût-ce même par la lutte. Tant le soin de veiller à la propre existence, que les devoirs envers les camarades étrangers les y contraignent, car les efforts de ces derniers pour améliorer leur sort sont singulièrement entravés par les soldes inférieures payées en Allemagne.

Il nous faut encore faire mention d'un incident regrettable. Pendant que les négociations avec les armateurs étaient en cours, la Deutsche Schiffahrtsbund (l'Union dissidente) a proclamé la grève de son propre chef, sans avoir consulté les autres organisations maritimes. Cette grève devait commencer le 3 avril, mais les membres de l'Union ne se sont point conformés à ce mot d'ordre. L'Union comptait vraisemblablement sur la proclamation de la grève par les autres Unions et voulait prendre les devants, afin de pouvoir se vanter après-coup que son attitude avait forcé les autres organisations à faire la grève.

Il est évident qu'il ne s'agissait pas ici d'une action bien préparée, mais simplement d'une manœuvre de concurrence maladroite et nocive, car — comme nous venons de le dire — les membres eux-mêmes ne se soucièrent point du mot d'ordre lancé et, en outre, l'Union avait oublié, dans sa précipitation, de soumettre ses revendications au patronat. Il se peut aussi qu'elle ne les avait pas encore arrêtées. Dans une feuille volante, rédigée en anglais, elle réclamait pour les matelots et chauffeurs une solde de £ 6, tandis que dans une autre, en langue allemande, elle se bornait à réclamer les soldes d'avant-guerre.

Le nouveau contrat expire fin juin. A ce moment les marins soumettront probablement aux armateurs des revendications pour une majoration des soldes. Si les armateurs ne donnent pas suite à leurs demandes, une lutte semble inévitable. Il est en tout cas indispensable de la préparer dès à présent dans tous les détails.

France.

Un beau succès pour les marins pêcheurs de la Rochelle.

Le Syndicat des marins pêcheurs des chalutiers de La Rochelle, section de la Fédération des Syndicats Maritimes, a su, par une grève de cinq jours, obtenir de réels avantages pour ses membres.

Aux termes du nouvel accord, les soldes seront les suivantes, à partir du 15 avril 1924 :

	gages	indemnité de nourriture	complément de salaire fixe	total
patron	100	50	450	600
second	100	270	230	600
1er chauffeur	100	270	230	600
chauffeur	105	240	215	560
matelot	105	240	185	530
soutier	105	240	185	530
novice	80	240	80	400
mousse	60	240	50	350

Les stipulations suivantes furent en outre ajoutées aux conditions d'engagement :

Les navires et agrès de pêche seront mis en état dans le port de telle façon que les matelots n'aient qu'à faire le service par quart pour se rendre sur les lieux de pêche.

Lorsque le navire rentrera en réparations, après 5 jours de présence dans le port, le salaire minimum sera payé à l'équipage jusqu'au départ à la mer, sans faire intervenir dans ce salaire-là les parts de pêche déjà acquises.

Le carénage des navires sera fait sans le concours de l'équipage, de façon que les matelots, pendant ce temps, puissent s'occuper des travaux indispensables du bord.

Les journées de grève seront payées.

Ce résultat favorable est dû en grande partie à l'union parfaite qui règne parmi les pêcheurs de La Rochelle.

RAPPORTS, COMPTES RENDUS ETC.

L'Internationale des Travailleurs de l'Alimentation et le Congrès de Vienne.

La réunion du Comité Directeur de l'organisation susdite s'est occupée, entre autres choses, du prochain Congrès syndical International et de la proposition qui lui serait soumise relative aux relations entre les Secrétariats Professionnels et la F. S. I.

Le Bulletin de l'Union des Ouvriers de l'Alimentation nous apprend que l'opinion unanime fut que les Secrétariats ne peuvent s'acquitter de leur tâche qu'en jouissant d'une indépendance totale et que toute dépendance, que ce soit de Moscou ou d'Amsterdam doit être refusée.

Huppert, Vienne, fit la proposition suivante :

« La F. S. I. doit être informée que ses propositions concernant les relations des internationales professionnelles avec la F. S. I. ne sont pas discutables.

Les délégués de U. I. A. sont chargés, lors de la conférence de Vienne, de s'en tenir à la décision de Bruxelles.

Les décisions qui pourront être prises par le congrès syndical international de Vienne doivent être soumises au prochain congrès des ouvriers de l'alimentation. »

Lors du scrutin, dix membres votèrent pour la proposition, trois s'abstinrent. Furent désignés comme délégués, les camarades : *Diermeier, Huppert et Schifferstein.*

LES AUTRES SECRÉTARIATS PROFESSIONNELS INTERNATIONAUX

Norsk Jernbaneforbund, Beretning 1923—1924 ; Dagsorden for Landsmøtet paa Lillehammer den 12., 13., 14. Juni 1924. (Rapport moral de l'Union des cheminots norvégiens portant sur les années 1923 et 1924 et ordre du jour du congrès National des 12, 13 et 14 juin à Lillehammer.)