



# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

## FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS, ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE: AMSTERDAM: (PAYS-BAS) 61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE: 20186

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

Communications diverses: La grève aux Chemins de fer autrichiens . . . . . 147	La Russie telle qu'elle est . . . . . 150	sociales dans l'industrie des ports et docks aux Pays-Bas . . . . . 152
Chronique Syndicale . . . . . 148	Les salaires du Personnel de la Locomotive en Grande-Bretagne . . . . . 151	Belgique: Salaires et Conditions de Travail du Personnel des Tramways de Bruxelles 153
Communications du Bureau . . . . . 148	Grèves et lock-outs aux Chemins de fer du Canada . . . . . 151	Gens de Mer: Sommes-nous au seuil d'une révolution dans la technique des constructions navales? . . . . . 154
L'unité du mouvement syndical . . . . . 149	Ouvriers du Transport: Les institutions	
Cheminots: Ordre du Jour provisoire . . 150		

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

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### La grève aux Chemins de fer autrichiens.

On sait que le 7 novembre 1924, à minuit, les cheminots ont suspendu tout le trafic ferroviaire d'Autriche qui fut paralysé durant cinq jours. Les seuls trains qui continuèrent à marcher étaient les trains de marchandises devant assurer le ravitaillement, et les trains, dits trains ouvriers, devant transporter les ouvriers dans les localités industrielles et de retour chez eux. C'est de cette façon que le préjudice qu'une grève des chemins de fer cause inéluctablement à la communauté a pu sensiblement être atténué. Cette forme atténuée de grève eut comme effet que le mouvement ne se heurta pas, dès l'abord, à une résistance hostile de la part du public et de la presse bourgeoise.

Dans la nuit du 12 novembre, le trafic fut repris sur toutes les lignes avec un ordre et une discipline exemplaires, la Direction ayant fait, après des négociations longues et pénibles, une série de concessions donnant, pour ainsi dire, pleine satisfaction aux grévistes. Bien que cette grève eût, dès le début, des conséquences politiques allant jusqu'à susciter une crise ministérielle, elle trouvait cependant son origine dans un conflit purement syndical, né, lui, du renchérissement de la vie. A la suite de l'œuvre d'assainissement de Genève, le coût de la vie accuse, en effet, ces derniers temps un mouvement nettement ascensionnel.

Le nombre-indice ayant monté, après une période d'arrêt, au mois de juin dernier de deux points et au mois d'août de 6 points, l'Union des Cheminots réclama de la Direction un réajustement des salaires. Au mois d'octobre, quand le nombre-indice eut accusé une nouvelle hausse, cette revendication fut formulée à nouveau, mais repoussée par la Direction, alléguant que la situation financière des chemins de fer ne permettait pas d'assumer de nouvelles charges. Devant l'insistance de l'Organisation, la Direction se déclara, au début de novembre,

disposée à affecter une somme de 38 milliards de couronnes, aux indemnités de vie chère à verser pour les mois de novembre et de décembre. Elle promit en outre de revoir le barème des allocations pour service nocturne et pour séjour hors du lieu de résidence, de maintenir le taux de la retraite à 90 % et de respecter la stabilité des emplois.

Le 6 novembre, une réunion des hommes de confiance des cheminots jugea ces concessions insuffisantes et comme une réponse satisfaisante avait, auparavant déjà, été réclamée par l'organisation pour le 7 novembre au plus tard, l'assemblée fut d'avis qu'à défaut de réponse de ce genre, le trafic devait être arrêté le 7 novembre à minuit.

L'augmentation demandée par les cheminots était de 48,6 « Märzbezüge » (salaires de mars), un « salaire de mars » équivalant à peu près à la somme touchée par un agent au mois de mars 1920. Impressionné par la menace de grève, le président des Chemins de fer d'Etat, le Dr. Günther, se déclara finalement prêt à verser la somme réclamée aux agents du service actif, mais non aux retraités qui, jusqu'ici, bénéficiaient automatiquement des accords conclus pour le personnel actif. A la dernière minute encore, les cheminots tachèrent d'arriver à une solution: les concessions faites jusqu'alors seraient admises pour 1924, à condition que la Direction se déclare disposée à faire de nouvelles concessions lors du passage des agents dans les nouvelles échelles de salaires projetées pour 1925. La Direction demeura intransigeante et la grève fut appliquée.

La grève eut comme premier effet que le Président du Conseil d'Administration, le Dr. Günther, résigna ses fonctions et que le Ministère, se déclarant solidaire avec lui, démissionna également. La raison était, soi-disant, que l'on ne pouvait céder aux revendications des cheminots sans mettre sérieusement en péril, l'œuvre d'assainissement. Il n'y avait cependant qu'une différence de 6 milliards, c'est à dire de environ 400,000 couronnes-or, entre la majoration consentie par la Direction et celle réclamée par le personnel. Il en résulte que, par sa déclaration, le Gouvernement visait surtout à émouvoir l'opinion publique contre les cheminots en grève et à les représenter comme sacrifiant à leurs propres intérêts ceux du pays. Cette intention ressort plus clairement encore d'une assertion faite par le Chancelier, le Dr. Seipel, dans une conférence de représentants de la presse, où il dit que le Gouvernement ne pourrait rester en fonction que s'il obtenait des garanties que l'esprit de certains groupes de la population serait modifié et que l'assainissement ne serait pas nouvellement mis en danger.

S'apercevant que la comédie avait manqué son effet et que notre camarade et ami Smeykal avait, en sa qualité de

Les nouvelles de caractère d'actualité, concernant des mouvements en cours, etc., sont publiées dans les « Communications de Presse de l'I. T. F. », expédiées toutes les deux semaines aux organisations et à leurs organes.

vice-président, repris les fonctions du Président du Conseil d'Administration des Chemins de fer, le Gouvernement finalement se ravisa. Le camarade Smeykal qui est également Président de l'Union des Cheminots, s'employa sans délai afin de persuader le Directeur général d'élaborer de nouvelles propositions. Ses efforts furent couronnés de succès; après quatre jours de grève, une entente intervint, donnant toute satisfaction aux syndicats.

Les cheminots toucheront immédiatement une allocation de 40 salaires de mars (Märzbezüge). A part cela, la révision définitive des traitements jouera avec effet rétroactif au 1er octobre. Vu que cette révision comporte une majoration mensuelle de 11 « Märzbezüge », les cheminots toucheront, pour les mois d'octobre, de novembre et de décembre, 33 « Märzbezüge ». Toutefois, une partie de l'allocation susmentionnée, c'est à dire un montant de 26 « Märzbezüge » sera considérée comme un acompte sur la somme à toucher par suite de la révision des traitements; reste donc un montant de 7 « Märzbezüge », à toucher de ce chef, ce qui, joint aux 40 « Märzbezüge » susmentionnés, fait un total de 47 « Märzbezüge », tandis que les cheminots en avaient demandé 48,6. Ils ont cependant su acquiescer un autre avantage qui n'était pas compris dans les revendications primitives car il leur a été assuré pour l'année 1925 une majoration mensuelle de 11 « Märzbezüge », soit environ 6,2 % du traitement. Les allocations pour service nocturne et pour séjour hors du lieu de résidence entreront en outre en vigueur, aux taux demandés, à effet rétroactif au 1er octobre. Les allocations du personnel des trains et de celui de la machine seront également revues. Les agents auxiliaires bénéficieront de tous les avantages acquis.

Le résultat obtenu pour les retraités mérite encore d'être signalé. Il a comme conséquence que tous les agents nouvellement retraités, c'est à dire ceux entrés en jouissance de la retraite après le 1er octobre 1923, bénéficieront de la révision des traitements. Les agents retraités avant cette date, auxquels s'applique la loi sur les salariés de l'Etat, promulguée intentionnellement par le Gouvernement dans ce but, se trouvent dans une situation moins favorable.

L'issue de la grève signifie un beau succès pour les cheminots qui ont dû mener leur mouvement pendant une grave crise économique et contre un Gouvernement hostile à toute concession envers les cheminots, par crainte des contre-coups que des concessions pourraient avoir sur les autres salariés de l'Etat.

Comme on sait, les Chemins de fer autrichiens constituent depuis le 1er octobre 1923 un organisme indépendant. Ceci a permis, grâce à la collaboration intelligente du personnel, de sérieusement réduire les déficits, de sorte que pour l'année 1925 on compte qu'une subvention insignifiante de la part de l'Etat pourra suffire. Ces résultats démontrent avec évidence que la meilleure politique industrielle est celle qui vise à une entente avec le personnel et rejette tout absolutisme de la part du patron. Nous croyons qu'il est un des mérites principaux de l'issue de cette grève, d'avoir fait comprendre au Gouvernement, qui désirait s'engager sur une autre voie, que la politique de conciliation suivie jusqu'ici devra être maintenue.

F. LIII.

### Chronique Syndicale.

Le conflit le plus marquant dans l'industrie des transports au mois de novembre fut la grève des cheminots d'Autriche qui se termina le 13 novembre, après une lutte de cinq jours, par un succès des travailleurs. Cette grève qui fut menée avec une discipline admirable, n'aura pas manqué d'impressionner la Compagnie des chemins de fer allemands et aura contribué

à la décider à ne pas augmenter le mécontentement parmi son personnel. Il est certain, en tout cas, qu'elle abandonna son attitude intransigeante et finit par accorder une augmentation générale de 9% des salaires. Même après le relèvement, les salaires sont encore très bas et il est à prévoir que les syndicats ne tarderont pas à présenter de nouvelles revendications.

D'autres conflits menacent en Norvège et en Grande-Bretagne. En Norvège l'organisation des cheminots a réclamé une indemnité de cherté de vie, que la Direction a refusé de leur octroyer. Un referendum parmi les membres devra décider si l'on aura recours à une grève pour faire aboutir la revendication. Le différend qui existe en Grande-Bretagne a trait à l'indemnité de parcours touchée par les mécaniciens et chauffeurs.

## COMMUNICATIONS DU BUREAU

### Nouvelles affiliations.

A présenté une demande d'adhésion à l'I. T. F.  
l'Association du Personnel des Tramways de Pologne (4100 membres).

\*\*

### Congrès international du Personnel des Chemins de fer.

L'ordre du jour provisoire de ce congrès qui se réunira dans la seconde quinzaine du mois de mai 1925 a été adressé aux organisations.

Appelons encore l'attention sur les divers questionnaires dont les réponses devront être utilisées pour l'élaboration des rapports à soumettre au Congrès.

\*\*

### Congrès international du Personnel des Tramways.

Nous insistons également pour une prompt réponse aux questionnaires intéressant le personnel des tramways, en vue du Congrès à convoquer pour cette catégorie de travailleurs au début de 1925.

\*\*

### Cotisations.

Nous avons encore reçu de:  
l'Union des Cheminots allemands . . . . . M. 3000.—  
l'Union des Marins suédois . . . . . Fl. 45.—

En dépit de nos rappels réitérés les organisations suivantes ont négligé jusqu'ici de verser leurs cotisations pour 1924 :

Union norvégienne du Personnel de la Locomotive.  
Fédération française des Ports et Docks.  
Fédération des Marins argentins.  
Union des Cheminots de Palestine.

\*\*

### Persécutions des organisations des cheminots.

Comme suite à notre circulaire, relative aux persécutions dont les cheminots de divers pays sont les victimes, la Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer nous informa, le 29 novembre, qu'elle avait élevé ses protestations auprès des ambassadeurs à Paris des pays en cause, ainsi qu'auprès de M. Herriot, Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères.

Nous espérons que cet exemple sera suivi et qu'on ne manquera pas de tenir le Secrétariat de l'I. T. F. au courant des démarches éventuelles.

## L'unité du mouvement syndical.

A la suite de la Conférence, tenue en mai 1923 à Berlin entre l'I. T. F. et les ouvriers russes des transports, l'I. T. F., a adressé, comme on sait, à la F. S. I. la demande de vouloir rechercher les moyens propres à réaliser l'unité du mouvement syndical.

Le Congrès International de la F. S. I., tenu à Vienne en juin dernier, donna mission au Comité Directeur, sur la proposition des syndicats anglais, appuyés par notre Internationale, de favoriser énergiquement toutes tentatives visant à l'unité. Le Comité Directeur adressa donc une lettre à la Centrale Syndicale pan-russe, lettre qui donna lieu à une correspondance que nous reproduisons ci-dessous en son entier :

Amsterdam, le 16 juillet 1924.

Au Conseil central des Syndicats pan-russes,

Moscou.

« Camarades,

Le 3e Congrès ordinaire de la F. S. I., réuni à Vienne du 2 au 7 juin 1924, s'est une fois de plus occupé de l'entrée des organisations syndicales russes dans la Fédération Syndicale Internationale.

A ce sujet, la résolution suivante fut adoptée à l'unanimité :

« La Conférence ayant pris connaissance du rapport sur les négociations qui ont eu lieu entre le Bureau et le Conseil des Syndicats pan-russes regrette l'absence qui se prolonge des Organisations Syndicales russes de la Fédération Syndicale pour la raison de leur refus d'accepter les statuts et la constitution reconnus par les représentants autorisés des principales Unions syndicales du monde entier.

La Conférence recommande au Bureau, pour autant que c'est compatible avec la dignité de la F. S. I. de continuer les pourparlers en vue d'assurer l'affiliation des Russes au mouvement syndical international par leur adhésion nécessaire aux statuts et conditions de notre Internationale ».

Le Bureau de la F. S. I., réuni à Amsterdam le 15 juillet 1924, en présence du télégramme reçu par le président du Congrès de Vienne et émanant de la C. G. T. russe, décide de vous transmettre la résolution ci-dessus.

Il nous serait agréable d'apprendre de votre part si vous seriez disposés à entrer en pourparlers avec la F. S. I., conformément aux termes de cette résolution.

Dans le cas d'une décision favorable de votre part, nous suggérons l'idée d'une rencontre avec une délégation de la C. G. T. russe de 6 délégués au plus.

Dans l'attente de vous lire, veuillez agréer nos salutations internationalistes.

Le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale.

A. A. Purcell, Président.

J. Oudegeest, Secrétaire.

La réponse suivante à cette lettre est parvenue à la F. S. I. le 2 août :

Moscou, le 26 juillet, 1924.

A la Fédération Syndicale Internationale,

Amsterdam.

Camarades,

Nous avons, à l'instant même, bien reçu, bien reçu votre lettre du 16 juillet. Nous vous exprimons notre profonde satisfaction du désir exprimé par la Fédération Syndicale Internationale de restaurer l'unité organique du mouvement syndical international.

Nous considérons cela d'importance capitale, parce que conforme à notre sincère conviction, la lutte entre le travail et le capital, qui devient de plus en plus aiguë, ne peut être victorieuse que si les forces des organisations économiques du prolétariat sont concentrées et l'unité du mouvement syndical achevée. Le Conseil Central des Syndicats pan-russes déclare expressément être prêt à prendre toutes mesures nécessaires à l'obtention de cette unité.

Cependant, nous ne pouvons vous dissimuler, que votre demande que nous consentions à entrer en négociations avec vous sur la base des principes formulés dans la résolution du Congrès de Vienne des syndicats à vous affiliés, nous semble poser la question de façon défectueuse.

Notre désir de restaurer l'unité du mouvement syndical international et notre intention d'y mettre toute notre énergie a eu sa pleine expression dans notre télégramme au camarade Purcell et dans cette lettre.

Nous estimons que ce sont précisément les conditions de l'unité qui doivent faire l'objet de nos négociations, et que poser comme condition préliminaire notre accession à la constitution et aux statuts de votre Internationale, comme vous le faites, est contraire au caractère des futures négociations et au but de l'unité.

Si vous, camarades, vous considérez formellement liés par la résolution du Congrès de Vienne, nous, Unions russes,

sections de l'Internationale Syndicale Rouge, sommes également tenus d'exécuter les décisions du Congrès des Syndicats pan-russes et des Congrès de l'Internationale Syndicale Rouge.

En conséquence et dans le désir de trouver un terrain d'entente de vue de négociations, qui, dans votre opinion, conduiront indubitablement à une meilleure compréhension mutuelle et à un rapprochement des deux tronçons du mouvement syndical international divisé, nous partons du point de vue que, dans nos pourparlers, nous devrions discuter les décisions de nos deux Internationales sur la base de l'égalité et du respect mutuel.

Mettant la cause de l'unité du mouvement syndical international au-dessus de toute considération de forme et estimant que, sans le moindre doute, le résultat de notre rencontre et de nos pourparlers d'affaires en serait plus grand, nous sommes d'avis qu'il serait mieux et plus juste que nous nous rencontrions sans nous poser de conditions préalables mutuelles.

Nous sommes prêts à vous rencontrer à quelque date que vous proposerez ; mais, songeant au temps que nous demandons le voyage, nous vous proposerions de ne pas la fixer moins de quinze jours après que nous aurons reçu votre réponse. Nous proposerions Londres ou Berlin comme lieu de notre Conférence.

Salutations révolutionnaires.

Pour le Conseil General des Syndicats pan-russes :

M. Tomski, Président.

A. Dogadov, Secrétaire.

Le Bureau de la F. S. I. envoya la réponse que voici :

Amsterdam, le 11 septembre 1924.

Au Conseil central des Syndicats pan-russes,

Moscou.

Camarades,

La réunion de notre Bureau du 11 septembre a pris connaissance et discuté de votre lettre du 26 juillet et nous charge de vous envoyer la réponse suivante :

Le désir de rétablir l'unité organique du mouvement syndical — de la destruction de laquelle nous ne pouvons être rendus responsables — nous a toujours inspiré et a été proclamé par nous à différentes reprises. Nous sommes aussi d'accord avec vous lorsque vous dites « que la lutte qui s'intensifie entre le capital et le travail ne pourra avoir des chances de succès, que si les forces des organisations économiques du prolétariat s'unissent et si l'unité du mouvement syndical international est rétablie ».

Il y a lieu toutefois de reconnaître qu'entre la tactique que vous préconisez et celle que nous faisons nôtre et qui constitue comme la base essentielle à toute activité syndicale, il y a une opposition de principes, qui dépasse de beaucoup la question d'une politique plus ou moins radicale. Mettre d'accord des conceptions si divergentes ne sera probablement pas facile, mais nous voulons nous y appliquer de toutes nos forces.

En tout cas, il semble désirable avant qu'on puisse songer à entamer les négociations proposées par vous, qu'il y ait préalablement de votre part un écrit, permettant de rechercher si un accord sur les principes et la tactique à suivre est possible. Aussi voudrions-nous vous prier de nous faire parvenir des propositions écrites, ce qui nous permettrait de constater si une base commune d'entente pourrait être trouvée.

Vous n'ignorez certes pas, que notre Congrès Syndical International de Vienne nous a tracé des limites bien définies dans lesquelles pourront s'engager tous pourparlers en vue de l'unité, mais on peut, momentanément, laisser de côté cet aspect de la question. Et pas n'est besoin non plus faire remarquer que notre Bureau n'a pas qualité pour, sans consulter son Conseil Général et, éventuellement, un nouveau congrès prendre des décisions qui dépasseraient la portée des instructions qui lui dont été données à Vienne.

Dans l'attente de vous lire, nous vous adressons nos salutations internationalistes.

Pour le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale :

A. A. Purcell, Président.

J. Oudegeest, Secrétaire.

Le 30 octobre arrivait à Amsterdam la réponse que voici :  
A la Fédération Syndicale Internationale,

Amsterdam.

Moscou, le 23 octobre 1924.

Chers Camarades,

Nous vous accusons bonne réception, le 20, de votre lettre du 11 septembre. Le Présidium du Conseil Central des Syndicats pan-russes n'ayant eu de séance plénière que le 23 octobre, nous n'avons pu y répondre avant.

Ce n'est pas sans satisfaction que nous apprenons que vous aussi, selon votre propre déclaration, vous êtes désireux de créer l'unité organique du mouvement syndical.

Il nous semble déplacé d'entrer ici dans la discussion de la question de savoir à quel parti il faut attribuer la responsabilité de la scission du mouvement syndical international. Nous voudrions simplement faire remarquer qu'en réalité il n'en a

jamais existé jusqu'ici d'uni, embrassant toutes les Organisations et de solidement cimenté.

Ce ne sont que nos efforts — que nous voulons croire communs — qui mettront fin à la scission, ainsi que nous l'espérons.

Nous sommes tout disposés à nous rendre à votre vœu de recevoir par écrit quelque chose qui puisse servir de base à nos négociations futures.

Pour notre part, nous aspirons à la création de l'unité au sein du mouvement syndical, international et national, c. à. d. pour autant que faire se peut, à une unification aussi absolue que possible de toutes les Organisations syndicales, qu'elles soient affiliées à l'Internationale Syndicale Rouge, à la Fédération Syndicale Internationale, ou qu'elles restent complètement à l'écart de toute Fédération internationale, à la condition indispensable que toutes ces Organisations restant à l'écart de ces Fédérations reconnaissent le principe de la lutte de classe.

Inutile, pensons-nous, d'expliquer pourquoi nous aspirons à l'achèvement de cette unification, de cette alliance de tous les syndicats d'une orientation réellement anti-capitaliste. Vous savez aussi bien que nous que l'unité du mouvement syndical international est la première condition préalable à une lutte victorieuse, à la fois contre l'offensive capitaliste et la réaction fasciste, et contre le système capitaliste dans son ensemble.

Nous estimons que le meilleur moyen d'arriver à cette unité et de permettre la création d'une Internationale syndicale unique serait la convocation d'un Congrès général mixte, d'un Congrès ouvrier universel. Comment, quand et où ce Congrès pourrait se réunir, c'est là une question sur laquelle il ne serait pas difficile de s'entendre dans le cours de nos pourparlers. Nous relevons votre point de vue qu'entre la « tactique », que nous mettons à la base de notre activité dans les syndicats et la vôtre, il y a une différence fondamentale, un abîme plus profond « qui dépasse de beaucoup la question d'une politique plus ou moins radicale ».

Le sens de cette phrase n'est pas très clair pour nous. Car, en fait, les différences qui existent entre nous ne sont pas nouvelles — elles existent depuis un certain nombre d'années, et ont été probablement reconnues et prises en considération par le Congrès de Vienne de votre Fédération.

Il va bien de soi qu'en temps et lieu nous serons prêts à discuter en détails des différences d'opinion qui nous divisent. En tout état de cause, nous sommes heureux de constater le fait que c'est votre désir — quelles que soient les réelles divisions qui nous séparent — de faire tout ce qui est en votre pouvoir pour trouver un terrain commun d'action.

Comme c'est là notre désir aussi, nous déclarons que le principe de conduite capital et le plus important dans toutes les activités du syndicalisme et des organisations ouvrières, à notre avis, est de bien se pénétrer de l'idée de l'impossibilité de concilier les intérêts opposés du Travail et du Capital, ce qui présuppose une guerre de classe au couteau entre l'esclave du salariat et les classes capitalistes, pour l'abolition définitive du système capitaliste et l'émancipation du prolétariat de l'exploitation oppressive du capital et du paupérisme, de la barbarie et de l'esclavage, qui lui font cortège. De là la raison de notre proposition : rupture complète avec toute forme de collaboration quelconque avec la bourgeoisie, lutte commune du prolétariat et de ses organisations, nationale et internationale, contre le capitalisme mondial — grâce à quoi sera rendue possible une pleine et entière combattivité de toutes vraies organisations militants luttant pour l'émancipation de la classe ouvrière.

Nous attendons votre réponse et en particulier l'avis du moment et du lieu où, selon vous, vos représentants et les nôtres pourraient avoir leurs premières négociations.

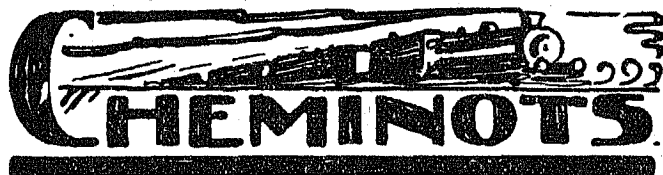
Quoique, pour notre part, nous soyons encore disposés à continuer, dans la mesure où ce sera nécessaire, notre correspondance sur la question de l'unité, il nous semble cependant désirable et bien plus utile, pour autant que c'est possible, que ce premier échange de vues et d'opinions — même si une telle rencontre ne devait avoir aucun caractère obligatoire quelconque — fraye la voie à d'autres mesures subséquentes destinées à nous rapprocher du but que nous poursuivons.

Salutations bien fraternelles,

Le président  
du Conseil central des Syndicats pan-russes :  
*M. Tomsky.*

Le secrétaire  
du Conseil central des Syndicats pan-russes :  
*A. Dogadov.*

La présence d'une délégation russe au Congrès des Syndicats anglais, tenu cette année à Hull et la contre-visite faite par les délégués anglais au Congrès des Syndicats pan-russes qui s'est réuni à Moscou au début du mois passé, nous semblent signifier un nouveau progrès sur la voie qui conduit à l'unité.



## Ordre du Jour provisoire

du Congrès international du Personnel des Chemins de fer, à tenir dans la deuxième quinzaine de mai 1925.

- 1° Ouverture du Congrès.
- 2° Election du Bureau.
- 3° Vérification des mandats.
- 4° Les persécutions dont les organisations de cheminots des divers pays sont les victimes, examinées en connexion avec nos revendications pour une application intégrale du droit d'association et de réunion.
- 5° La journée de huit heures aux chemins de fer.<sup>1)</sup>
- 6° Les tendances se manifestant dans divers pays vers une dénationalisation des chemins de fer ou la transformation de ceux-ci en des organismes commerciaux indépendants.
- 7° Les problèmes découlant pour l'industrie des chemins de fer du développement des transports automobiles.<sup>1)</sup>
- 8° La répercussion de l'électrification des chemins de fer sur les conditions du travail.<sup>1)</sup>
- 9° L'application des mesures qui s'imposent en vue de la sécurité de l'exploitation et du confort du personnel :
  - attelage automatique.
  - freinage continu.
  - répétition des signaux.
  - vigies convenables sur les wagons à marchandises circulant dans le trafic international.
  - installations satisfaisantes de chauffage sur les trains internationaux.
- 10° Les relations avec l'Union internationale des Chemins de fer.
- 11° La résistance passive, moyen de combat des cheminots.<sup>1)</sup>
- 12° Le contact entre les cheminots de divers pays. (Voir notre circulaire du 3 octobre 1924.)

<sup>1)</sup> Avant le Congrès, les organisations recevront un aperçu sur la situation internationale en ce qui concerne divers points de l'ordre du jour. La possibilité de l'élaboration de cet aperçu dépendra en partie du concours que nous recevrons des organisations, par rapport aux questionnaires expédiés au mois d'octobre et de novembre.

## La Russie telle qu'elle est.

Sous l'en-tête ci-dessus, la « Railway Review », l'organe de l'Union des Cheminots anglais, publie depuis quelque temps des articles sur la Russie. Un de ces articles (paru dans le numéro du 7 novembre) a trait aux *Chemins de fer et aux cheminots russes*. Nous le reproduisons ci-dessous en son entier :

« Les chemins de fer de la Russie soviétique appartiennent à l'Etat et les effets de l'exploitation par l'Etat se constatent aisément. Les voyages sont très bon marché et bien que le voyageur jouisse rarement de tout le confort qu'il pourrait désirer, on vise à des améliorations dans ce sens. Il est hors de doute que les chemins de fer russes ont souffert de la révolution plus que toute autre industrie. Ce nonobstant, le service ferroviaire normal est rétabli ; dans maints cas, il est même meilleur qu'auparavant.

Les trains rapides sont fréquents ; les convois comprennent des voitures-restaurants et souvent, ils marchent à une vitesse de 50 à 60 milles par heure. Un voyage de Leningrad à Moscou est très intéressant, agréable et excessivement rapide. La gare de départ était remarquablement propre et je fus particulièrement frappé par la façon dont les porteurs faisaient leur besogne, car elle contrastait singulièrement avec ce qui se produit dans nos gares.

Les pourboires sont interdits en Russie et l'on voit sur les murs des affiches disant : « Qui donne des pourboires est un ennemi du prolétariat ». Je mentionne ce fait, non qu'il y ait quelque nécessité de démontrer le mal que constitue le système des pourboires, mais afin de faire voir que les Russes comprennent combien il est dégradant pour un travailleur de devoir compter sur les pourboires pour ajuster son salaire aux nécessités de la vie. A travers toute la Russie, on peut voir des affiches de ce genre.

Le train est composé de 13 ou 14 voitures. Elles sont pourvues de couchettes, car le trajet Leningrad-Moscou est de 15 heures. Les locomotives brûlent généralement du mazout, mais il y en a aussi quelques unes utilisant le charbon ou le bois. Dans ce dernier type, on emploie généralement du bois, étant donné l'abondance de bois dont le Russie dispose, grâce à ces forêts.

#### *Les cheminots russes.*

Etant moi-même cheminot, je ne tardai pas à entrer à contact avec le conducteur sur notre voiture. C'était un brave type et il m'assura qu'il ferait ce qui était en son pouvoir pour que notre voyage fût aussi agréable que possible. Ses heures de travail étaient de 48 par semaine; il était rare que les cheminots doivent fournir des heures supplémentaires; elles étaient, le cas échéant, rétribuées le double des heures normales. Il me parla des horreurs de la guerre et de la révolution et lorsque je lui demandai s'il préférerait le régime actuel à l'ancien, il me répondit affirmativement. « Car », disait-il, « les cheminots jouissent de meilleures conditions, le public est mieux traité et beaucoup de personnes qui, avant la guerre, n'en avaient pas les moyens, peuvent maintenant voyager. »

Les bénéfices sont utilisés pour améliorer les conditions du personnel, pour le perfectionnement du matériel et pour diminuer les tarifs. Chaque billet de chemin de fer porte une inscription invitant le public à être ponctuel et à aider le Gouvernement des Soviets dans ses efforts; aussi constate-t-on, au lieu d'un public bougonnant, une collaboration très marquée entre les voyageurs et le personnel des chemins de fer.

#### *La révolution et les chemins de fer.*

A l'extérieur des gares de Moscou et de Leningrad, on voit des centaines de locomotives et de voitures en débris et on se rend compte des méthodes qui ont dû être suivies pour maintenir le transport ferroviaire durant la révolution. On n'avait pas le temps de remettre les voitures déraillées sur les rails, ni de réparer des locomotives; ce qui importait surtout et avant tout, c'était d'alimenter la population des districts éloignés et de pourvoir de canons et de munitions les soldats qui travaillaient à sauver la Russie de l'invasion des armées des capitalistes internationaux.

Il suffisait de réparer les ponts que des soldats étrangers avaient fait sauter, à un moment où l'on avait besoin de tous les hommes pour produire les aliments nécessaires ou pour servir dans l'Armée Rouge.

Or, la Russie d'aujourd'hui demande des crédits pour améliorer sa situation — y compris celle des chemins de fer — et l'Angleterre, ou du moins les conservateurs et les libéraux anglais, ne sont pas disposés à les lui accorder. Si notre pays ne lui vient pas en aide, c'est nous qui y perdrons, car la Russie est décidée à reconstruire son industrie et ses chemins de fer, attendu que sans disposer de locomotives et de voitures en quantités suffisantes, il est impossible de transporter des produits à destination.

Des centaines de voitures à marchandises furent capturées par les armées alliées; un grand nombre furent utilisées par les Russes pour y loger des soldats et beaucoup d'autres encore furent mises en morceaux.

#### *Les Syndicat des Cheminots.*

A Moscou, j'ai visité le siège du Syndicat des Cheminots qui constitue une section de l'Union pan-russe des Transports. Il était établi dans le « Palais du Travail », où tous les syndicats russes ont leurs bureaux centraux. Après une courte allocution du Secrétaire, nous eûmes le loisir de demander tout ce que nous désirions savoir sur l'organisation du Syndicat.

Nous fumes frappés par le désir des camarades russes de connaître quelle était la situation des cheminots anglais et quels étaient leurs sentiments à l'égard des cheminots russes. De même que nous, les cheminots russes ont leur organe, appelé le « Sifflet ». Comme tous les journaux russes, il est contrôlé par le syndicat et le Gouvernement.

Comme je viens de le dire, le syndicat des cheminots fait partie de l'Union pan-russes des Transports; les sections de cette union sont autonomes en ce qui concerne leurs propres affaires, mais adhèrent toutes à la Centrale syndicale. La section des cheminots comprend 8000 travailleurs ayant visité une école supérieure et suivi des cours universitaires. L'Etat et l'organisation accordent des subventions et tout est fait pour former des instructeurs professionnels et des techniciens capables.

#### *Conditions générales.*

Personne n'est admis aux chemins de fer avant d'avoir dix-huit ans. Il existe des écoles, où les enfants de 16 ans apprennent tout ce qu'il importe de savoir dans l'industrie des chemins de fer. Les femmes et les enfants ne peuvent pas faire de travail de nuit, ce qui prouve que le Gouvernement et les organisations ont à cœur leur bien-être. Les salaires sont payés selon un taux établi tous les mois; chaque travailleur touche assez pour se procurer tout ce qui est nécessaire.

J'aurai, par la suite, l'occasion de donner quelques détails sur la façon dont les travailleurs se procurent les aliments. Il suffira, pour aujourd'hui, de signaler qu'il n'existe pas en Russie de système de rations et que tout le monde peut se procurer ce dont il a besoin. Chaque gare a son Conseil ou « Soviet », qui s'occupe de toutes les questions intéressant la dite station, prend connaissance de toute plainte et liquide les différents éventuels. Les membres de ces Conseils sont des travailleurs mandatés par leurs camarades.

#### *Heureux et contents.*

Pour résumer : les chemins de fer de Russie sont organisés scientifiquement, le public jouit d'avantages dont il était privé auparavant et les cheminots trouvent toute satisfaction dans leur travail. Il sont heureux et contents de savoir que le fruit de leur travail ne servira pas à remplir les coffres-forts des entreprises privées, mais sera utilisé au profit de la masse des travailleurs russes. Avant la guerre et la révolution, il était interdit aux cheminots russes de se syndiquer. Durant la révolution, il n'y avait pas moins de 21 organisations de cheminots. Actuellement, il y en a une seule qui groupe toutes les catégories, et les derniers mots que m'adressèrent ses représentants, furent pour me prier de transmettre leur salut fraternel aux camarades anglais. »

## **Les salaires du Personnel de la Locomotive en Grande-Bretagne.**

#### *Une Mise au Point.*

Dans notre brochure sur les Conditions du travail du Personnel des Chemins de fer dans différents pays, nous avons, à la page 89, indiqué comme salaire-maximum d'un mécanicien ou conducteur-électricien la somme de 14 shillings par jour. L'Association des Mécaniciens et Chauffeurs de Grande-Bretagne nous communique que ce chiffre est inexact. Le taux pour la 5e année est de 14 shillings, mais pour la 6e année et au-dessus, il est de 15 shillings par jour. Toutefois, ce salaire n'est touché que par les hommes ayant accompli 313 tours de service rémunérés au taux de 14 shillings.

## **Grèves et lock-outs aux Chemins de fer du Canada.**

L'Association des Cheminots canadiens nous envoie un aperçu concernant les grèves et les lock-outs qui se sont produits aux chemins de fer du Canada dans la période allant de

1901 à 1921. Le manque de place empêchant de le publier en son entier, nous en faisons suivre ici un résumé :

Années	Nombre de Conflits	Nombre englobé		Journées de travail perdues
		Employeurs	Salariés	
1901	1	1	5.000	315.000
1902	3	3	360	240 <sup>1)</sup>
1903	5	5	1.426	47.271
1904	3	3	1.208	5.140
1905	1	2	100	<sup>2)</sup>
1906	6	9	1.065	6.345
1907	4	4	1.095 <sup>4)</sup>	6.375 <sup>4)</sup>
1908	4	4	8.390	425.480
1909	1	1	700	4.200
1910	5	5	3.145	73.640
1911	4	5	1.797	93.525
1912	5	6	2.809	47.948
1913	1	1	400	4.000
1916	9	9	718	6.959
1917	9	11	1.851	14.562
1918	13	16	7.240	54.765
1919	2	5	900	8.500
1920	1	2	150	94.075
1921	1	1	16	7.246
<b>Total</b>	<b>78</b>	<b>93</b>	<b>38.370</b>	<b>1.215.370</b>

23 parmi ces conflits se terminèrent à l'avantage du patronat, 24 à l'avantage des travailleurs, 23 aboutirent à un compromis et dans 8 cas le résultat fut incertain ou n'a pas été mentionné. En ce qui concerne les causes, les conflits se répartissent de la façon suivante :

	Nombre de Conflits	Nombre englobé		Journées de travail perdues
		Employeurs	Salariés	
Pour un relèvement des salaires . . . . .	46	51	14.714 <sup>5)</sup>	421.912 <sup>6)</sup>
Contre une réduction des salaires . . . . .	4	4	10.050	457.000
Pour un relèvement des salaires et autres améliorations . . . . .	8	15	2.266	178.211
Contre révocation collègues . . . . .	3	3	291	15.491 <sup>7)</sup>
Grèves de sympathie . . . . .	7	10	5.427	28.983 <sup>8)</sup>
Divers . . . . .	10	10	5.622	113.773
<b>Total</b>	<b>78</b>	<b>93</b>	<b>38.370</b>	<b>1.215.370</b>

<sup>1</sup> 2 grèves non comprises. <sup>2</sup> 1 grève non comprise. <sup>3</sup> non enregistrées. <sup>4</sup> 1 grève non comprise. <sup>5</sup> 1 grève non comprise. <sup>6</sup> 2 grèves non comprises. <sup>7</sup> 1 grève non comprise. <sup>8</sup> 2 grèves non comprises.



## Les institutions sociales dans l'industrie des ports et docks aux Pays-Bas.

Bien que le sujet ait déjà été traité dans nos publications antérieures — voir également Documents de l'I. T. F., No. 7 — nous croyons cependant qu'il peut-être intéressant de faire suivre ici un aperçu succinct de ce que a été accompli dans le domaine social dans l'industrie des Ports et Docks de Hollande.

### La réserve des ports.

Cette institution, dite « Havenarbeidersreserve » existe seulement à Rotterdam et à Amsterdam. Sa tâche essentielle est de mieux régler le travail de la main d'œuvre auxiliaire.

L'institution de la « réserve des ports » fut créé à Amsterdam, fin 1916 et à Rotterdam en juillet 1917.

Le nombre d'ouvriers auxiliaires, nécessaires en circonstances normales aux travaux du pont est inscrit dans un « pre-

mier groupe », tandis qu'un nombre d'autres travailleurs forment un « second groupe ». Les patrons ne prennent aucun engagement de nature sociale envers les hommes inscrits dans ce dernier groupe. Ils ne travaillent que lorsqu'il y a un manque de main d'œuvre, par suite de besoin extraordinaire. Pour les travailleurs du premier groupe, le régime suivant est en vigueur :

### Salaire garanti et indemnité de chômage.

Un certain salaire est garanti aux ouvriers inscrits au premier groupe de la réserve des ports. Lorsqu'il ne travaille pas de toute la semaine, un ouvrier marié touche 14 florins, un célibataire 10 florins.

Comme salaire minimum (salaire de base), on considère en moyenne, pour un homme marié, une somme de 20 florins par semaine, pour un célibataire une somme de 14,30 florins. Lorsqu'un ouvrier a, pendant une semaine, gagné moins que le salaire de base, il touche une allocation de 70% de la différence entre le salaire gagné et le salaire de base, cette allocation ne pouvant cependant dépasser le salaire garanti, visé ci-dessus.

Quelques exemples aideront à mieux faire comprendre le système :

1. Un ouvrier marié, a travaillé deux jours au cours d'une semaine et a gagné fl. 5,85 par jour, soit fl. 11,70 en tout. Il aura droit à une allocation se montant à 70% de la différence entre le salaire de base (fl. 20.) et le salaire gagné (fl. 11,70), c'est à dire à fl. 5,81. Il touchera donc au total fl. 17,51.

2. Un ouvrier marié a travaillé 5 jours au cours d'une semaine et a gagné fl. 29,25. Le salaire de base (fl. 20.) étant dépassé, il n'a plus droit à une allocation.

3. Un ouvrier inscrit n'a pas travaillé de toute d'une semaine. Il aura droit dans ce cas au salaire garanti, soit à 14 florins, s'il est marié, et à 10 florins s'il est célibataire.

Ce régime est actuellement en vigueur à Rotterdam seulement. A Amsterdam il a été supprimé et les ouvriers peuvent, lorsqu'ils sont sans travail, faire valoir des titres à des secours de la caisse de chômage de leur organisation.

### Le secours en cas de maladie.

En cas de maladie, les ouvriers des ports touchant une indemnité d'environ 60% du salaire d'un ouvrier permanent. Ce secours est accordé au maximum durant 13 semaines par an.

### Les retraites.

En 1920, des mesures ont été prises pour assurer une retraite aux dockers inscrits et aux travailleurs permanents. La retraite était fixée à 40 cents par semaine pour chaque année de service aux ports et docks avec un maximum de fl. 10.-. A l'âge de 65 ans, un ouvrier pouvait faire valoir des titres à la retraite. Tout secours versé par la Caisse d'Assurance de l'Etat, à laquelle les travailleurs des ports et marins sont tous affiliés, ne devait pas être porté en décompte du montant.

Immédiatement après la mise en vigueur du régime des retraites, les patrons tachèrent de se soustraire aux engagements pris, ce qui eut comme résultat qu'en février 1923 le maximum de la pension pour les dockers fut porté à fl. 6. L'Union centrale des Ouvriers des Transports a intenté une action en justice contre les employeurs ; pour le moment la question est pendante et devra encore être tranchée par l'instance judiciaire supérieure.

Les dépenses que comporte le système d'inscription susvisé furent, jusqu'à 1922 portées uniquement par le patronat. Depuis lors, l'Etat et les municipalités intéressées payent une part des dépenses.

L'effectif de la réserve des ports a donné lieu, plus d'une fois, à des controverses. On comprendra qu'il est dans l'intérêt des employeurs que le nombre d'hommes inscrits dans le premier groupe, soit aussi restreint que possible. Au lendemain de la guerre, le nombre d'hommes inscrits à Rotterdam dans le premier groupe était, par exemple, d'environ 6500; dans le second groupe il était d'environ 1100. Favorisés par la crise économique, les employeurs ont trouvé moyen, ces derniers temps, de réduire les nombres susdits.

**La durée du travail.**

Au début de 1919, une convention a fixé à huit heures par jour et à 45 heures par semaine, la durée du travail dans les ports. Une modification, apportée en 1922, porta la semaine de travail à 48 heures.

La durée du travail dans les entreprises des ports et docks et dans la marine marchande n'est pas régie par la loi sur le travail de 1919. Une loi spéciale devait être introduite à cet effet; nonobstant les instances des organisations, cette loi n'a toujours pas été présentée au Parlement.

**Stipulations légales.**

Les institutions et accords sus-décrits n'existent pas en vertu de stipulations légales. Afin d'être complets, nous ajouterons ici quelques mots sur les diverses lois relatives à la question.

1. *La loi sur l'arrimage*, mise en vigueur en 1916, limite à 10 heures par jour la durée maximum du travail. Elle contient, en outre, des dispositions relatives à la sûreté des travailleurs. L'observance de ces dispositions est contrôlée par les inspecteurs du Travail des Ports.

2. *La loi sur les accidents* s'applique aux ouvriers des ports ainsi qu'aux marins, et prévoit les indemnités auxquelles ils ont droit en cas d'accidents du travail. Lors d'incapacité, les travailleurs touchent 70% du salaire. En cas d'accident mortel, la veuve reçoit 30% et chaque enfant 15%, le secours total ne devant toutefois pas dépasser 60% du salaire.

3. *Les lois sur les pensions de retraite et d'invalidité* s'appliquent à tous les salariés du pays; les dockers en bénéficient donc également.

P. Koedyk.

**Belgique.**

**Salaires et Conditions de Travail du Personnel des Tramways de Bruxelles.**

**Salaires.**

*Receveurs et wattmen.*

Lors de nombre-indice à 521

de 0 à 6 mois (essai) minimum	francs	22.—
» 6 mois à 1 an	»	22.50
» 1 an à 18 mois	»	23.—
» 18 mois à 2 ans	»	23.25
» 2 ans à 3 ans	»	23.50
» 3 ans à 4 ans	»	23.75
» 4 ans à 5 ans maximum	»	24.50

*Ouvriers de l'exploitation*

de 0 à 6 mois (essai) minimum	francs	22.—
» 6 mois à un an	»	22.25
» 1 à 2 ans	»	22.50
» 2 à 3 ans	»	22.75
plus de 5 ans maximum	»	23.—

*Contrôleurs et chefs conducteurs*

de 0 à 1 an de grade, minimum	francs	25.—
» 1 à 2 ans	»	25.50
» 2 à 3 ans	»	26.25
» 3 à 5 ans	»	27.—
plus de 5 ans	»	27.50

Femmes nettoyeuses sont payées au salaire minimum des ouvriers de l'exploitation.

*Agents des services techniques.*

Les salaires horaires minima des brigadiers sont de 3 frs. et ceux des ouvriers divers, de 2,75 frs.

Les salaires supérieurs à ces taux minima sont fixés suivant les catégories d'ouvriers qualifiés et leurs capacités.

*Variations des salaires d'après le nombre-indice.*

De 540 à 520 salaires ci-dessus	
» 520 » 501 di minution de	francs 0.50
» 500 » 481	» 1.50
» 480 » 461	» 2.—
» 460 » 441	» 3.—
» 440 » 421	» 4.—
» 420 » 401	» 5.—
» 400 » 381	» 5.50
» 380 » 361	» 6.—
» 360 » 341	» 6.50
» 340 » 321	» 7.—
» 320 » 301	» 7.50

» 300 » 276 di minution de	francs	8.50
» 275 » 251	»	9.50
» 250 » 226	»	10.50
» 225 » 201	»	11.50
» 200 » 176	»	12.50
» 175 » 151	»	13.50
» 150 » 126	»	14.50
» 125 » 100	»	15.50
		16.50

A toute variation du salaire du personnel du mouvement équivalente à un franc, correspond une variation du salaire horaire de frs. 0.125. A toute variation de frs. 0.50 correspond une variation du salaire horaire de frs. 0.0625.

**Indemnités.**

(mouvement)

Rentrée après minuit	fr. 0,25
Rentrée 0.30 h.	fr. 0.50
Rentrée 1. h.	fr. 1.

Les dimanches et jours fériés fr. 0.50 pour tout service finissant 1 heure ou moins, plus tard que l'heure prévue au roulement, plus fr. 0.125 par ¼ d'heure suivant.

En tout temps, la durée des déplacements (pour se rendre au lieu de prise de travail ou du dépôt d'attache à un autre dépôt) est ajoutée au travail du jour et le temps ainsi établi, dépassant le travail normal du jour est payé suivant de barème du travail supplémentaire.

Les ouvriers reçoivent fr. 0.50 par nuit de travail.

Les agents moniteurs reçoivent :

- a) receveurs : fr. 0.50 par jour avec apprenti
- b) wattmen : fr. 0.25 pour deux voyages (courses avec apprenti.

*(Service technique)*

- fr. 0.50 par nuit de travail à couvert
- fr. 1.— par nuit de travail à l'extérieur
- fr. 0.50 par jour aux menuisiers pour usure de leurs outils.

**Gratifications.**

50 frs. par an aux contrôleurs, chefs-conducteurs et chefs-électriciens d'atelier.

- 40 frs. par an aux sous-chefs électriciens
- 30 » » » » receveurs et brigadiers-ouvriers
- 25 » » » » chefs-conducteurs suppléants
- 20 » » » » conducteurs et brigadiers nettoyeurs
- 15 » » » » ouvriers et manœuvres.

A tout le personnel :

Après 10 ans de service	100 francs
» 20 » » »	200 »
» 25 » » »	300 »
» 30 » » »	400 »
» 35 » » »	500 »
» 40 » » »	600 »
» 45 » » »	700 » etc.

**Masse d'habillement.**

- Contrôleurs et chefs-conducteurs, par an . . . . . fr. 145
- Receveurs et conducteurs, par an . . . . . fr. 110
- Ouvriers, par an . . . . . fr. 75

**Secours aux malades.**

de 0 à 1 an de service	15 jours	1/4 de salaire
» 1 à 2 » » »	{ 15 »	1/2 » »
	{ 15 »	1/4 » »
» 2 à 4 » » »	{ 15 »	1/3 » »
	{ 30 »	1/4 » »
plus de 4 » » »	{ 15 »	1/2 » »
	{ 60 »	1/4 » »

Pendant un an, les malades reçoivent en plus de ces allocations 2 frs. par jour de maladie lorsque l'indice est inférieur à 301. Au dessus de 300, l'indemnité de 2 francs est augmentée de la moitié de l'augmentation du salaire.

**Secours mutuels.**

- La société « Les Tramways Bruxellois » verse à la Caisse :
- a) 5.000 frs. par an, en subside ordinaire,
- b) 30.000 frs. par an, pour le service médical,
- c) paie l'entretien des membres, pour le service chirurgical, dans une clinique agréée par elle,
- d) donne un libre parcours aux médecins nommés par le Comité.

Le personnel verse une cotisation de 2.75 frs. par mois. Il désigne les membres du Comité, mais doit choisir le Président, le Secrétaire et le Trésorier parmi le personnel employé à la Direction.

La Caisse accorde un secours de 3 frs. par jour pendant les premiers trois mois de la maladie, de 5 frs. pendant les neuf mois suivants, ensuite de 3 frs. en cas d'incapacité absolue.

#### *Accidentés du travail.*

La loi sur les accidents du travail de 1903 prévoit le paiement du demi-salaire en cas d'incapacité de travail. La société payait autrefois le salaire entier et s'était engagée à ne pas modifier des mesures prises en faveur du personnel. Ce non-obstant, elle paye actuellement les indemnités légales.

#### *Pensions.*

Tout agent ayant 60 ans d'âge et 25 ans de service a droit, sur sa demande, à être mis à la pension de retraite. Tout agent ayant au moins 10 années de service et frappé par suite de vieillesse, de maladie, ou d'accidents arrivés en service, d'une incapacité permanente de travail, a droit à une pension d'invalidité.

La pension de retraite, de même que la pension d'invalidité est de deux francs par jour. Elle est augmentée de 10 frs. par année dépassant le nombre de 25 ans de service.

La veuve de tout agent, en activité de service ou pensionné, reçoit, au décès de son mari, autant de fois trente francs que le défunt avait d'années de service à la Société.

#### *Caisse de retraite de l'Etat.*

Tous les agents sont affiliés à la caisse de retraite. La Société verse sur le livret de l'agent, soixante centimes par franc versé par celui ayant moins de 40 ans d'âge, un franc par franc s'il a entre 40 et 45 ans, deux francs par franc, s'il a plus de 45 ans.

#### *Libres parcours.*

Tous les agents des Tramways Bruxellois et Economiques ont droit, en tenue, au parcours gratuit sur les lignes des deux Sociétés. Ils y ont droit, en civil, sur les lignes de leur Société.

#### *Durée du Travail.*

La journée de travail est fixée à huit heures. Sont compris dans les huit heures, le temps nécessaire pour la sortie et la rentrée des voitures, pour que les agents se rendent des dépôts aux lieux de prise de travail, reviennent de ceux-ci aux dépôts et versent les recettes.

Le personnel a droit de participer à l'élaboration des horaires de service.

Le personnel a droit, sur demande, à 52 jours de congé par an, c'est à dire à un jour de congé hebdomadaire. Sur ces 52 jours, 26 sont rétribués, le salaire d'un jour étant ajouté à la paye toutes les deux semaines.

#### *Stabilité des emplois.*

Au bout d'un stage de six mois, les agents sont nommés ou licenciés.

Sur la demande de l'agent intéressé un Conseil de conciliation, composé de 4 membres du personnel, 4 membres de la Direction et d'un président neutre, est appelé à donner son avis sur les punitions autres que le blâme ou la réprimande. Il n'a cependant que voix consultative.

Les agents changés de dépôt lorsqu'il y a surnombre, ont le droit de revenir à leur dépôt dès qu'il y a une vacance. L'agent déplacé a droit à une indemnité de déménagement.

#### *Reconnaissance syndicale.*

Les agents ont le droit d'être syndiqués. Les Sociétés reçoivent les représentants des syndicats. Le Secrétaire permanent ou le Président a droit aux congrès nécessaires à l'exercice de sa fonction. Les délégués ne peuvent être inquiétés dans l'accomplissement de leur mandat.

#### *Boissons Hygiéniques.*

En hiver du café chaud, en été une boisson rafraîchissante, sont à la disposition des agents dans les dépôts et les aubettes surveillées.



## Sommés-nous au seuil d'une révolution dans la technique des constructions navales?

Depuis la fin de la guerre, on constate une activité remarquable dans le domaine de la technique. Ceci s'applique notamment aux constructions navales. Depuis longtemps déjà, la dépendance du charbon a été ressentie dans ce domaine comme une entrave. La houille n'est pas seulement un combustible coûteux et qui ne peut être mis à profit que très insuffisamment, mais encore elle absorbe une partie importante de la capacité de charge, partie qui s'accroît en même temps que la puissance des machines et la longueur du voyage. C'est principalement ce facteur qui a mené à l'emploi du mazout comme combustible et à l'adoption de moteurs à huile lourde à bord des navires. La rapidité avec laquelle cette transformation s'effectue ressort du fait qu'en juillet 1924, le tonnage des bâtiments utilisant l'huile lourde comme générateur d'énergie était de 26,76 % du tonnage mondial, contre 2,65 % en 1914. En même temps un nouveau type de navire a été créé, celui du « navire électrique », basé sur une combinaison du moteur à huile lourde et de la dynamo. Ce système permettrait de nouvelles économies en combustible.

Or, une nouvelle invention vient d'être signalée; elle vise à économiser le combustible en utilisant, de même que la navigation à voiles, les courants aériens comme moyen de propulsion, avec cette différence que les agrès et appareils ont été supprimés et qu'il est possible de mieux mettre à profit la force du vent. L'inventeur de ce nouveau système est l'allemand *Flettner* qui s'est déjà signalé dans le domaine des constructions maritimes par une amélioration du gouvernail.

La construction du nouveau navire étonne au premier abord. Au lieu de mats et de voiles, il est pourvu de cylindres rotatifs en tôle s'élevant sur le navire, tels que des cheminées gigantesques. Le 1er novembre, un voyage d'essai fort remarquable a été tenté sur la Mer du Nord avec un voilier transformé selon les indications de *Flettner*.

L'inventeur a fait les déclarations suivantes aux journalistes qui le questionnaient sur ses impressions :

« L'expérience a démontré que la crainte que mes énormes cylindres ne mettent le navire en péril lors de temps défavorable, est dépourvue de tout fondement. Au contraire, de grosses tempêtes ont à peine gêné notre manœuvre. Le bâtiment n'a pas quitté la position normale. Au moyen des courants créés par les cylindres tournants il fut possible de naviguer contre le vent; un cylindre rotatif est le meilleur générateur de courants. Nous n'avancions pas seulement plus vite qu'au moyen de voiles ordinaires, mais encore nous étions à peine entravés dans nos mouvements. Un électromoteur, installé au centre des cylindres, les met en mouvement ou les fait arrêter et il est possible de la sorte en quelques secondes de laisser aller le navire au devant du vent ou de faire dévier le vent. Considérant le temps que requiert la manœuvre des lourdes voiles, — sans parler des nombreux bras qu'elle nécessite, — ceci signifie un avantage très appréciable.

« Lors d'essais faits à Göttingen avec un modèle, nous avons pu constater la supériorité incontestable des cylindres en tôle sur les voiles. La paroi du cylindre a une épaisseur d'environ 2 millimètres et le poids du nouveau mécanisme n'est que d'un cinquième de celui des mats, voiles et cordages d'un voilier de même grandeur.

« Il est impossible pour le moment de déterminer la valeur économique de l'invention. Il serait, par exemple, possible lors d'un voyage en Asie, d'économiser de 30 à 80 pour cent du combustible durant 90 pour cent de la durée du voyage. Ceci pourrait se faire, soit en utilisant les cylindres rotatifs comme moyen principal de locomotion, soit en les employant comme auxiliaire sur des vapeurs ou des navires à moteurs, afin d'accélérer la course, tout en diminuant les frais. »

Signalons pour terminer que d'importants groupements allemands, appuyés ou non de capital étranger, se sont intéressés à l'invention et se sont assurés le brevet.