



# 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) E  
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:  
20186

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

Communications diverses: Perturbations et déplacements dans l'Economie mondiale	119
Chronique Syndicale	120
L'Espéranto, ressource dans notre lutte	121
Échos du Congrès de Hambourg	122
Brailsford sur le Plan Dawes	123
Concentration prochaine des Syndicats des Transports italiens	123
Communications du Bureau	124
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer dans les différents pays (Norvège)	124

Le Congrès des Cheminots indiens	127
Les innovations techniques dans l'exploitation ferroviaire et les intérêts du Personnel	128
Rectification	129
Ouvriers du Transport: L'application de la journée de huit heures dans les ports de la Mer du Nord	129
Le trafic automobile et la législation néerlandaise	130
Gens de Mer: Session de la Commission Paritaire Maritime Saint-Sebastien	131

La situation des Marins-pêcheurs islandais	131
France: Sur la grève des équipages des chalutiers de Lorient	131
Une année mauvaise pour le syndicalisme allemand	132
Rapport moral et financier de l'Union Belge des Ouvriers du Transport pendant les années 1922-1923	132
Les autres Secrétariats Professionnels Internationaux	133
Rapports, Comptes rendus etc.	133

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

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### Perturbations et déplacements dans l'Economie mondiale.

△ Une partie importante du troisième tome, récemment paru, de l'Enquête sur la Production, publiée par le Bureau International du Travail, est consacrée à l'industrie des transports. Bien que la majeure partie du matériel recueilli ait été emprunté aux rapports soumis dans le temps à la Conférence Internationale des Transports de Barcelone (1921), il nous fournit cependant un aperçu intéressant du développement de l'industrie des transports pendant la guerre et l'après-guerre.

On distingue nettement les phases suivantes. Durant la guerre, nous nous trouvons en présence d'un manque de plus en plus sensible de moyens de transport; les réparations sont réduites au strict minimum; les nouvelles constructions sont presque entièrement suspendues en Europe; des quantités considérables de matériel sont détruites. Dans les années subséquentes à la guerre, nous assistons à des efforts fébriles pour remettre sur pieds le système des transports, efforts stimulés par les frets élevés. Vers la fin de l'année 1920, la situation change du tout au tout; le manque de moyens de transport fait place à un excédent, ce qui ressort le plus clairement de la baisse subite des frets. En réalité cependant, il ne s'agit pas d'un excédent de moyens de transport; ce qui semble excéder n'est autre qu'un manque de marchandises à transporter, découlant principalement du recul considérable du pouvoir d'achat et de consommation de larges couches de la population d'Europe.

La publication du Bureau International du Travail nous fournit des données précieuses à l'appui de ces affirmations. Un aperçu publié dans le premier tome nous démontre, par exemple, que l'exportation du coton des Etats-Unis en Europe est loin d'atteindre, dans les années consécutives à la guerre, le niveau d'avant-guerre et, qu'en 1921, elle n'est encore que de 59,5% du chiffre moyen atteint durant les années 1909 à 1913. Les stocks de coton aux Etats-Unis s'accroissent sans cesse, en dépit du resserrement de la production qu'on s'efforce de réaliser par tous les moyens; en 1921 ils ont atteint à peu près le quintuple des stocks moyens d'avant-guerre. Ce recul de la consommation persiste — chose remarquable — jusqu'à l'heure actuelle. Tandis que, d'après les données du « International Cotton Bulletin » (de mars 1923), la consommation mondiale de coton atteint pendant l'exercice 1922/23 92,7% de l'avant-guerre, la consommation de l'Europe n'est que de 63,4%. Le même recul se manifeste dans tous les domaines. D'après un relevé publié dans le Bulletin d'une des grandes Sociétés bancaires suisses, la consommation de l'Europe en plomb, cuivre, étain et zinc n'atteignait pas, en 1923, les deux tiers de celle d'avant-guerre. S'appuyant sur les données précitées et sur d'autres, il est permis d'affirmer que les importations et exportations totales de l'Europe en l'année 1923, sont inférieures d'un tiers environ à celles d'avant-guerre.

A côté des conséquences de ce recul de la consommation européenne, funestes pour les transports d'Europe, un autre facteur exerce une influence de plus en plus nocive: la transformation considérable, commencée durant la guerre et poursuivie plus tard, opérée par l'entrée dans le groupe des producteurs, de territoires étendus, de population dense, n'entrant qu'en ligne de compte, jusqu'ici, que comme débouchés et sources de matières premières pour les pays industriels d'Europe. Quiconque croyait pouvoir attacher peu d'importance à cette transformation, n'avait qu'à parcourir l'exposition de l'Empire britannique à Wembley pour se détromper. Fort rares sont les industries dont les colonies britanniques n'avaient pas exposé les produits, à l'exposition de Wembley. Chaque fabrique, construite outre-mer, signifie une diminution des débouchés de l'industrie européenne et un recul de sa participation au marché mondial.

A l'aide de quelques chiffres, puisés en grande partie à la publication du B. I. T., nous chercherons à démontrer jusqu'à

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.

quel point l'industrialisation des domaines d'outre-mer a progressé.

Dans l'*Afrique du Sud*, de 1915—1916 à 1918—1919, le nombre des établissements industriels passait de 3998 à 5968 et en 1920—1921 à 7005. La valeur du capital investi dans les machines augmentait en même temps de 15,8 à 25,6 millions, la valeur de la production industrielle de 40,4 à 98 millions de Livres sterling.

Au *Canada*, le nombre des usines ne dépassait, vers la fin du siècle dernier, pas les 15.000 ; en 1920 il était presque triplé, tandis que la valeur du capital engagé avait augmenté de 7 à 8 fois.

Dans l'*Inde britannique*, la production de l'industrie du jute s'était en 1920 sextuplée, en comparaison de l'avant-guerre ; celle de l'industrie cotonnière avait à peu près quadruplée et celle de l'industrie métallurgique doublée. (Selon les renseignements du « Manchester Guardian Commercial », 184.500 tonnes de fonte furent exportées en 1923. Remarquons également que la consommation des chemins de fer de l'Inde en charbon importé a diminué de 40.959 tonnes en 1915—1916 à 360 tonnes en 1919—1920 ; la consommation de charbon indigène a augmenté de 5.143.108 à 6.055.492 tonnes et celle de pétrole de 2.638 à 53.018 tonnes).

Nous ne disposons pas de détails sur le développement industriel de l'*Australie*. Le fait seul que le nombre des chevaux-vapeur utilisés a monté de 391.759 en 1912 à 742.481 en 1920/21 démontre cependant que l'Australie ne le cède en rien aux autres pays d'outre-mer.

En ce qui concerne les *Etats-Unis d'Amérique*, il suffit de rappeler l'affirmation du Ministre du Commerce, *Herbert Hoover*, déclarant le 8 mai 1923, qu'on pourrait grâce au perfectionnements réalisés, dans ce pays, dans la technique de la production « fournir à chaque personne une quantité d'articles égale à celle qu'elle consommait, il y a dix ans, tout en congédiant 2.000.000 de travailleurs ».

Lorsque nous nous rappelons que le développement industriel a également progressé dans les autres pays ; que les pays d'Amérique du Sud s'industrialisent de plus en plus et surtout lorsque nous pensons à l'essor prodigieux de l'industrie japonaise, nous nous rendons compte du déplacement considérable qui s'est fait ces derniers dix ans dans le domaine économique. C'est alors, également, que nous comprenons que le retour du pouvoir d'achat de l'Europe ne signifie pas encore la fin de la crise actuelle des transports.

Il est vrai que le développement du machinisme des pays d'outre-mer ne fait pas encore sentir son influence sur l'industrie des transports, vu qu'elle va de pair avec une augmentation du pouvoir d'achat et des besoins des nations en cause, mais, tôt ou tard, ce phénomène aura inélectablement un contre-coup sur les transports européens. D'ores et déjà, on constate un déplacement considérable dans la répartition des marins marchandes. L'hégémonie des mers n'est plus le monopole des flottes européennes ; tant en Occident, qu'en Orient, de sérieux concurrents ont surgi. Les Etats-Unis qui, avant la guerre, ne possédaient que 9,5 pour cent de la marine marchande mondiale, ont augmenté leur part jusqu'à 20 pour cent, tandis que le Japon a plus que doublé sa flotte et se trouve actuellement à la troisième place parmi les nations maritimes. Mais un facteur plus important et qui intéresse d'une façon directe, non seulement les travailleurs des transports, mais la classe ouvrière européenne tout entière, et qui menace sérieusement sa lutte pour plus de

bien-être — c'est la concurrence qui résulte de la participation toujours croissante de peuples « arriérés » jusqu'ici, à la production industrielle. On ne saurait assez insister sur ce danger. De plus en plus, c'est une question d'importance vitale pour les travailleurs d'Europe de savoir, s'il leur sera possible de relever, au moyen d'organisations puissantes, les conditions de travail et de salaires des travailleurs des pays nouvellement industrialisés, afin de prévenir les dangers d'une concurrence, basée sur des salaires de famine et des heures de travail interminables. Jusqu'ici, l'influence du syndicalisme indépendant est limitée de fait à l'Europe et son activité ne tient aucun compte des pays d'outre-mer. Il s'agit donc de tourner davantage le regard par au-dessus des mers, d'enfermer le monde entier dans un réseau organique, aux mailles fines, et de réaliser, sans restriction aucune, la devise rappelée aux travailleurs, à l'occasion du 60e anniversaire de la création de la première Internationale : Proletaires de tous les pays, unissez vous !

### Chronique syndicale.

Le mois de septembre a apporté dans l'industrie des transports des modifications dans un sens favorable. Ceci s'applique du moins à la navigation maritime. Ce changement n'a aucun rapport avec l'application du plan Dawes, mais est simplement la conséquence des moissons défavorables en Europe, qui doivent être compensées par une augmentation des importations de l'Amérique du Nord. Pour le moment, l'ascension rapide de l'indice des frets est encore limitée aux services sur les ports de ce pays, mais elle ne manquera pas de faire sentir, tôt ou tard, son influence sur les frets en vigueur pour le reste du trafic maritime.

Les changements auxquels on s'était attendu à la suite de la conférence de Londres, ne se sont pas manifestés jusqu'ici. Il est vrai qu'on est arrivé à un accord sur la répartition de l'emprunt, à fournir à l'Allemagne, mais il paraît que les milieux financiers adoptent une attitude quelque peu réservée à cet égard. Ceci ne s'applique pas aux banquiers américains dont l'attitude est dominée par l'excédent de capital existant chez eux et nécessitant des placements à l'étranger.

L'augmentation du chômage en Grande-Bretagne donne sérieusement à réfléchir. Dans presque toutes les industries, on se plaint de la concurrence du continent, un nombre d'entreprises ont déjà dû fermer leurs portes.

Le mois de septembre n'a pas apporté dans l'industrie des transports européens des conflits syndicaux de quelque importance. Quelques mouvements des marins et pêcheurs français ont pu être menés à bonne fin. Ceci ne peut pas se dire de la grève des travailleurs du marché de Govent Garden qui a dû être levée, sans que les revendications présentées eussent abouti ; des négociations sont continuées.

Un conflit sérieux a éclaté en Argentine, où les marins ont déclaré une grève. Nous ne connaissons pas les causes exactes de la lutte, mais il est permis d'y voir une continuation du mouvement qui en mai dernier a déjà mené à une grève. Il s'agissait alors surtout de s'opposer aux agissements des armateurs visant à anéantir le mouvement syndical ; l'action fut menée d'une façon énergique et se termina à la satisfaction des marins.

L'I. T. F. a pu enregistrer au mois de septembre une nouvelle extension. Deux organisations ont adressé des demandes

d'adhésion : l'Union finlandaise des Ouvriers des Transports et l'Union des Employés des Chemins de fer des Indes néerlandaises. Cette dernière est la troisième organisation d'Asie venant grossir les rangs de l'I. T. F. Mentionnons, pour terminer, la fusion de l'Association des Marins de la Navigation Fluviale et Maritime avec l'Union des Travailleurs des Ports de Roumanie, fusion qui assure un groupement plus efficace des ouvriers des transports roumains.

## L'Espéranto, ressource dans notre lutte.

Il ne nous semble pas que c'est un simple hasard que l'intérêt de la classe ouvrière pour l'Espéranto va en grandissant ces derniers temps. Une des caractéristiques du développement du capitalisme dans l'après-guerre, c'est sa concentration internationale ; les entreprises, non satisfaites d'être nationales, s'étendent sur plusieurs pays ou même sur plusieurs parties du monde. L'exploitation, internationalement organisée, du salariat, aggravée par l'influence politique que le patronat exerce sur les divers groupements au moyen de sa puissance économique, tend à transporter toujours davantage, la lutte de la classe ouvrière, vers le domaine international. C'est pour cette raison, que le besoin d'un contact direct et continu entre les ouvriers des divers pays se fait sentir de façon de plus en plus impérieuse.

Dans cet ordre d'idées, la divergence des langues doit être considérée comme une entrave, venant s'ajouter aux difficultés déjà nombreuses auxquelles se heurte la classe ouvrière militante. Nous croyons que ceci explique l'intérêt qui se manifeste ces derniers temps à l'égard du problème de trouver une langue internationale, facile à apprendre et à utiliser.

\*\*

Nous pouvons signaler, dans notre propre milieu, des témoignages en faveur de l'Espéranto des camarades Williams, Cramp, Jochade, Guinchard, de même que des articles dans les organes des cheminots anglais, allemands, suédois et australiens et des ouvriers des transports anglais s'occupant de la question. Les paroles prononcées par Franzén, au nom des camarades suédois, en faveur de la langue universelle, invitant le Comité Exécutif à prendre les mesures propres à favoriser l'emploi de l'Espéranto dans l'I. T. F. furent, en outre, favorablement accueillies par le Congrès.

Il n'est pas possible de prévoir, dès à présent, quelle sera la décision du Comité Exécutif, mais vu le développement actuel de la lutte des classes, nous croyons pouvoir affirmer qu'il est utile, voire indispensable, d'accorder à la question de la langue internationale plus d'attention qu'on n'en a accordé jusqu'à présent.

Une tâche de plus en plus lourde s'impose à notre mouvement et il faut que l'I. T. F., destinée à devenir, devant le capitalisme étroitement uni, l'organisation internationale militant pour la sauvegarde des intérêts des travailleurs des transports de toute nuance et pionnière sur la voie vers une société meilleure, il faut — disons-nous — que l'I. T. F. envisage également le problème de la diversité des langues.

Il y a sans doute parmi les délégués à notre récent Congrès des camarades qui croient, jugeant les choses d'une façon superficielle, que les difficultés que comporte ce problème ne sont pas si grandes : en dépit des traductions, effectuées en 6 langues, les travaux du Congrès s'exécutèrent de façon si rapide que des résolutions, présentées le soir en une langue, étaient distribuées, le lendemain matin, en plusieurs langues aux délégués. Et encore — gâtés comme ils le sont — d'aucuns sont-ils étonnés lorsqu'il se trouve qu'une résolution, présentée durant la séance même du Congrès, lorsque la capacité de tous est déjà mise à contribution à outrance, ne peut être distribuée en traduction une petite heure plus tard. . . .

N'oublions pas l'énorme dépense d'énergie, de temps et d'argent que réclame, actuellement déjà, l'activité de notre Secrétariat. Notre Bulletin d'Information paraît en français, allemand, anglais, espagnol et l'édition suédoise reparaitra probablement sous peu. Nos Communications de Presse paraissent en français, allemand, anglais et suédois ; toutes nos publications sont publiées au moins en 3 langues, parfois en 4, 5 ou 6. Le Secrétariat correspond (outre en Espéranto), en français, allemand, anglais, suédois, italien, espagnol et hollandais, on traduit de toutes ces langues, ainsi que du danois, norvégien et portugais. Aux réunions de nos organes directeurs, les traductions sont faites en français, allemand, anglais, espagnol et italien ; à nos Congrès en outre en suédois.

Vous rendez-vous compte de ce que tout ceci signifie ? Et y avez-vous pensé qu'un discours, traduit oralement, quelque parfaite que la traduction puisse être, perd toujours beaucoup de son emphase et de sa force persuasive ? Sans parler encore de la possibilité de traductions inexactes, de résumés trop succincts et des malentendus innombrables qui peuvent surgir, lorsqu'un autre que l'orateur lui-même, doit transmettre sa pensée aux auditeurs, dans une langue autre que celle dans laquelle elle fut formulée.

Voilà les difficultés, avec lesquelles nous sommes aux prises actuellement et qui, sans aucun doute, tendent à augmenter encore. Ce serait un avantage inappréciable pour nos travaux, ce serait un bienfait pour la classe ouvrière tout entière, s'il était possible de créer le contact réciproque, de vive voix et par écrit, au moyen d'une langue unique internationale.

\*\*

Nous avons eu le plaisir d'assister, quelques jours après le Congrès de Hambourg, au Congrès de l'Internationale Ouvrière Espérantiste, la « Sennacieca Asocio Tutmonda ».

Nous savions, en nous y rendant, qu'il était possible d'utiliser l'Espéranto pour établir un contact verbal entre les membres de diverses nationalités. Or, nous avons entendu des français, allemands, anglais, hongrois, finlandais, russes, hollandais délibérer et discuter en Espéranto, sans la moindre traduction, sans hésitations, sans malentendus, aussi bien lors de placides échanges de vue, que lorsque les sujets à débattre échauffaient les esprits et que l'impétuosité des discours exigeait davantage de l'expression verbale des orateurs. Après avoir assisté à ce Congrès, il ne subsiste pour nous plus le moindre doute sur l'utilité de l'Espéranto, comme ressource linguistique dans notre lutte.

Il va sans dire qu'en exécution du mandat, donné à Hambourg, le Comité Exécutif de l'I. T. F. consacrera son attention à la question. Mais, quel que soit le résultat de ses délibérations, il est évident qu'à ce propos, comme pour toute autre chose, ce devront être les travailleurs eux-mêmes qui initient l'œuvre pour la réalisation de leurs désirs. C'est pourquoi nous lançons, dès à présent, notre appel à l'avant-garde de nos militants : Préparez-vous à la lutte internationale, en augmentant vos connaissances sur la situation sociale, en travaillant sans relâche pour votre organisation, mais aussi en apprenant et en utilisant la langue internationale, l'Espéranto.

Quelque parfaite que cette langue puisse être, quelque propre qu'elle soit à rendre des services internationaux inappréciables — la mesure dans laquelle son application pourra être et sera utile à une organisation internationale, telle que la nôtre, dépendra étroitement du degré de diffusion parmi les travailleurs !

Nous avons l'intention de faire, dorénavant, dans une *courte* rubrique de notre Bulletin, quelques communications ayant trait à l'Espéranto et nous espérons pouvoir compter sur l'appui et la collaboration des rédacteurs des organes des Unions adhérentes, pour nous aider à stimuler, auprès des membres, l'intérêt pour l'Espéranto, considéré comme un appoint dans notre lutte future.

N.

## Échos du Congrès de Hambourg.

Les organes des organisations affiliées ont rapporté, presque sans exception, sur les travaux du récent Congrès de Hambourg. Il nous a semblé intéressant d'extraire certains passages de ces comptes rendus contenant quelque critique ou quelque conseil.

### *Deutscher Verkehrsbund* (Organe des ouvriers des Transports allemands) :

« Ce que nous avons constaté avec le plus de satisfaction, c'est que les liens qui unissent les différentes organisations nationales se resserrent de plus en plus et que la solidarité internationale est considérée désormais comme une chose toute naturelle. Les organisations allemandes, ne viendront pas en dernière ligne, lorsqu'il s'agira de répondre à un appel de l'Internationale ».

### *Der Eisenbahner* (organe des cheminots tchèques de langue allemande) :

« Le fait même de la réunion, mais davantage les travaux du Congrès, attestent combien profondément la pensée internationaliste a pénétré l'esprit des travailleurs des transports. . . La question de la création d'une Caisse de solidarité ayant des recettes régulières, s'impose. Si la création d'une caisse de ce genre n'est pas encore possible à l'heure actuelle, il serait cependant d'une nécessité impérieuse de prendre les mesures préparatoires en vue de sa fondation. Dans les rudes luttes que la classe ouvrière aura à mener, des affirmations de sympathie platoniques ne sauraient suffire. Si elles veulent sortir victorieuses de ces luttes, il faut que les organisations disposent d'un pouvoir réel. Pour atteindre à ce pouvoir réel, il faut de l'argent et encore de l'argent. . . »

### *Le Cheminot* (l'organe de la Fédération suisse des cheminots) :

« La I. T. F. a derrière elle des journées bien remplies. Le Congrès de Hambourg représente un pas important vers l'entente internationale dont la réalisation n'est pas facile avec les ruines matérielles et morales causées par la guerre. »

### *Solidarität* (organe de la Fédération suisse des Ouvriers des Transports, du Commerce et de l'Alimentation).

« Reconnaissons, en toute sincérité, que le Congrès n'a pu nous satisfaire entièrement. Quelqu'instructive que soit une session de ce genre, quelqu'utile que puisse être le contact avec des collègues d'autres pays, le Congrès avait deux graves défauts. Les divergences d'opinion, au sein du Conseil Général, qui n'ont pu être entièrement effacées depuis la Conférence de Berlin, paralysaient la direction et les travaux du Congrès. Il y avait, en outre, une certaine tension entre les délégués de deux pays qui voulaient alléger, les uns un peu plus que les autres, les charges qui oppressent l'Allemagne torturée. Les considérations en vue de ce qui se dirait « à la maison », imposèrent aux cœurs une réserve qui fit nettement sentir ses effets. . . Nous avons entrepris le long voyage du retour animés de la ferme conviction qu'en dépit de ses imperfections, notre Fédération Internationale sera à même de jouer un rôle important dans la lutte pour l'émancipation du prolétariat. »

### Dans la *Railway Review*, l'organe des cheminots anglais, un article de la main du camarade C. T. Cramp :

« Considérée d'un point de vue objectif, le Congrès de l'I. T. F. peut se dire le mieux réussi de tous ceux, organisés depuis la reconstitution. . . Les discussions les plus vives furent échangées au sujet du rapport présenté par Edo Fimmen, le secrétaire général. Ce que j'ai trouvé principalement à redire à son discours, c'est qu'il était beaucoup trop long et trop détaillé, bien qu'il ne faille pas oublier que dans une assemblée internationale, certains traits de caractère nationaux ne peuvent pas se pas se manifester. . . Abordant la question du plan Dawes, Fimmen condamna ce rapport et souligna, à juste titre, me semble-t-il, que son exécution entraînerait non seulement la dénationalisation du réseau ferré d'Allemagne, mais abaisserait sensiblement le niveau d'existence des travailleurs allemands. Les délégués allemands se trouvèrent être si désireux d'obtenir l'évacuation des territoires occupés et d'arriver à une entente quelconque, qu'ils déclarèrent vouloir se tenir au point de vue général adopté par les dirigeants politiques et syndicalistes de leur pays. . . Il sera utile à l'avenir de limiter l'ordre du jour à un rapport du Comité Exécutif sur ce qui a été fait par l'Internationale et à des directives sur le travail futur à entreprendre dans le domaine international. . . La Fédération Internationale des Transports a fait et fait encore du travail splendide. Souhaitons lui tout le succès possible ! »

### *The Marine Worker* (Organe de l'Union amalgamée des Marins anglais).

« Bien que la Conférence de Berlin n'ait pas donné de résultats immédiats, des événements se produisent partout en Europe, dont la portée fait prévoir qu'il faudra arriver à un « front unique », si les travailleurs veulent être à même de faire quoi que ce soit. Par l'attitude modifiée des délégués au dernier Congrès Syndical de Russie, la voie a été ouverte pour la reprise des négociations. . . Il m'a semblé regrettable qu'à l'occasion de la discussion du rapport, le Comité Exécutif ne semblait pas prêt à assumer la responsabilité de la convocation de la Conférence de Berlin et de la publication du rapport sur la question et il était difficile de savoir, par moments, si certains membres du Comité Exécutif étaient ou non d'accord avec le rapport. »

### *Le Ralliement* (organe du syndicat national des Ch. P. T. T. M. de Belgique) écrit au sujet de la résolution adoptée sur la situation internationale :

« Les délégués français et belges auraient préféré voir adopter une simple résolution, mais en esprit tout le monde était d'accord avec les déclarations de principe, confirmant entre autres :

- a) le droit à réparation pour les pays détruits par la guerre ;
- b) annulation des dettes alliées ;
- c) que les charges de la guerre doivent être supportées par la classe possédante, qui, seule, est responsable de la guerre.

Finalement, l'on fit un appel solennel aux ouvriers des transports du monde entier pour se joindre à leurs organisations-mères, en vue de continuer, plus énergiquement encore que par le passé, la lutte contre la réaction, sous toutes ses formes. »

### *Le Travailleur du Transport* (Organe de l'Union belge des ouvriers du Transport) :

« Heureusement notre congrès de Hambourg nous a fourni la preuve que, parmi les deux millions de membres que comporte notre association internationale, il règne un esprit profond de solidarité ouvrière, que tous ceux qui coopèrent au grand travail de la délivrance économique de notre classe, sont animés de la volonté sincère d'arriver par des mesures internationales à relever les conditions des Travailleurs du Transport, à soulager et à agrémenter leur labeur et à fortifier leur organisation syndicale. »

### « *La Tribune des Cheminots* » (Organe de la Fédération des Cheminots français)

contient un article de la main du camarade Bidegaray, qui s'occupe plus particulièrement de la question des réparations et du Rapport sur la Situation Internationale. Il y est dit, entre autres :

« Le Secrétaire Général de l'I. T. F. ne peut faire moins que de travailler sous l'égide et le contrôle permanent du Comité Exécutif et du Conseil Général. Nulle intention chez nous de brimer la pensée et les suggestions de Fimmen, mais puisque les Centrales Nationales doivent observer la discipline et se soumettre aux décisions prises dans les Congrès, le secrétaire n'a pas la possibilité, en passant par dessus des organismes réguliers, d'imposer des conceptions reflétant une opinion personnelle, car pour nous, la personnalité, dans ce cas, est effacée par la fonction. Nous avons été battus par la coalition des Anglais et des Allemands. A remarquer que les Hollandais nous ont suivis dans le vote. »

### « *De Transportarbeider* » (Organe de l'Union Centrale néerlandaise des Ouvriers des Transports)

signale qu'avant la guerre l'I. T. F. avait une tâche de caractère surtout informatif, mais qu'aujourd'hui la nécessité devient de plus en plus impérieuse d'en faire une organisation militante. Au sujet du rapport Fimmen, l'organe déclare que Fimmen n'a pas rendu service aux camarades allemands en critiquant le plan Dawes. Vu que les délégués allemands avaient refusé de manquer à la discipline envers le reste du mouvement syndicaliste allemand, le discours n'a pas eu de conséquences funestes.

« Mais lorsqu'il fut question », — ainsi continue le journal — d'adopter la résolution présentée par le Bureau et contenant quelques critiques du plan Dawes, la bombe fit explosion. Le délégué français, Bidegaray, fit un discours dont le chauvinisme et « l'Allemagne doit payer » étaient les motifs conducteurs. Ce fut vraiment rafraîchissant lorsque quelques délégués anglais lui répondirent et, de façon claire et ferme, anéantirent ses affirmations. . . Nous sommes en train de consolider et d'étendre notre Internationale. Bien qu'elle ne soit pas encore parfaite, nous ne doutons pas qu'il nous sera possible de développer l'organisme, jusqu'à le mettre à même de répondre pleinement aux buts que nous nous sommes fixés. »

« *Weekblad* » (l'organe de l'association néerlandaise du personnel des chemins de fer et des Tramways)

consacre également des articles détaillés aux travaux du Congrès. Il est plein d'éloges pour la préparation et l'organisation. L'article mentionne avec satisfaction la décision selon laquelle l'I. T. F. s'adressera au Bureau International du Travail pour obtenir du matériel relatif à la socialisation des moyens de transport et à d'autres questions, et y rattache une incitation pour que l'I. T. F. tâche de faire valoir son influence dans les Congrès des organisations internationales des Administrations des Chemins de fer, qui s'occupent, à part de questions techniques, également de questions touchant le personnel.

« Rien ne doit » — ainsi poursuit l'auteur — « éloigner l'I. T. F. du devoir de tâcher d'influencer ces congrès des employeurs. Lorsque nous avons à traiter certaine question avec la Direction de chez nous, nous n'hésitons pas à le faire. Il s'impose donc que pour des questions importantes qui, souvent, ne peuvent être réglées qu'internationalement, notre Internationale approche l'organisation internationale des administrations ».

Au sujet de la résolution concernant la situation internationale, l'organe remarque :

« Bien que notre délégation eût pu fort bien souscrire au passage relatif à la prise en gage des chemins de fer allemands, contre laquelle Williams s'était déjà prononcé dans son discours d'ouverture, nous avons cru bien faire en nous abstenant lors de la mise aux voix, vu que la question n'est pas à sa place au Congrès d'un Secrétariat International. »

Dans une interview, accordée par le camarade Oudegeest, secrétaire de la F. S. I., au sujet du Congrès de Hambourg et des affirmations concernant le rapport Dawes, on lit, entre autres :

« Le rapport Dawes est le plus équitable de tous les projets proposés jusqu'ici. Il est aisé de faire à un congrès la déclaration démagogique que la classe des capitalistes doit payer et l'on condamne le plan Dawes ; surtout lorsqu'on a la certitude que le rapport Dawes sera adopté et exécuté. Voilà cependant une attitude qu'il n'est permis d'assumer que lorsqu'on n'a pas la moindre responsabilité, tel que c'est le cas pour les dirigeants de l'I. T. F. Quiconque, toutefois, se rend compte de ses responsabilités et veut mener une politique positive, ne saurait qu'accepter et appuyer, fut ce en préconisant quelques modifications, cette dernière tentative de préserver l'Europe d'une ruine totale ».

## Brailsford sur le Plan Dawes.

Dans le « *New Leader* » du 31 octobre, le publiciste anglais bien connu, H. N. Brailsford, traite de la signification du rapport Dawes. Nous extrayons de son article le passage suivant :

« Le principal défaut du rapport se trouve dans le fait qu'il introduit en Allemagne le financier étranger, qui accapamera inéluctablement la majeure partie des actions, garanties par une première hypothèque sur les chemins de fer et industries. Les sommes qui ne peuvent être transférées seront placées en Allemagne au crédit des Alliés. Cette vaste pénétration financière contribuera à créer ce qui a été appelé l'« Europe S. A. » L'Europe est en train d'être « colonisée », d'une part par le capital américain, d'autre part par le capital allié. Nous nous trouvons sur la route vers une Internationale capitaliste, contrôlée par les banquiers. Ils est hors de doute que ce processus est hâté par le plan Dawes. L'Europe s'est ruinée par la guerre et l'Amérique est en train s'en emparer. La finance domine la politique et les gouvernements, qu'il s'agisse de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Allemagne, ou même de la Russie, tendent à devenir des « employés de banque ». Le seul remède contre cette évolution inéluctable, se trouve dans la lutte en faveur du régime socialiste.

Cependant, m'objectera-t-on, n'aurions nous pas pu prendre ce qu'il y a de bon et laisser ce qu'il y a de mauvais dans le rapport Dawes ? Hélas, non. Le Comité Dawes a déclaré d'une façon expresse que son rapport devait être considéré comme un tout indissoluble. Si nous avions tâché de faire un choix, les banquiers n'auraient pas consenti l'emprunt et l'emprunt est le point cardinal du projet. De fait, ce furent les banquiers qui dictèrent les Accords de Londres, et ce furent eux qui l'emportèrent sur l'opposition faite sur certains points par les Français. »

## Concentration prochaine des Syndicats des Transports italiens.

Les 4 et 5 septembre 1924, sur l'invitation de la Confédération Générale du Travail, les représentants des organisations des Travailleurs des Transports italiens se réunirent à Gênes pour discuter, entre autres choses, de la constitution d'une Fédération des Syndicats des Transports italiens.

Étaient présents à la réunion : *Azimonti* de la Confédération Générale du Travail ; *Sardelli* de la Fédération Internationale des Transports ; *Suppini* du Syndicat des Cheminots ; *Buschi* et *Barbareschi* du Syndicat des Transports Secondaires ; *Maestrini* et *Tridenti* du Syndicat des Tramways. Les représentants des Ouvriers des Ports et Docks s'étaient excusés.

Ayant entendu un rapport de *Sardelli* sur les travaux du Congrès International des Transports de Hambourg et un exposé de *Azimonti* sur la tâche qui incomberait à la Fédération à créer, la Conférence se prononça, après un échange de vues prolongé, pour la création d'un organisme national groupant toutes les organisations des transports. Une commission, chargée d'élaborer un projet de Statuts, traça, dans les points suivants, les principes fondamentaux :

1° Un Secrétariat National sera créé, groupant les travailleurs des Transports adhérents à la Confédération Générale du Travail et à l'Internationale des Transports ; (personnel des chemins de fer, des chemins de fer secondaires et des tramways, travailleurs des ports et docks, gens de mer et autres travailleurs des transports).

2° Le Secrétariat National s'occupera des questions suivantes :

- a) rapports avec la Fédération Internationale des Transports, (correspondance et délégations) ;
- b) coordination de l'activité des syndicats adhérents, en vue de sauvegarder les intérêts généraux des travailleurs des transports, tout en tenant compte des intérêts de la classe ouvrière tout entière ;
- c) application pratique de la solidarité de tous les syndicats adhérents par égard aux actions pour défendre les intérêts des propres membres ;
- d) étude des problèmes se rapportant à l'industrie des transports ;
- e) institution éventuelle d'offices de consultation et de défense légale ;
- f) toute autre activité décidée par un accord des représentants des syndicats affiliés au Secrétariat.

3° Le Secrétariat National est constitué, par un Comité, dans lequel chaque organisation affiliée est représentée par deux de ses membres. Le Comité nomme, dans son sein, un Bureau, composé d'un président, un secrétaire et un administrateur.

4° Le Comité fixe chaque année — se basant sur les besoins évalués — une cotisation à payer par chaque syndicat calculée sur le nombre des membres.

5° Le Comité se réunit lorsqu'il le juge opportun ; les assemblées sont convoqués par le Bureau.

6° Chaque syndicat affilié a le droit d'exiger du Bureau la convocation du Comité en motivant sa demande.

7° Sur tout ce qui n'est pas prévu dans les présents statuts, le Comité pourra décider en séance plénière ; les décisions de ce genre devront être prises à l'unanimité.

8° Les différends éventuels seront soumis au Comité Directeur de la Confédération Générale du Travail et tranchés par lui.

9° Les syndicats affiliés au Secrétariat conservent une autonomie complète, tant en ce qui concerne les intérêts et l'organisation de la catégorie de travailleurs qu'ils représentent, que par égard à leurs rapports avec la Confédération du Travail. Ils sont cependant tenus de se conformer aux décisions du Secrétariat National, en tant que celles-ci restent dans les limites de sa compétence, tracées par les présents Statuts.

Dans une prochaine assemblée qui sera tenue à Rome par les Syndicats déjà affiliés avec la Confédération Générale du Travail, un texte définitif des Statuts sera adopté et il sera décidé sur la nomination du Comité et du Bureau.

Avant de clore ses travaux, l'assemblée adopta un vœu exprimant l'espoir que les travailleurs de la mer reviendront, une fois leur indépendance retrouvée, dans la Confédération du Travail et dans la Fédération Internationale des Transports pour combattre, côte à côte avec les autres travailleurs, dans la lutte pour l'émancipation de la classe ouvrière.

## COMMUNICATIONS DU BUREAU

### Nouvelles affiliations.

Nous avons reçu des demandes d'adhésion de :

*l'Union finlandaise des Ouvriers des Transports ;*  
*l'Union des Employés des Chemins de fer des Indes néerlandaises.*

En Roumanie, l'Association des Marins de la Navigation Maritime et Fluviale a décidé de fusionner avec l'Union des Travailleurs et Charretiers des Ports de Roumanie.

..

### Cotisations.

Nous avons encore reçu de :

*l'Union finlandaise des Ouvriers des Transports . . . Fl. 120,—*  
*l'Union des Cheminots allemands . . . . . Mk. 3000,—*  
*l'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de*  
*fer et des Tramways . . . . . Fl. 642,06*

L'Union des Cheminots bulgares nous adressa un montant de \$ 65,— au profit des syndicats allemands.

Nous prions instamment les organisations qui n'ont pas encore versé leurs cotisations de le faire sans délai.

..

### Compte-rendu du Congrès de Hambourg.

Un résumé des travaux du Congrès a été publié dans les Communications de Presse, immédiatement après le Congrès. Un compte-rendu plus détaillé est en préparation et paraîtra le plus vite possible.

..

### Questionnaires et publications.

Plusieurs questionnaires ont été expédiés, en exécution des décisions prises à Hambourg. Nous insistons une fois de plus sur la nécessité de réponses promptes et détaillées.

Nous rappelons à l'attention des organisations, notre circulaire relative à la vente parmi leurs membres des publications de l'I. T. F.

..

### Congrès.

L'Union des Cheminots danois tiendra le 23 octobre prochain un Congrès où sera célébré le 25<sup>e</sup> anniversaire de sa fondation.



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

### Norvège.

#### VI. La Fixation des Conditions du travail.

Les salaires et les conditions du travail sont arrêtés par le Parlement, après pourparlers entre les parties intéressées. Lorsque celles-ci n'ont pu se mettre d'accord, le Parlement tranche la question.

Auprès des chemins de fer privés, des contrats collectifs sont conclus sans la collaboration ou l'intervention du Gouvernement. La teneur de ces conventions est portée par voie de circulaire à la connaissance du personnel.

#### VII. Les Conditions du travail (Statut du Personnel).

La loi pour les fonctionnaires publics accorde au personnel le droit de porter plainte, en cas de révocation, auprès d'une instance supérieure à celle ayant décidé la révocation, éventuellement auprès du Ministre compétent.

#### VIII. La durée du travail.

Les Cheminots norvégiens bénéficient de la loi concernant la durée du travail, mise en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1920 et prévoyant la journée de huit heures. Lors d'une révision en 1923, on apporta des modifications défavorables aux travailleurs sous la forme d'un calcul différent des heures de travail. On établit une distinction entre les heures de service et les heures de travail. La durée de travail est calculée comme suit :

pour le travail « peu pénible » de 1 heure  $\frac{1}{4}$  = 1 heure de travail  
pour disponibilité 4 heures = 1 heure de travail

Pour le travail de nuit — entre 9 heures du soir et 6 heures du matin — toute heure est comptée comme 1 heure et  $\frac{1}{4}$ .

La durée du service n'excédera pas 12 heures. Tout ouvrier ou employé aura droit à un jour de repos hebdomadaire de 20 heures au minimum ; comme règle, la journée de repos est comptée à 30 heures.

Les pauses de moins d'une demi-heure sont comptées comme heures de travail. Pour le personnel roulant, les pauses aux gares, autres que leur gare d'attache, sont calculées comme durée de travail, lorsque leur durée ne dépasse pas une heure. Entre deux coupes de service, on accorde généralement 9 heures de repos, mais cette période de repos peut, dans certains cas, être limitée à 6 heures et même à 4 heures, avec le consentement de l'agent en cause.

Le personnel a droit à 21 jours de vacances par an ; le salaire lui est continué pendant ce temps. A part ces vacances, on n'accorde pas plus de 30 jours de congé payé pour l'exercice de fonctions publiques.

Les nettoyeurs de locomotives et les ouvriers des ateliers ne sont pas assujettis aux stipulations sur la durée du travail précitées.

Le travail supplémentaire est rétribué par une allocation de 50% du salaire ou par un congé de même durée.

#### IX. La Réglementation des Salaires.

Le taux des salaires est valable pour le pays entier. Les augmentations se font tous les deux ans, le maximum est atteint après 8 ans.

Numéro de l'échelle	Emplois	Salaire				
		de début	2 ans	4 ans	6 ans	8 ans
12	Sous-chefs de gare, facteurs aux marchandises, contrôleurs de route, piqueurs, contre-maîtres	4000	4500	5000	5500	
13	Chefs de brigade d'atelier, mécaniciens, capitaines des navires faisant le service sur les fjords	3700	3950	4200	4450	4700
14	Commis, mécaniciens de navire, chefs de train	3400	3650	3900	4150	4400
15	Chefs d'équipe, pilotes, visiteurs	3200	3450	3700	3950	4200
16	Conducteurs, chauffeurs, chefs-ouvriers, de la voie, sous-chefs de brigade d'ouvriers de gares, sous-chefs de brigade aux manœuvres, chauffeurs de navires, compteurs, peseurs de minerai, gardes-freins, ouvriers - spécialistes au service de la voie	3000	3200	3400	3600	3800
17	Télégraphistes, caissières, matelots, porteurs, lampistes, gardes-voie, portiers, élèves-chauffeurs	2700	2900	3100	3300	3500

Les augmentations de salaires sont accordées au début de l'année civile. Pour les agents engagés au cours du premier semestre d'une année, l'ancienneté se calcule à partir du 1er janvier de cette année; pour ceux, engagés au cours du second semestre, elle se calcule à partir du 1er janvier suivant l'engagement.

Lorsqu'un agent qui a déjà servi aux Chemins de fer de l'Etat, est réengagé en permanence et que le salaire de début de sa nouvelle position est inférieur à son salaire antérieur, il a droit à un salaire égal au salaire antérieur, à moins que celui-ci ne dépasse le salaire maximum fixé pour la position qu'il occupe; il recevra dans ce cas le salaire maximum.

Pour le paiement de la tenue de service, fournie par l'administration, des retenues sont faites sur les salaires.

Le loyer des logements de service est déterminé par une commission officielle. Les montants en varient beaucoup, étant donné que le loyer des nouvelles habitations est de beaucoup supérieur à celui des habitations d'avant-guerre. Lorsqu'un agent subalterne occupe une habitation dans un immeuble de l'Etat, éclairage et chauffage compris, on retient annuellement, s'il est marié, une somme de 100 couronnes de son salaire; s'il est célibataire, une somme de 50 couronnes. Lorsque l'habitation se trouve dans une gare ou dans un autre bâtiment de service, la retenue est faite, quand même l'intéressé ne désirerait pas, pour une raison ou l'autre, occuper le logis.

Les agents de la 13e échelle de traitements, ou au-dessous, ainsi que les nettoyeurs de locomotive et les ouvriers des ateliers reçoivent, lorsqu'ils habitent une ville et sont mariés ou soutien de famille, une allocation de logement qui se monte pour les villes de Christiania, Drammen, Drontjem, Bergen et Narvik à 200 couronnes, pour les autres villes à 120 couronnes par an.

Les mécaniciens, chefs de trains, chauffeurs, conducteurs et serre-freins reçoivent, lorsqu'ils séjournent, pour raisons de service, hors du lieu de résidence, une allocation allant de 23 à 36 ore par heure. Le personnel du service des manœuvres touche une indemnité de 2 couronnes par jour en vue des dangers que son service comporte. Ces allocations entrent en ligne de compte pour le calcul des primes à verser aux caisses de retraites et de secours.

Les surveillants de la voie qui, l'hiver, doivent inspecter la voie entre 8 heures du soir et 6 heures du matin, touchent une allocation de 1 cour. 50 pour chaque inspection de ce genre.

Voici les traitements de chefs de gare :

Fonction	traitem-ent de début	après 2 ans	après 4 ans	après 6 ans	après 8 ans
Chefs de gare à Christiania, Drammen et Drontjem	5100	5400	5700	6000	
à Hamar et Bergen	4900	5200	5500	5800	
Chefs de gare 1e classe	4400	4700	5000	5300	5600
" " " 2e "	4100	4400	4700	5000	5300
" " " 3e "	3800	4050	4300	4550	4800
" " " 4e "	3600	3850	4100	4350	4600
" " " 5e "	3300	3550	3800	4050	4300
" " " 6e "	3100	3350	3600	3850	4100
" " " 7e "	2900	3150	3400	3650	3900

Les chefs de gare ont droit au logement, chauffage et éclairage compris, dans les immeubles des chemins de fer. Au défaut de logement, on leur accorde une allocation de 20 pour cent du traitement qu'ils reçoivent après 4 années de service.

Les nettoyeurs de locomotives, en tant qu'ils ne sont pas élèves-chauffeurs, reçoivent le salaire suivant :

salaire de début	Cour. 8.—	par jour	ou	par nuit,
après 2 ans	" 8.75	"	"	"
" 4 "	" 9.50	"	"	"
" 6 "	" 10.25	"	"	"
" 8 "	" 11.—	"	"	"

Les ouvriers des ateliers sont payés à l'heure. Ils sont répartis en 2 classes, la 1ère des ouvriers spécialistes, la 2e des manœuvres spécialisés et des manœuvres, hormis les apprentis. Ils reçoivent :

	classe I	classe II
salaire de début	125 ore	113 ore
après 2 ans	134 "	122 "
" 4 "	142 "	130 "
" 6 "	150 "	138 "
" 8 "	158 "	146 "

Le chef de district a le droit de nommer, après épreuve, un ouvrier comme ouvrier spécialiste ou comme manœuvre spécialisé et de lui accorder un salaire, supérieur au salaire de début de la classe I ou II. Un ouvrier peut, lorsque le chef de district refuse d'autoriser son passage à la classe I, demander de subir un examen professionnel. Une commission de deux personnes est désignée à cet effet; l'une est choisie par les travailleurs de l'atelier en question, parmi les plus aptes d'entre eux; l'autre est désignée par le chef du district et peut être originaire d'un autre atelier. Lorsque ces deux experts jugent le travail du candidat suffisant, il est promu dans la 1e classe; lorsqu'ils n'arrivent pas à se mettre d'accord, l'avis du chef du district est décisif. Un nouvel examen ne peut être demandé avant un délai de 6 mois.

Le travail supplémentaire est rétribué les 5 premiers jours de la semaine par une allocation de 50%, les samedis, dimanches et jours fériés par 100% du salaire normal. Tout travail, effectué entre 6 heures du soir d'un jour précédant un dimanche ou un jour de fête et 6 heures du soir le jour même, donne droit au double taux. Lorsque deux ou plusieurs jours de fête se succèdent, tout travail, effectué avant 10 heures du soir du dernier jour de fête, est payé à ce taux. Pour le travail nocturne intermittent, fourni entre 9 heures du soir et le début du service du matin, mais pas plus tard que 7 heures, on paye, outre l'allocation régulière, une allocation spéciale de 50%. En cas de travail hors de l'atelier, obligeant l'ouvrier de séjourner et de prendre ses repas hors de son lieu de résidence, on paye, à condition que la durée du travail soit de 6 heures au moins, une allocation de 50% en sus du salaire horaire; cette allocation doit se monter au minimum à 2 couronnes par jour et à 4 couronnes par nuit.

Aucun ouvrier ne peut être engagé en permanence, avant d'avoir travaillé au moins pendant 1 an dans un atelier. Chaque agent ayant fait aux termes d'un contrat, son apprentissage dans les ateliers des chemins de fer, doit être engagé en permanence, s'il y a de place pour lui, avant un an après la fin de l'apprentissage.

Le système du travail à la pièce doit être appliqué là où c'est praticable. Le paiement est fixé après entente avec l'ouvrier intéressé. La rétribution du travail à la pièce ne doit en aucun cas être inférieure au salaire horaire.

Pour donner une idée du coût de la vie, nous faisons suivre ici les prix de quelques articles de première nécessité.

1 paire de chaussures (homme)	Cour.	30,—
1 complet	»	150,—
1 kilo pain	»	0,55
1 kilo viande	»	4,—
1 kilo lard	»	4,20
1 litre lait	»	0,45
100 kilos charbon	»	11,—

On n'accorde pas, pour le moment, d'allocations familiales.

C'est uniquement dans l'échelle la plus élevée des catégories subalternes, que les salaires payés au personnel des chemins de fer sont légèrement supérieurs à ceux en vigueur dans l'industrie privée. Les taux payés aux Chemins de fer de l'Etat sont à peu près égaux à ceux des P. T. T.

Lors de déplacement, le personnel a droit au transport gratuit pour sa famille et ses biens.

Lors d'intérimat à une fonction mieux rétribuée, un agent peut recevoir le traitement attaché à cette fonction.

On n'accorde pas de gratifications.

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

Lors de maladie, les agents continuent à toucher leur salaire durant 6 mois. Cette période peut être prolongée jusqu'à 12 mois, ce qui se fait également en cas d'accidents. Pour empêcher la simulation, le personnel est visité par des médecins contrôleurs.

En cas de décès, on paye aux membres de la famille une indemnité égale à un mois de salaire.

A moins de stipulations contraires, le personnel masculin a droit à la retraite à l'âge de 70 ans, le personnel féminin à l'âge de 65 ans. Le personnel peut, au plus tôt, entrer en jouissance de la retraite 5 ans avant l'âge prescrit, lorsqu'il ne bénéficie pas de pension d'invalidité et que la somme des années de service et de l'âge atteint est de 85 ans au moins.

Certains employés supérieurs ont droit à la retraite à partir de l'âge de 68 ans. Quant au personnel des services de sûreté, les hommes sont mis à la retraite à 65 et les femmes à 60 ans; la même limite d'âge s'applique aux nettoyeurs de locomotives et au personnel des ateliers.

La pension d'invalidité est accordée, lorsqu'un agent doit quitter le service pour cause d'incapacité mentale ou physique et sans pouvoir faire valoir des titres à la retraite. Lors d'invalidité totale, la pension est de 2/3 du traitement; dans d'autres cas, elle est calculée pour chaque cas séparément.

Lorsqu'un agent quitte les chemins de fer après avoir accompli au moins un an de service, sans avoir des titres à une retraite immédiate, il a droit à une pension différée qu'il peut toucher à partir de l'âge de 65 ans. Le montant en est calculé d'après les années de service, soit un trentième du montant de base pour le calcul de la retraite multiplié par le nombre d'années de service; les années au-dessus de 30 ans n'entrent pas en ligne de compte. Le montant de base pour le calcul de la retraite est constitué par la somme des primes versées, au moment de l'entrée en jouissance de la retraite.

Lorsqu'un agent quitte le service après trente années ou davantage, il a droit à la retraite entière. Celle-ci se monte à 66% du montant de base pour le calcul de la retraite, à condition que ce montant ne soit pas supérieur à 6000 couronnes. Lorsqu'il est supérieur à cette somme, le pourcentage est diminué de 0,003% pour chaque couronne en plus des 6000, jusqu'à un maximum de 10.000.

Lorsqu'un agent quitte le service après moins de trente années, il a droit à la retraite partielle. Celle-ci se monte au trentième de la retraite entière, multiplié par le nombre d'années de service, mais ne peut, en aucun cas, être moins que la moitié de la retraite entière.

Est considérée comme durée de service, la période durant laquelle l'agent a payé des primes. La durée est calculée par années et une fraction de plus 6 mois est comptée comme année entière. Tout service effectué avant l'âge de 18 ans n'entre pas en ligne de compte.

Les veuves d'agents retraités, ou ayant droit à la retraite, jouissent d'une pension qui est calculée de la façon suivante :

Lorsqu'un agent meurt étant au service, la pension de la veuve est de 50% de la retraite du mari, calculée sur le montant de base au moment de sa mort. La pension de veuves d'agents, touchant une pension d'invalidité, est calculée de la même façon en partant du montant de base existant lors de l'entrée en jouissance de la pension d'invalidité. Les veuves d'agents retraités reçoivent une pension de 50% de celle touchée par leur mari.

Indépendamment des stipulations ci-dessus, la pension de la veuve doit se monter au moins à 1/3 de la pension entière dont aurait joui le mari.

Les enfants légitimes, les enfants naturels reconnus et les enfants adoptifs de moins de 18 ans ont droit à une pension d'orphelin en cas de décès du père. Lorsque la mère est morte également, ils touchent une pension augmentée. La pension d'orphelin se monte :

pour 1 enfant	à 40%	de la pension de la veuve
" 2 enfants	à 60%	" " " " " "
" 3 "	à 75%	" " " " " "
" 4 "	à 90%	" " " " " "
pour 5 enfants ou davantage	à 100%	de la pension de la veuve

La pension, accordée aux orphelins de père et de mère, se monte au double des sommes susnommées.

Lorsqu'une femme employée, ayant droit à la retraite ou retraitée, meurt, les stipulations susénoncées s'appliquent également. Pour ce qui est du mari, il ne touche la pension de veuf qu'en remettant des preuves qu'il était entretenu par sa femme.

Tous les membres du personnel sont tenus de se faire inscrire à la Caisse des retraites. La durée du service militaire est portée en ligne de compte pour le calcul de la retraite.

#### XI. Le libre parcours.

Le personnel des chemins de fer a droit au libre parcours; les membres de la famille jouissent des mêmes avantages. Les billets gratuits sont valables pour tous les trains de voyageurs. A partir de la 12e échelle des salaires, les agents ont droit au voyage en 2e classe. Après un an de service, le personnel a droit au transport gratuit dans les trois pays scandinaves. Pour les autres pays étrangers, ce droit n'est accordé qu'après 5 ans. Les membres de la famille ne jouissent pas du libre parcours à l'étranger.

Les ouvriers des ateliers n'ont pas droit aux billets gratuits pour les voyages en Allemagne; une requête demandant de modifier cette disposition fut adressée à l'administration des chemins de fer de Norvège qui la transmit, avec recommandation favorable, aux chemins de fer allemands; ceux-ci ont cependant cru devoir repousser la requête.

Les agents des Chemins de fer de l'Etat jouissent du libre parcours sur les réseaux privés et ceux des réseaux privés du parcours sur les lignes de l'Etat; les membres de leur famille ne bénéficient pas de ce droit. Les retraités et leurs conjoints ont droit à un certain nombre de billets gratuits. Les billets de libre parcours sont délivrés au personnel sans frais.

#### XII. Récompenses et sanctions pénales.

Il n'est pas d'usage d'accorder des gratifications.

Les fonctionnaires publics, non passifs de la loi martiale, peuvent subir des peines disciplinaires, pour cause de manquements au service ou d'actions illicites ou indignes commises pendant ou hors du service.

Ces mesures disciplinaires sont :

- amendes jusqu'à concurrence d'un mois de salaire;
- retenue de l'augmentation de salaire, au maximum pendant 2 ans;
- suspension du service jusqu'à 3 mois, sans salaire;
- déplacement avec salaire égal ou inférieur, pour autant que ceci n'est pas en contradiction avec les conditions d'engagement.

Les amendes, de même que les augmentations retenues ou le salaire supprimé durant la suspension, sont versés à des institutions créées en faveur des agents ou de leurs familles.



Les punitions doivent être portées par écrit à la connaissance des intéressés avec l'exposé des motifs. Les peines sont infligées par l'autorité qui engage les agents.

A moins de stipulations contraires dans la loi, l'agent peut être licencié par qui l'a engagé :

- a) lorsqu'il ne dispose pas ou plus des capacités voulues ou prescrites pour la fonction pour laquelle il a été engagé ;
- b) Lorsqu'il a gravement manqué à ses devoirs, en dépit de réprimandes écrites de son chef direct, en cas de faute grave ou de négligence réitérée, en cas d'ivrognerie durant le service ou lorsque son attitude, au service ou hors du service, le rend indigne de remplir ses fonctions, ou lui fait perdre l'estime et la confiance que ces fonctions exigent.

Outre dans les cas susvisés, un agent peut être licencié lorsqu'il a atteint la limite d'âge ou a accompli le nombre d'années de service, lui assurant le droit à la retraite.

Personne ne peut être congédié sans avoir eu l'occasion de se défendre par écrit ou verbalement, devant l'instance qui décide en la matière ; l'inculpé a également le droit de prendre connaissance de son dossier et des accusations qui ont été portées contre lui.

En cas de révocation, l'intéressé a le droit de faire appel à une instance supérieure à celle qui a prononcé la peine ; cet appel doit être fait dans les 14 jours après le jugement et a qualité d'en différer l'exécution.

Tout fonctionnaire public peut être suspendu par son chef direct, lorsqu'il y a lieu de supposer qu'il existe des motifs légaux pour le révoquer et que l'intérêt du service réclame sa suspension. L'intéressé a droit à son salaire jusqu'au jour de sa révocation.

Lorsque des fonctionnaires publics quittent illégalement leur travail, après s'être concertés ou d'un commun accord, ils peuvent être licenciés, sans application des stipulations susmentionnées.

### XIII. Le logement.

La caisse des retraites fait au personnel des prêts pour s'acheter ou faire construire des demeures, jusqu'à concurrence des  $\frac{1}{2}$  de la valeur. Durant la crise des logements qui s'est manifestée après 1919, l'Etat a donné des avances sans réclamer d'intérêts. Les chemins de fer ont, en outre, fait des prêts jusqu'à 23 % de la valeur des immeubles à ceux qui avaient touché des sommes de la caisse des retraites. Des habitations ainsi construites, doivent être louées de préférence aux cheminots.

Les télégraphistes peuvent louer des chambres à un prix modique ; la même chose s'applique au personnel du service de la voie. Dans quelques localités, les chemins de fer de l'Etat ont fait construire des habitations qu'ils louent au personnel. Les chefs de gare ont le logement, l'éclairage et le chauffage gratuit.

A maintes reprises, les organisations du personnel ont fait des démarches auprès de l'administration pour obtenir la construction d'habitations à l'usage du personnel.

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

Dans quelques rares localités, il existe des établissements de bain à l'usage du personnel.

Des dortoirs et salles de repos sont à la disposition du personnel des trains dans toutes les gares où le besoin s'en fait sentir. Ces salles sont actuellement fort bien installées. Il y a, dans certaines localités, des cantines dont l'installation est satisfaisante, mais le nombre insuffisant ; les organisations se sont maintes fois adressées à l'administration à cet effet. Le personnel peut se procurer, avec une réduction de 25%, des aliments et boissons aux buffets des gares et dans les voitures-restaurants.

La ligue antialcoolique est subventionnée par la Direction.

On emploie certains appareils mécaniques pour le nettoyage du matériel.

L'attelage automatique n'est pas appliqué.

### XV. La tenue de service.

La tenue de service est donnée au personnel de l'exploitation, à l'exception du personnel des locomotives, des visiteurs, des compteurs et des ouvriers de la voie. L'uniforme se compose de : 1 veston, 1 gilet, 1 pantalon, 1 casquette, ainsi qu'un vêtement pour l'hiver (capote, pelisse ou vareuse, au choix) et un bonnet de fourrure. Les deux dernières pièces sont fournies tous les 4 ans, les autres tous les 18 mois. Le personnel paye entre 50 et 70 couronnes par an pour la tenue de service ; ces montants sont retenus sur le salaire.

Le personnel qui n'a pas droit à l'uniforme, reçoit gratuitement une casquette d'été et une d'hiver.

Le personnel des locomotives a le droit de s'acheter la tenue de service aux mêmes conditions que les agents tenus de porter l'uniforme.

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

Lors de l'engagement au service des chemins de fer, les agents doivent subir un minutieux examen médical et une visite des yeux. L'examen des yeux est répété tous les 5 ans pour le personnel des services de sûreté. Une commission de contrôle, composée d'un membre, désigné par l'administration, et d'un autre, désigné par l'organisation du personnel, assiste aux examens. Un agent réformé pour les yeux, conserve le droit à son traitement entier. La commission de contrôle rapporte par écrit à l'Administration centrale. Le personnel a le droit d'exiger un nouvel examen des yeux.

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

Il n'existe pas pour le personnel des chemins de fer des maisons de convalescence, instituées par l'Etat. Certaines organisations ont créé des stations de vacances.

### XVIII. L'apprentissage technique.

La Direction a créé deux écoles où les télégraphistes, les conducteurs, le personnel de la locomotive et le personnel de la voie reçoivent leur instruction théorique. Pour assister à un cours, le personnel de la locomotive doit être muni d'un diplôme de fin d'école délivré par un cours du soir technique.

De nouveaux projets pour l'apprentissage du personnel sont à l'étude.

## Le Congrès des Cheminots indiens.

Le troisième Congrès annuel de l'Association des Cheminots de l'Est du Bengale (Eastern Bengal Railway Indian Employees' Association) s'est réuni à Mymensingh, les 17 et 18 mai 1924. 200 délégués à peu près représentant les divers services assistaient à la réunion. Le colonel Cameron, Directeur et Agent du Gouvernement (le réseau du Bengale est un réseau d'Etat) et d'autres employés supérieurs assistaient à la session à titre auditif.

Le rapport moral pour 1923, soumis au Congrès, atteste une extension satisfaisante. Les effectifs durant les trois années d'existence de l'organisation sont les suivants :

31 décembre	1921	535
31 "	1922	2303
31 "	1923	4854
31 mars	1924	5902

Le dernier de ces chiffres représente entre 12 et 13% de l'effectif total du personnel du réseau.

L'Agent du Gouvernement avait jusque là donné son appui moral à l'Union, mais il semble avoir pris ombrage d'un passage du discours du président, critiquant les longues heures de travail que les hommes sont contraints de fournir. Il se retira du Congrès, durant le discours, accompagné d'autres employés, et a depuis retiré son patronage. Il refuse de reconnaître l'organisation et a interdit que des réunions fussent tenues sur le domaine des chemins de fer.

Le président condamna également les taux des salaires payés aux cheminots et cita, entre autres, les exemples suivants :

Commis, Dactylographes . . . . .	25 roupies <sup>1</sup> par mois
Employés des gares, des hangars de marchandises et receveurs aux billets . . . . .	30 roupies par mois
Signalistes . . . . .	30 roupies par mois
Contrôleurs de gare . . . . .	32 roupies par mois
Numéroteurs, marqueurs . . . . .	20 roupies par mois

Lorsqu'on songe que la Commission MacAlpin, désignée en 1920 par le Gouvernement du Bengale pour rapporter sur les taux des salaires, constatait qu'après examen de la question elle ne pouvait pas recommander pour le salaire minimum « un chiffre plus élevé que 40 roupies, mais que ce chiffre n'admettait plus de réduction ultérieure », on comprendra que les critiques n'étaient pas déplacées. Il ne faut pas oublier non plus que les fonctions citées plus haut comportent une certaine responsabilité et demandent un degré d'éducation relativement élevé. Une résolution, adoptée par le Congrès, nous démontre que la situation du petit personnel est bien plus défavorable. En voici la teneur :

« Le congrès décide que le minimum payé au personnel subalterne du Réseau de l'Est du Bengale ne doit pas être inférieur à 15 roupies. »

Le Congrès eut à s'occuper également de l'ancien grief qui s'élève contre les distinctions qu'on établit entre les races. De nombreux exemples furent cités. Il y a deux échelles pour les Chefs de gare, l'une comportant des traitements entre 52 et 170, l'autre allant de 200 à 500 roupies. L'échelle inférieure est pour les indigènes exclusivement, dans l'autre le pourcentage d'indiens est de moins de 15%. Pour les Sous-chefs de gare, l'échelle inférieure, allant de 40 à 120, est réservée aux indiens, leur pourcentage est de zéro dans l'échelle supérieure allant de 280 à 330 roupies. Il y a un nombre important de fonctions plus élevées, telles que celles des Chefs de gare principaux, Chefs et Sous-chefs de gares à marchandises, Inspecteurs du transbordement et des bacs, Chefs du service des marchandises etc., comportant des traitements allant de 220 à 600 roupies et qui sont entièrement monopolisés par les européens et anglo-indiens. Une seule de ces fonctions supérieures, celle d'Inspecteur du Trafic est ouverte aux indiens, mais le pourcentage de ceux qui l'occupent est de 9% seulement. Il y a deux classes de Chefs de manœuvres, l'une payée de 110 à 230 roupies, occupée uniquement par des anglo-indiens, l'autre payée de 70 à 100 roupies, occupée pour 22% par des indiens. Pour les mécaniciens, il y a deux échelles, l'une salariée de 140 à 200 et recrutée uniquement parmi les européens et anglo-indiens, l'autre salariée de 32 à 62 (!) pour les indigènes uniquement. Des distinctions analogues sont établies pour la question du logement, les européens ou métisses ayant droit à un logement offrant le double d'espace de celui accordé à un indien, gagnant le même traitement.

Connaissant cet état de choses, on est étonné de la modération de la résolution votée :

« Le Congrès insiste auprès du Gouvernement de l'Inde pour que la majorité des emplois occupés, à l'heure actuelle, principalement par des Européens et Anglo-indiens soit accordée aux Indiens, étant donné que le Gouvernement a reconnu que des positions importantes ont été remplies de façon satisfaisante par des Indiens. »

Citons encore, parmi les autres résolutions votées, celle-ci qui offre un intérêt particulier pour les membres de l'I. T. F.

« Le Congrès décide que la « Eastern Bengal Railway Indian Employees' Association » adhèrera à la Centrale des Syndicats de l'Inde britannique ainsi qu'à la *Fédération Internationale des Ouvriers du Transport* et autorise le secrétaire général à verser les cotisations que ces affiliations comportent et à prendre toutes les mesures utiles à cet effet. »

L'Association des Cheminots indiens est la seconde organisation d'Asie qui a adhéré à l'I. T. F., la première place revenant aux cheminots de Palestine. Sa décision prend une importance singulière, considérée à la lumière de la résolution votée par le Congrès de Hambourg mandatant le Secrétariat d'appuyer, par tous les moyens, le mouvement syndical des pays orientaux.

<sup>1</sup> 1 Roupie équivaut environ à fl. 0,90.

## Les innovations techniques dans l'exploitation ferroviaire et les intérêts du Personnel.

### *L'exposition à Seddin.*

Un des buts auxquels doivent viser nos efforts, c'est non seulement de faire passer les moyens de transport dans les mains de la communauté, mais aussi de veiller à ce que leur fonctionnement soit aussi parfait que possible. C'est pourquoi nous devons, dès à présent, nous préoccuper, à côté des conditions du travail du personnel, des mesures à prendre pour la sûreté du personnel et pour le perfectionnement technique de l'exploitation.

C'est le pouvoir des syndicats qui détermine jusqu'à quel point, il sera tenu compte des intérêts immédiats du personnel ; la sécurité et le perfectionnement sont régis par d'autres facteurs, d'un caractère de plus en plus international. Lorsqu'une organisation approche la Direction ou le Gouvernement de son pays pour obtenir l'introduction de quelque mesure de caractère technique, le refus est facilement justifié par l'allégation qu'une introduction ne serait possible que si elle était décidée de façon internationale.

De nombreux exemples prouvent la vérité de notre assertion. Mettons à profit la leçon qui y est renfermée et efforçons-nous de rester au courant de toutes les innovations qui surgissent dans le domaine technique.

Quoi de plus utile à cet effet qu'une exposition ferroviaire, telle qu'elle eut lieu récemment à Seddin, près de Berlin, à l'occasion de la conférence, organisée par l'Association des Ingénieurs allemands, de concert avec l'Administration des chemins de fer du Reich ?

Cette exposition, témoignage admirable de ce que l'industrie allemande peut réaliser, nous fournissait tout le matériel voulu pour nous aider à réaliser les divers points de notre programme. Pour ne citer que quelques exemples, la Conférence spéciale de Cheminots, tenue à Hambourg, s'est occupée de l'attelage automatique, du freinage continu et de la répétition des signaux, trois revendications formant un tout et formulées en vue de la protection du personnel et des voyageurs contre les dangers du trafic.

En ce qui concerne l'attelage automatique, de nombreuses expériences — rappelons les essais heureux tentés avec l'appareil Botreault — ont prouvé que le moment est venu de passer aux réalisations pratiques. Les démonstrations, organisées à Seddin avec 2 systèmes d'attelage, Wilson et Scharfenberg, n'ont fait que confirmer notre opinion.

Pour ce qui est du freinage des trains, nous avons pu admirer les résultats obtenus au moyen du frein Kunze-Knorr. Un convoi de 24 lourds wagons à couloir, remorqué par 2 locomotives, ayant une longueur totale de 500 mètres et pesant 1255 tonnes, auxquelles il faut ajouter le poids d'environ 1500 voyageurs, fut arrêté, lors d'une vitesse de 90 km à l'heure, à une distance de 435 mètres en 23 secondes ; lors d'une vitesse de 102 km, la distance fut de 550 mètres et le délai d'environ 30 secondes. Un essai tenté avec un poids moins considérable (60 essieux au lieu de 92) donna comme résultat que l'arrêt eut lieu lors d'une allure de 120 km à 660 mètres, en 33 secondes.

À l'exposition, organisée dans l'École supérieure technique de Berlin, nous avons vu, en outre, un modèle pour un appareil de répétition des signaux, opérant tant sur la vue que sur l'ouïe du mécanicien.

Une assertion d'un des orateurs à la Conférence nous démontre, une fois de plus, qu'il ne faut jamais perdre de vue le souci des intérêts immédiats du personnel, celui-ci ayant déclaré que les frais d'une introduction générale du système de freinage continu, à air comprimé, seraient compensés, pour les trains de marchandises, en neuf ans environ, par suite des économies réalisées sur le nombre des agents.

Il n'est pas dans nos intentions de donner ici un aperçu complet de l'exposition dont l'importance peut être déduite du seul fait qu'elle renfermait plus de 100 locomotives, parmi lesquelles la nouvelle locomotive à turbines de Krupp, qui permet de réaliser sur les combustibles une économie de 20 pour cent, qu'on espère augmenter jusqu'à 25 ou 30 pour cent. Pour une description détaillée, nous renvoyons aux périodiques techniques.

Une exposition, comme celle de Seddin, n'est pas unique en son genre ; il en est tenu régulièrement dans divers pays. Nous croyons qu'il serait fort utile que les organisations consacrent quelque attention à ces expositions et les fassent visiter par certains de leurs militants. La peine et les frais que cette visite comporterait, seraient largement compensés par l'utilité que nous en retirerions. Les organisations du pays où se tient l'exposition pourraient, dans ce cas, prendre certaines mesures dans l'intérêt des camarades étrangers, désirant la visiter.

Nous avons une fois de plus la preuve évidente que, techniquement parlant, il n'y a plus d'objections à la réalisation de nos désirs. Nous aurons l'occasion de revenir sur ces questions, lors de notre prochaine conférence spéciale. La période des considérations générales touche à sa fin : il faut passer à des actes. Pour arriver à cela, il serait nécessaire, à notre avis, qu'une commission fût formée, composée de représentants de l'Union internationale des Chemins de fer et de M. T. F., complétée, au besoin, par un représentant du B. I. T., commission qui devrait étudier et préparer l'exécution pratique des résolutions prises.

Nous soumettons, d'ores et déjà, cette suggestion aux considérations de ceux qui assisteront à notre prochaine conférence.

N.

### Rectification.

Une erreur regrettable s'est glissée dans l'article intitulé : « Suisse, La nouvelle loi sur le Statut des fonctionnaires fédéraux », paru dans le numéro 9 de notre Bulletin, de septembre 1924. A la page 114, où il est question des taux des salaires, les montants se rapportant à quatre échelles ont seuls été publiés. Nous nous empressons de réparer ici cette omission pour laquelle nous offrons toutes nos excuses.

Echelle	minimum par an	maximum par an
5	Frs. 8.000	Frs. 11.000
6	« 7.500	« 10.500
7	« 7.000	« 10.000
8	« 6.500	« 9.500
9	« 6.000	« 9.000
10	« 5.600	« 8.600
11	« 5.200	« 8.200
12	« 4.800	« 7.800
13	« 4.400	« 7.400
14	« 4.100	« 7.100
15	« 3.800	« 6.800
16	« 3.500	« 6.500
17	« 3.400	« 6.200
18	« 3.300	« 5.900
19	« 3.200	« 5.600
20	« 3.100	« 5.300
21	« 3.000	« 5.000
22	« 2.900	« 4.700
23	« 2.800	« 4.400
24	« 2.700	« 4.100
25	« 2.600	« 3.800
26	« 2.500	« 3.500



### L'application de la journée de huit heures dans les ports de la Mer du Nord. <sup>1</sup>

En exécution de la décision prise par une Conférence de représentants des Syndicats de travailleurs des ports de la Mer du Nord, le secrétariat de M. T. F., a ouvert une enquête sur les heures de travail en vigueur dans les ports susdits au 1er juillet 1924.

Le résultat de cette enquête démontre que dans aucun des ports importants entrant en ligne de compte, la durée normale du travail dépasse les huit heures. La journée de huit heures a été introduite légalement en France, le 23 avril 1919 et en Belgique, le 1er octobre 1921. En Allemagne, elle est stipulée en principe par le Décret des Commissaires du Peuple, du 23 novembre 1918, et le Décret sur la durée du Travail du 21 décembre 1923.<sup>2</sup>

En Grande-Bretagne la journée de huit heures et la semaine de 44 heures (on ne travaille que 4 heures le samedi) furent introduites par une convention passée, entre organisations patronales et ouvrières, le 5 mai 1920. En Hollande, la Loi sur l'Arrimage prévoit une journée de travail de 10 heures qui, cependant, n'est appliquée que pour les ports de moindre importance ; dans les autres ports on ne travaille que 8 heures, aux termes d'un accord datant de fin 1918.

L'enquête avait principalement pour but d'établir un aperçu des dispositions exceptionnelles, c'est à dire, de la mesure dans laquelle les ouvriers sont tenus de fournir des heures supplémentaires.

Bien que la journée de huit heures (en Grande-Bretagne la semaine de 44 heures), soit en vigueur dans tous les pays susmentionnés, il se trouve cependant que partout le travail supplémentaire est admis dans certains cas et avec certaines limitations. On peut dire, d'une façon générale, que le travail supplémentaire est toujours permis, lorsqu'il ne faut plus qu'un délai déterminé pour terminer le chargement ou déchargement d'un bâtiment ou lorsqu'il s'agit de la manipulation des bagages des passagers, ensuite lors du chargement ou déchargement de marchandises périssables ou d'animaux vivants et également en cas d'avarie.

En France, les heures supplémentaires peuvent être de deux au maximum ; on les rétribue à 50% au-dessus de taux normal.

En Belgique, on permet jusqu'à 2 h.  $\frac{1}{2}$  par jour de travail supplémentaire. Il est, dans ce cas, d'usage d'accorder après la coupe de travail normale, une demi-heure de pause, rétribuée au tarif des heures supplémentaires. L'allocation supplémentaire est de 75%. Dans certains cas, l'employeur peut engager une nouvelle équipe qui sera payée pour quatre heures de travail au minimum selon le tarif susdit. La durée totale du travail ne peut excéder 56 heures par semaine.

En Allemagne, on peut exiger 3 heures supplémentaires, mais un homme n'est pas tenu de fournir plus de 96 heures, au cours de deux semaines consécutives. L'allocation supplémentaire est de 25% du salaire horaire, pour la première heure, et de 40% pour les heures suivantes.

En Hollande, la durée du travail peut être prolongée de 2 heures qu'on paye avec une augmentation d'environ 50% sur les heures normales.

<sup>1</sup> Voir le No. 7 des Documents de M. T. F. : Salaires et conditions de travail dans les ports européens.

<sup>2</sup> Bien que le Décret sur la Durée du Travail permette bien des dérogations, les entrepreneurs n'ont pas réussi à les introduire dans l'industrie des ports et docks. Leurs tentatives furent repoussées par une grève de deux semaines et le système des trois équipes fut maintenu.

En *Grande-Bretagne*, la durée du travail supplémentaire n'est pas prévue, étant donné qu'il ne se produit que rarement. La rétribution varie entre 33½ et 50% au-dessus du taux normal.

Une autre question importante pour les travailleurs des ports est celle des travaux de préparation et de terminaison.

En *Allemagne*, ce travail est rétribué à 40% au-dessus du tarif normal et ne peut être de plus de deux heures par jour, au total.

En *Hollande*, les mêmes dispositions existent quant à la durée, mais ce travail n'est pas rémunéré.

En *Belgique*, il existe un accord selon lequel le travail supplémentaire de ce genre est compensé par des jours de congé. Lorsqu'un ouvrier doit fournir tous les jours ½ heure de travail en plus, il a droit à 8 jours de congé rétribué par an; pour 1 heure, il a droit à 14 jours; pour 1h.½ à 20 jours; pour 2 heures à 26 jours par an.

On constate qu'il n'y a pas encore de réglementation uniforme pour les travailleurs des ports de la Mer du Nord, bien qu'on ne saurait méconnaître qu'un certain progrès a été réalisé en comparaison des conditions d'autrefois.

Les ports de Dunkerque, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Brême, Hambourg et — en tant qu'il s'agit de commerce d'entrepôt — également Londres constituent une chaîne entourant la Mer du Nord. Dans tous ces ports, les marchandises peuvent avec la même facilité être réexpédiées vers l'arrière-pays ou transportées outre-mer. A côté de l'installation technique, ce sont les conditions de travail du personnel qui déterminent la mesure dans laquelle un port est à même de concurrencer les autres. Vu que les compagnies de navigation, travaillant presque sans exception avec le capital international, ne sont pas tenues de faire usage d'un port déterminé, elles dirigent les navires vers le port le meilleur marché et peuvent profiter des conditions de travail moins favorables en vigueur dans un port, pour tenter d'avilir celles, plus favorables, existant ailleurs. Ce danger ne peut être éliminé que par une uniformisation, aussi complète que possible, des conditions en vigueur dans les ports, se faisant une concurrence directe, ce qui demande, à son tour, une étroite collaboration des organisations syndicales intéressées.

## Le trafic automobile et la législation néerlandaise.

La législation néerlandaise dans le domaine du trafic automobile nous prouve combien les autorités des Pays-Bas sont lentes à conformer leur attitude aux besoins du moment. Cette lenteur s'explique quelque peu lorsqu'on songe que la Hollande, pays de marais et de canaux, est le berceau du coche d'eau, la barque qui, halée par un cheval, entretenait paisiblement le service « rapide » entre les localités situées au bord des canaux.

Voilà ce qui explique pourquoi l'unique loi contenant des stipulations relatives aux moyens de transports en commun, datée de l'année 1880 et pour laquelle ce ne fut qu'en septembre 1924 que le législateur néerlandais s'est rappelé que, depuis 1880, des moyens de transport avaient surgi se déplaçant par des forces autres que la traction hippique et auxquelles les dispositions légales de 1880 n'avaient pas trait. Il n'était que temps que le législateur se rappelât leur existence!

Le trafic automobile se trouvait, depuis un an ou deux, dans une situation absolument chaotique. Les « Fords » avaient trouvé un bon débouché sur le marché hollandais: les services d'autobus surgissaient par certaines (dans le petit pays qu'est la Hollande, 1200 autobus font le service *interurbain*); une simple caisse en bois — et non des plus solides — était posée sur un châssis-Ford, petit modèle, et voilà un « autobus » prêt à l'usage. Les « boîtes à sardines sur roues » (ainsi dénommées non seulement à cause du peu de solidité du matériel, mais aussi parce que les voyageurs y étaient entassés comme des sardines) apportaient la mort et le deuil le long des routes néerlandaises.

Il ne se passait point de jour sans que quelques autobus ne tombent en morceaux, ne s'enflamment, ne tombent à bas des digues ou ne roulent (peut-être poussés par la nostalgie de leur paisible prédécesseur, le coche d'eau!) au fond des canaux. La législation périmée était impuissante à remédier à cet état de choses. Ce n'est que tout récemment qu'au moyen d'un Arrêté Royal, le Gouvernement a tenté le mettre quelque ordre dans le chaos décrit plus haut. Cet Arrêté Royal modernise quelque peu les dispositions de 1880. Les stipulations principales visent le contrôle à exercer sur les véhicules; elles sont de la teneur suivante.

Sont seuls admis au service les véhicules ou embarcations pour lesquels un permis a été délivré, en vue de la sécurité des voyageurs, par les autorités municipales de la localité où est établi le siège social de l'entreprise en cause.

Pour les véhicules automobiles, le permis susdit ne peut être délivré qu'après examen du véhicule par un expert désigné par le Gouverneur de la Province.

Sauf dans le cas où le fonctionnaire devant délivrer le permis de la part de la municipalité aurait été désigné comme expert, l'expert informera la municipalité du résultat de son examen.

L'expert pourra se faire indemniser par l'entreprise intéressée des frais de son examen; le montant de l'indemnité sera fixé par le Gouverneur susdit.

Le certificat délivré après examen d'un véhicule est valable pour une période de 6 mois au maximum.

Il est interdit de laisser entrer dans un véhicule un nombre de personnes ou d'y charger un poids supérieurs au nombre ou poids visés à l'article 3.

Au moyen des dispositions sus-énoncées, il est possible d'exercer le contrôle nécessaire dans l'intérêt des voyageurs et de la sûreté du trafic. Dans plusieurs provinces les autorités ont déjà procédé à la nomination de fonctionnaires, chargés de veiller à l'observance des stipulations relatives aux moyens de transports en commun. La conséquence en sera sans doute que bientôt bon nombre de « boîtes à sardines roulantes » auront disparu de nos routes et que les entrepreneurs de services d'autobus seront contraints de collaborer à l'amélioration du trafic automobile, par la suppression de certains services, par l'emploi de meilleur matériel etc.

Le législateur a cependant oublié une chose. Et non la moins importante! Ses dispositions ne se rapportent point au « matériel vivant », les chauffeurs! Si jusqu'ici le « matériel mort » était l'objet d'abus, ces abus continueront à sévir à l'égard du « matériel vivant ».

Les employeurs s'empressent de profiter de la latitude que leur offre la loi. Il y a des services d'autobus où les heures de travail sont de 14 à 15 heures par jour, et cela pendant 7 jours par semaine! Les taux des salaires sont à 50%, tout au plus, du taux moyen payé aux autres travailleurs. Vous voyez que les employeurs s'en donnent à cœur joie!

L'Union centrale des ouvriers des Transports tâche de remédier à ces abus, d'une part en syndiquant les personnels des autobus, d'autre part en tâchant d'obtenir que les Conseils municipaux exigent que les conditions du travail leur soient soumis avant de permettre aux voitures d'une entreprise de stationner dans la commune. Cette action vient d'être entamée, car de même que le trafic automobile, le mouvement organisé des chauffeurs est une chose encore nouvelle en Hollande.

..

Une autre loi dont la refonte est imminente, est celle de 1905 sur les véhicules à moteurs et sur les bicyclettes. Les modifications ont déjà été votées par la Chambre et demandent seulement à être ratifiées par le Sénat, avant de faire force de loi. Elles seront sans doute d'une haute importance pour le trafic automobile et nous espérons y revenir en son temps.

H. Overst.



## Session de la Commission Paritaire Maritime à Saint-Sébastien.

Les 16, 17 et 18 septembre dernier la quatrième session de la Commission Paritaire Maritime du Bureau International du Travail fut tenue à Saint-Sébastien (Espagne). Les délégués ouvriers assistant à l'assemblée étaient :

*Döring* (Allemagne), *Rivelli* (France), *Havelock Wilson* (Grande-Bretagne), *Köhler* (Allemagne), suppléant pour *Giulietti* (Italie), et *Nilsen* (Norvège).

L'ordre du jour contenait les points suivants :

- 1) Rapport du Directeur.
- 2) Statut International des Marins.
- 3) Points à ajouter à l'ordre du jour de la Conférence Internationale du Travail de 1926.

L'intérêt de l'assemblée se concentra sur le deuxième point de l'ordre du jour. Il se trouva que les délégués patronaux tâchaient, par tous les moyens, d'empêcher la création d'un Statut International des Marins et s'opposaient même à ce que la Conférence Internationale du Travail qui siégera en 1926, s'occupe de questions maritimes.

Cette attitude de la part des armateurs eut comme conséquence qu'on n'aborda pas la discussion, proprement dite, de l'avant-projet élaboré par le Bureau International du Travail, mais qu'il fut décidé de convoquer, aussi tôt que possible, une session spéciale à cet effet. Cette session s'occupera uniquement de l'avant-projet et des amendements présentés. Le résultat de ces délibérations sera ensuite soumis à la prochaine Conférence du Travail.

Lors de la discussion du point 3, les délégués ouvriers proposèrent de recommander l'inscription à l'ordre du jour de la Conférence de la question de la durée du travail à bord des navires. Les armateurs opposèrent une résistance acharnée à cette proposition. Ils prétendirent qu'il n'y avait aucune raison de remettre cette question sur le tapis et qu'une augmentation des effectifs était, économiquement parlant, préjudiciable. Le scrutin ayant donné égalité du nombre des voix, la question sera tranchée par le Conseil d'administration du Bureau International du Travail.

Après une courte discussion l'assemblée décida de proposer à l'ordre du jour de la Conférence du Travail la réglementation internationale de l'Inspection du travail maritime.

Une proposition de Rivelli, visant à faire accorder tant aux marins qu'aux armateurs un siège au sein du Conseil d'Administration, fut repoussée.

## La situation des Marins-pêcheurs islandais.

Nous extrayons les renseignements suivants d'une lettre, datée du mois d'août, du camarade Olafsson, président de l'Union des Marins et Pêcheurs islandais.

L'année en cours a été particulièrement favorable pour l'Islande, tant en ce qui concerne les emplois disponibles que les résultats de la pêche. Les chalutiers sont encore à la mer et, déjà, ils ont pris le double de ce qu'on prend en moyenne. Pour les pêcheurs, ceci ne signifie pas seulement la prolongation de leurs engagements, mais également une allocation plus élevée sur la quantité de morue prise. Les armateurs, pour leur part, réalisent des bénéfices considérables. La pêche du hareng commence à la mi-juillet; elle est faite par des petits vapeurs, aussi bien que par des cutters à moteurs, de 25 à 90

tonneaux de jauge. La pêche du hareng occupe un grand nombre d'hommes dont une partie ne connaît même rien au métier.

Nous avons passé une convention pour les marins quittant Reykjavik pour la pêche du hareng. Les soldes ont été fixées à 260 couronnes isl. par mois, plus une allocation de 6 öre par baril de hareng salé. Les hommes, à l'exception du patron et du mécanicien, ont le droit de réclamer, s'ils le préfèrent,  $\frac{1}{4}$  de la pêche. Lorsque la pêche est abondante, cela peut leur faire un revenu supérieur. Les salaires payés dans les autres ports se conforment aux taux fixés par le contrat susdit. L'augmentation obtenue, en moyenne, dans la pêche du hareng est de  $13\frac{1}{2}$  à 15%.

La convention actuellement en vigueur pour la pêche de la morue, expire le 30 septembre. Des négociations pour un nouvel accord n'ont pas encore été entamées. Nous espérons pouvoir obtenir quelques augmentations.

D'après les relevés statistiques, le coût de la vie avait augmenté le 1er juillet 1924 de 14% sur celui du 1er juillet 1923. Cette augmentation s'explique, d'une part par la dépréciation de notre monnaie et d'autre part par la perception de droits d'entrée, sur presque tous les produits importés.

Remarquons, pour terminer, qu'à la suite des récents conflits, la bourgeoisie a eu l'idée lumineuse de demander la création d'une « police d'Etat », qui servirait évidemment à réprimer tout mouvement de la classe ouvrière. Le 21 septembre, à l'occasion de la journée internationale contre la guerre, notre organisation manifestera contre l'introduction projetée du militarisme, déguisé sous la forme d'une police d'Etat, dans notre pays auquel, pendant des siècles, les malheurs du militarisme ont été épargnés.

## France.

### Sur la grève des équipages des chalutiers de Lorient.

La grève des chalutiers de Lorient a pris fin par la signature d'un contrat donnant pleine satisfaction aux équipages, satisfactions d'ordre moral et matériel.

Il faut en effet tenir compte, au point de vue moral, du fait que jamais jusqu'à ces jours derniers, l'armement lorientais, d'esprit très combatif, n'avait voulu reconnaître le syndicat des marins; des tentatives de mouvement s'étaient déjà produites dans le passé, l'armement ne voulait traiter qu'avec les intéressés en dehors de toute ingérence syndicale et, naturellement, les accords ainsi passés se trouvaient violés aussi souvent que faire se pouvait.

Au cours d'une tournée de propagande, Ehlers, le Secrétaire général de la Fédération des Syndicats Maritimes, se rendit compte qu'il y avait possibilité de remédier à cette situation. A cet effet, le Bureau fédéral envoya à Lorient un militant jeune et actif qui, en quelques très courtes semaines, regroupa tous les marins de la pêche hauturière, c'est à dire les équipages des chalutiers à vapeur, tout en préparant un cahier de revendications assurant aux intéressés les mêmes avantages matériels que leurs camarades de La Rochelle avaient acquis de haute lutte. Puis, fort de l'approbation de l'ensemble des adhérents du syndicat, fit l'envoi au Syndicat local des armateurs de ce cahier de revendications.

Dix jours après, malgré une lettre-rappel, aucune réponse; il n'y avait plus à tergiverser, l'armement se croyait encore au temps passé. Aussi la surprise fut grande chez eux, lorsqu'ils virent leurs équipages abandonner les navires, au fur et à mesure de leur arrivée.

On vit alors tout ce que l'on peut imaginer de manœuvre pour tenter de briser la volonté des marins. Intervention au Ministère pour tâcher de faire accorder une valeur légale à un contrat qui n'en avait aucune, puis une autre intervention pour tâcher de lancer le discrédit sur le mouvement, sur le syndicat, voire même sur les militants, puis encore pressions

sur les fournisseurs de charbon pour que ceux-ci n'accordent pas de combustible aux chalutiers qui accorderaient satisfaction aux marins-pêcheurs et ainsi continuaient la pêche. Inutile de dire que ces manœuvres étaient contrebalancées par des interventions de la part du Bureau fédéral. Localement, toutes les combinaisons, toutes les finasseries, pas toujours très dignes, furent employées pour briser le mouvement, mais les intéressés ne bronchèrent pas.

Il fallut bien que l'armement change d'attitude, ce qu'il fit. Des négociations furent entamées, rompues maintes fois, puis reprises, enfin un terrain d'entre était trouvé dans la garantie de la parole des armateurs par M. le Préfet du Morbihan, il fut décidé que le contrat serait discuté dès que l'ordre de reprise du travail serait lancé, étant entendu que sur les principaux points, l'accord pouvait déjà être considéré comme fait.

La satisfaction morale était pleinement acquise et les satisfactions matérielles étaient dans la meilleure voie.

Qu'apporte donc le contrat qui fut signé? D'abord un salaire fixe mieux assuré, et surtout uniforme, selon le classement qui fut fait des catégories de chalutiers, ces catégories correspondant au tonnage du navire, les gros tonnages entrant dans la première catégorie, et les tonnages moindres, par ordre de décroissance, dans les trois autres catégories.

Par ailleurs, le contrat règle le travail en dehors de la pêche et le repos, fixe le pourcentage sur la pêche, règle les modes de paiement des salaires fixes et des pourcentages, fixe les salaires en cas de maladie, détermine la mise en état des agrés, engins de pêche et des navires, etc. etc. Enfin, toutes choses qui, jusqu'à présent, étaient restées sans règlement général local et où, naturellement, l'arbitraire florissait de plus en plus selon le caprice du jour.

Les marins de Lorient ont montré qu'ils savaient ce qu'ils voulaient et qu'ils pouvaient ce qu'ils voulaient, nous avons l'assurance que désormais la paix régnera dans ce port, sous réserve que les armateurs ne cherchent pas à s'affranchir des conditions imposées par le contrat au bas duquel ils ont apposé leurs signatures.

F. Chachuat.

## Une année mauvaise pour le syndicalisme allemand.

Le coup terrible porté au syndicalisme allemand par les événements de l'année 1923, est illustré d'une façon saisissante par l'Annuaire pour 1923 que vient de publier l'Union allemande du Trafic. L'année 1923 est celle de l'occupation de la Ruhr et de la dévalorisation totale du Mark. Ces deux événements, en rapport direct l'un avec l'autre, ont eu pour la classe ouvrière allemande des conséquences profondes qui ne pourront être surmontées que par de longues années de labeur incessant.

On comprendra donc que l'occupation de la Ruhr et la chute du Mark occupent une place importante dans la publication de l'Union du Trafic. A raison, croyons nous, car tout le reste n'est que la conséquence logique de ces événements. Il n'est pas de domaine de l'activité syndicale, sur lequel ils n'aient eu de répercussion. Tous les progrès sociaux, réalisés depuis la révolution allemande, ont été anéantis, le mouvement culturel fut enrayé, la presse syndicale vit son existence sérieusement menacée, les rangs des syndicats s'éclaircirent et leur fortune fut réduite à néant. Etayons ces affirmations, à l'aide de quelques citations de l'Annuaire susdit.

Concernant la politique sociale : « Ayons le courage de le dire ; à la fin du premier lustre de la révolution allemande, nous nous trouvons en présence d'une échec quasi-total de la politique sociale inaugurée par elle ».

Le recul du mouvement culturel ressort d'un aperçu du nombre des assemblées, organisées par les unions de district et les sections locales. Le nombre total des réunions fut de 96.474, dont 434 consacrées à des sujets scientifiques et 45.318 se rapportant à des mouvements pour le relèvement des salaires :

12.709 réunions visaient des questions d'ordre intérieur, 12.400 avaient des buts de propagande et 10.997 devaient s'occuper des conditions du travail. Les autres assemblées avaient trait à des questions professionnelles, juridiques etc.

Citons, en ce regard les organes syndicaux, le passage suivant :

« Le coup le plus grave porté à l'Union par la dévalorisation de la monnaie fut, à côté de l'impossibilité d'appuyer financièrement des mouvements économiques, la nécessité de cesser la publication des journaux syndicaux. Une limitation sérieuse des publications fut suivie par une suspension entière, durant plusieurs mois, de l'organe principal, ainsi que des organes secondaires. Les effets désastreux de cette mesure se firent particulièrement sentir dans certaines sections, celle des marins par exemple, pour lesquels l'organe est le principal lien avec l'organisation. . . . Nous remémorons donc avec reconnaissance le précieux concours qui nous fut offert par l'I. T. F. et par d'autres organisations-sœurs pour la réparation de nos journaux. »

Le recul dans l'effectif ressort des chiffres suivants : de 566.274 membres au début de l'année, le nombre baissa à 549.143 au cours du premier, à 534.688 au cours du deuxième et à 520.992 au cours du troisième et à 428.240 membres au cours du quatrième trimestre. Ce dernier nombre se répartit de la façon suivante sur les diverses catégories :

Commerce . . . . .	143.012
Industrie . . . . .	40.112
Transports . . . . .	63.353
Automobilisme et Aviation . . . . .	20.049
Ports et Docks . . . . .	33.743
Navigation intérieure . . . . .	14.568
Navigation maritime . . . . .	13.146
Tramways et Chemins de fer secondaire . . . . .	36.513
Postes et Télégraphie . . . . .	32.788
Travaux de nettoyage . . . . .	20.528
Théâtres et cinémas . . . . .	5.864
Divers . . . . .	4.564

La fortune nette de l'Union se trouve exprimée dans le chiffre gigantesque de 194.313.442.566.000.000 Mark. On se rendra compte de ce que cette file de chiffres représente en Marks-or, en supprimant simplement les 12 derniers chiffres. Repartissant les 194.319 Marks-or, ainsi obtenus, sur le nombre des membres, on arrive à une fortune de 0,37 Mark par personne, contre 11,12 Mark par membre, fin 1913 et 10,10 Mark, fin 1914.

Par rapport à l'Internationale, il est dit entre autres :

« L'organisation internationale des Travailleurs n'est pas aussi solide qu'elle devrait l'être. Tout en appréciant le concours financier qui nous fut apporté par nos camarades étrangers, nous devons constater, hélas, que l'Internationale a manqué à sa tâche lors de l'occupation de la Ruhr et qu'en cette occasion, la solidarité internationale s'est limitée à des résolutions de protestation et à des déclarations de principes ».

## Rapport moral et financier de l'Union Belge des Ouvriers du Transport pendant les années 1922 - 1923.

L'Union Belge des Ouvriers du Transport, qui englobe, outre les ouvriers des ports et des transports, aussi les gens de mer, a brillamment traversé les dures épreuves des dernières années de crise. L'effectif qui était en 1920 de 27.520 est tombé à 23.130 membres à la fin de 1923. Cette perte est cependant réduite à ses véritables proportions, si nous tenons compte de l'afflux de nouveaux membres, les premiers mois après la guerre, de la crise économique sévissant depuis 1921, augmentée encore dans ses effets par la politique impérialiste des réparations et des efforts sans cesse renouvelés de la réaction à s'attaquer aux conditions de travail. Sachant, d'autre

part, que le 1er trimestre de 1924 accuse un effectif de 24.948, il est permis de supposer que l'organisation belge aura tôt fait de reconquérir, et cette fois pour de bon, les positions perdues. La situation financière est d'ailleurs de nature à inspirer confiance. Les recettes et dépenses nettes en 1923 sont respectivement de frs. 758.415,75 et de frs. 652.854,58, accusant un excédent de frs. 105.561,17 à porter en augmentation de l'avoir de la Caisse centrale qui atteint de ce fait la somme de frs. 1.388.271,16. Si nous ajoutons à ce montant les sommes dont disposent les différentes sections, ainsi que le solde de la Caisse de chômage, il résulte qu'à la fin de 1923, l'organisation possédait un capital de près de frs. 3.000.000.

En 1922, des indemnités de grève ont été payées pour un montant de frs. 206.802,25, équivalant à 46.250 jours de grève répartis sur 5086 grévistes. L'année 1923 a vu augmenter les indemnités de grève à frs. 356.140, versés en 71.328 $\frac{1}{4}$  jours de grève à 10.336 grévistes. Ce sont les travailleurs des ports d'Anvers et d'Ostende, ainsi que les gens de mer de ces ports qui ont fourni le plus grand contingent de grévistes. A Anvers, centre de l'activité de l'organisation, les mouvements de salaires des ouvriers manutentionnaires de bois d'abord, et de tous les dockers ensuite, ont obtenu un plein succès. Les augmentations demandées furent accordées et une réglementation pour l'application d'une échelle mobile de salaires fut introduite. Une grève à Ostende échoua à la suite des agissements de l'organisation chrétienne. Un grand nombre de procès furent intentés contre des syndicalistes pour atteintes à la liberté du travail, et plusieurs d'entre eux furent condamnés à des peines allant jusqu'à 7 mois d'emprisonnement.

Une revendication de longue date des ouvriers du port d'Anvers, relative à l'institution de locaux officiels d'embauchage a été portée devant la Commission du Commerce et de la Navigation, laquelle se déclara d'accord avec la proposition.

Mentionnons, pour terminer cet aperçu, les efforts accomplis par les ouvriers du port d'Anvers dans le domaine de la mutualité; la société fondée dans ce but a pris un tel développement qu'elle envisage actuellement la fondation d'un sanatorium au profit de ses membres, les terrains appropriés ayant déjà été acquis.

## LES AUTRES SECRÉTARIATS PROFESSIONNELS INTERNATIONAUX

Plusieurs Secrétariats Professionnels, outre l'I. T. F., ont tenu leurs Congrès au cours de ces derniers mois. Citons, parmi ceux-ci, les Internationales des Métallurgistes, des Mineurs, des Travailleurs du Textile, des Typographes, des Travailleurs agricoles, ainsi que des Agents des P. T. T.

A part les points d'intérêt professionnel, deux questions se trouvaient, dans tous ces Congrès, au centre des discussions: la journée de huit heures et l'attitude à adopter à l'égard des syndicats russes ayant fait auprès des divers secrétariats des demandes d'admission. Résumons, en peu de mots, les décisions prises à l'égard de la seconde question.

Le Congrès des Travailleurs des Métaux, après avoir entendu un discours du représentant des métallurgistes russes, d'ou ressortait que le syndicat russe était prêt à reconnaître

les Statuts de l'Internationale, résolut de laisser à une conférence spéciale le soin de décider sur l'admission.

Le Congrès des Travailleurs du Textile adopta à l'unanimité une résolution déclarant, après un renvoi à la décision du Congrès de Vienne de la F. S. I., par rapport à l'Internationale Syndicale Rouge, que l'adhésion des ouvriers russes du Textile ne pourra être réalisée que lorsqu'une entente aura été obtenue entre l'Internationale d'Amsterdam et l'Internationale Rouge et quand l'adhésion de l'Internationale Rouge à celle d'Amsterdam sera devenue un fait.

Le Congrès des Typographes se prononça, sur la proposition de l'Union suédoise, pour l'admission de l'organisation des typographes russes, à condition qu'elle souscrive aux Statuts de l'Internationale.

Le Congrès des Travailleurs de l'Agriculture approuva l'attitude assumée jusqu'ici par son Comité Exécutif, à l'égard des travailleurs russes, déclarant qu'il n'y avait point lieu de modifier cette attitude tant que l'exemple n'en était pas donné par la F. S. I.

D'une façon générale, le désir d'arriver à une collaboration plus étroite sur une base industrielle et à une activité plus importante se fit jour dans tous ces Congrès. Il arrivèrent à la constatation que les ressources dont disposaient les Secrétariats ne leur permettaient pas de réaliser — ne fut-ce qu'en partie — ce que les organisations en attendaient. La plupart des Congrès décidèrent, par conséquent, une augmentation des cotisations. L'Internationale des Ouvriers du Textile fixa à 3 cents américains la cotisation par membre par an, et décida la nomination d'un Secrétaire permanent, celle des Ouvriers agricoles porta la cotisation à 20 florins par 1000 membres et celle des Agents des P. T. T. à 10 centimes suisses par membre et par an.

Rappelons, pour terminer, une décision, prise par le Congrès des Travailleurs du Sous-sol, et mandatant le Comité Exécutif d'élaborer un projet pour l'action à mener en cas de guerre. Le Secrétariat fut, en outre, chargé de convoquer, dès qu'une nation risque d'être compromise dans une guerre, une session du Comité International afin que celui-ci décide des mesures à prendre par l'Internationale des Mineurs.

## RAPPORTS, COMPTES RENDUS ETC.

*Jahrbuch 1923* (Annuaire 1923) — Publié par l'Union allemande du Trafic, Berlin.

*Innstilling fra Socialiseringskomiteen angående socialiserings-spørsmålet i almindelighet* (Rapport de la Commission pour la Socialisation sur le problème de la Socialisation). — Publié par le Ministère du Travail de Norvège.

« *Sennacido* » le premier numéro du nouvel organe hebdomadaire de l'organisation espérantiste ouvrière (*Sennacieca Asocia Tutmonda*), organe qui a remplacé la revue mensuelle, publiée jusqu'ici. Pour l'abonnement, s'adresser à : R. Lerchner, Cornstrasse 1, Leipzig-Stötteritz (Allemagne).