



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: Chronique syndicale	1	Une réunion importante pour les organisations de Cheminots de Tchécoslovaquie 8	Aéronautique	13
Elimination de la concurrence nationale et internationale	2	Le nouveau programme des cheminots britanniques	<i>Personnel des Tramways</i> : Les organisations internationales des Tramways et des Chemins de fer d'intérêt local	13
Les Problèmes de l'organisation internationale	2	Un système de contrôle ouvrier aux Chemins de fer du Canada	<i>Gens de Mer</i> : Le grève des marins argentins	13
Une opinion remarquable sur le mouvement syndical international	3	Les locomotives électriques montées d'un seul homme	Les constructions maritimes durant le 4 ^e trimestre 1924	14
Communications du Bureau	3	Salaires des Cheminots dans l'Inde anglaise	La marine marchande allemande	14
Cheminots: Ordre du Jour provisoire du Congrès international du Personnel des Chemins de fer	3	Echange de publications avec la Fédération des Cheminots du Portugal	<i>Les autres Secrétariats Professionnels Internationaux</i>	14
Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer dans les différents pays (Belgique)	4	Ouvriers du Transport: Le Patronat danois s'arme au Combat	<i>Divers</i> : A tous échos	15
			Espéranto	16
			<i>Les livres reçus</i>	16

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Organisations de Cheminots !

Envoyez des représentants au Congrès International de Bellinzona en juin 1925 ! Des questions d'une haute importance y seront discutées !

Chronique syndicale.

La fin de l'année écoulée est marquée pour le monde des travailleurs des transports par le début d'une action syndicale dont on n'a vu jusqu'ici la pareille comme envergure et importance. Nous voulons dire la présentation, en *Grande-Bretagne*,

d'un programme de revendications par l'Union des Cheminots et l'Union des Employés des Chemins de fer.

Il serait erroné de juger l'importance du mouvement de par le fait qu'il intéresse 600.000 ouvrières et employés et que la réalisation du programme comporterait, d'après les propres évaluations des compagnies, un surplus de dépenses de £ 30.000.000. Il nous semble que sa portée réelle est surtout déterminée par la revendication qui est l'âme de tout le programme et qui vise à une limitation générale et très marquée de la durée du travail. Voici, en effet, le moyen principal pour la classe ouvrière de s'assurer une participation augmentée à la production accrue par suite des progrès techniques et d'empêcher que le développement de la technique amène une augmentation du nombre des chômeurs. C'est pourquoi la présentation du programme a une signification autrement grande que la seule défense des intérêts de 600.000 cheminots anglais ; il intéresse tout le salariat anglais et constitue en même temps un aiguillon pour les travailleurs des autres pays de ne plus se contenter de ce qu'ils ont su obtenir, mais de travailler sans cesse et inlassablement afin d'augmenter leur participation à la production. Plus que ceux de tout autre pays, les travailleurs anglais ont souffert ces dernières années du chômage. Si cependant, il leur fut possible de maintenir une position privilégiée et même de donner le signal pour une nouvelle marche en avant, c'est grâce à leur cohésion organique et à la fermeté de leurs militants. C'est pourquoi le mouvement syndical international regarde avec orgueil et admiration les camarades anglais et suit avec une attention passionnée le développement du mouvement que les cheminots viennent d'engager.

Si l'année 1923 était pour les syndicats allemands une année de recul et 1924 une année de regroupement, 1925 sera une année de lutttes pour la reconquête des droits et des avantages perdus. Il s'agira avant tout de reconquérir la journée de huit heures. Dans quelle mesure celle-ci a été sabotée nous est démontré par une récente enquête de la Centrale syndicale allemande. Cette enquête établit qu'au cours de la semaine du 3 au 8 novembre 1924, il y avait sur un nombre de 100 personnes, une moyenne 45,4 ayant travaillé plus de 48 heures et parmi ceux-ci une moyenne de 10,7 ayant fourni plus de 54

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.

heures. L'enquête constate un fait particulièrement inquiétant : dans les régions les plus industrialisées du monde entier, en Rhénanie et en Westphalie, sur 100 personnes 70,3 personnes avaient travaillé plus de 48 heures et 40,7 parmi celles-ci, plus de 54 heures. L'Union allemande des Travailleurs de la Métallurgie dont les membres souffrent le plus de ces heures de travail excessives, a déclaré, par la voix de ses représentants à la session de Bureau de l'Internationale des Ouvriers des Métaux, qu'elle prépare une action en faveur de la journée de huit heures. Dans l'industrie des transports, il faudra également s'attendre à des mouvements de ce genre ; la résiliation, le 31 décembre 1924, du contrat-type pour la navigation au long-cours, pour le remorquage et les allèges maritimes, en est une preuve. Il est affirmé de façon expresse, que le motif principal de cette résiliation est d'obtenir une meilleure réglementation de la durée du travail.

C'est avec des espérances justifiées que le prolétariat italien a commencé l'année nouvelle. Si les indices ne trompent pas, Mussolini se trouve à la limite de son pouvoir. Une fois encore il a voulu jouer au dictateur, mais son geste ne fut que celui d'un héros de théâtre qui sait que son rôle touche à sa fin. Il n'est pas impossible que Mussolini résiste avec la force du désespoir et n'hésite pas d'avoir recours à la répétition d'actes sanglants, s'inspirant de l'exemple des Vêpres Siciliennes. La menace de violences est probablement le seul motif qui le maintient aux fonctions de Président du Conseil ; il est, en effet, possible, de la sorte, de jouer pendant plus ou moins longtemps le rôle de Président, mais il n'est pas possible de gouverner. Si le mouvement syndical italien reste uni, il trouvera sans doute bientôt le moyen de se remettre des persécutions fascistes et de redevenir un membre influent dans l'Internationale. Le Congrès de l'opposition tenu à Milan en décembre dernier, a su d'ailleurs, en dépit des divergences d'opinion quant aux questions de tactique, affirmer, de façon heureuse, son désir d'unité.

Les événements du Danemark réclament en ce moment toute notre attention, une lutte générale s'y préparant entre employeurs et salariat. Il s'agit d'une offensive de grande envergure d'un patronat puissamment organisé qui veut mettre à profit le chômage sévissant pour avilir davantage les conditions du travail. S'il réussit à mettre ses projets à exécution, un lock-out général en sera la conséquence. Une attaque de ce genre ne saurait être accueillie avec indifférence par le syndicalisme international, il est donc souhaitable que les travailleurs des autres pays se préparent, dès à présent, à secourir, au besoin, leurs camarades menacés.

Elimination de la concurrence nationale et internationale.

Dans son étude « Etats-Unis d'Europe ou Europe Société Anonyme ? », Edo Fimmen a nettement souligné la tendance, se manifestant clairement au cours des dernières années, visant à éliminer la concurrence tant sur le marché national que sur le marché mondial. Depuis la parution de l'étude en question cette tendance s'est accusée de façon à ne plus pouvoir être contestée. Les industriels de divers pays qui, récemment encore, se complaisaient à jouer les patriotes, ne s'efforcent même plus à cacher que leurs intérêts commerciaux réclament une entente avec l'ennemi.

Fin décembre, le grand industriel allemand Fritz Thyssen, déclara à propos des nouvelles concernant la création d'un trust international de l'acier :

« Il ne peut être question de la création d'un trust international de l'acier. *Les premier temps*, une organisation pareille n'est pas réalisable. . . La situation du marché mondial est foncièrement malsaine et a, sans aucun doute, besoin d'être consolidée. Un territoire comme la Lorraine jette aujourd'hui ses produits sur le marché mondial et gâche les prix. Une entente ne veut pas encore dire formation d'un trust. *Elle est basée sur des considérations purement commerciales conseillant de s'entendre avec son concurrent. Tous les pays ont un intérêt égal à une standardisation des prix.* »

Dans cet ordre d'idées, Thyssen rappela les dettes contractées par les pays d'Europe envers l'Amérique et souligna d'une façon expresse — ainsi que nous l'annonce la « Bergwerkszeitung » — que dans l'intérêt de la situation économique mondiale, il fallait œuvrer pour une standardisation des prix de l'acier. L'Angleterre et les Etats-Unis seraient d'ailleurs du même avis.

Quelques semaines auparavant, un autre industriel allemand, M. Vögler, président de l'association des fonderies allemandes, a déclaré ouvertement — au dire de la Frankfurter Zeitung — qu'une entente internationale dans l'industrie métallurgique lui paraissait souhaitable. Le journal remarque à ce sujet que les assentions de M. Vögler étaient remarquables avant tout, par leur orientation européenne.

Les Problèmes de l'organisation internationale.

Dans le Bulletin d'Informations de l'Union Internationale des Travailleurs de l'Alimentation, le Secrétaire J. Schifferstein, rappelle les récents Congrès des Secrétariats Professionnels Internationaux et tire des décisions qui y furent prises, la conclusion que, de plus en plus, l'on se rend compte de l'importance de la tâche qu'ils ont à remplir et l'on recherche les moyens de hâter leur développement.

« Le progrès survenu ne peut être méconnu. Toutefois comparé à la concentration des forces dans le camp adverse, il représente peu de chose. Nous pouvons affirmer que le nombre des S. P. I. en mesure de remplir les tâches leur incombant de par le développement, est très minime. Ce n'est même pas le cas pour les plus grandes internationales professionnelles. Nous ne parlons pas ici des petits S. P. I. dont l'existence n'est connue que par l'annuaire de la F. S. I. Il est évident que des changements fondamentaux doivent intervenir même dans les grands S. P. I. pour qu'ils soient aptes à remplir leur but. »

L'auteur aborde ensuite l'examen d'un article paru dans le numéro de décembre du « Gewerkschafts-Archiv » (Editeur Karl Zuring, Jena), dans lequel sont formulées les revendications suivantes, en vue d'un meilleur développement des organisations internationales :

- 1° Etablissement des S. P. I. à l'endroit du siège de la F. S. I.
- 2° Bureau de traduction commun pour la F. S. I. et les S. P. I.
- 3° Archives économiques communes auxquelles se rattache un service d'information.
- 4° Transfert du Secrétariat de la F. S. I. dans un pays d'une des trois langues principales.

Les revendications nommées sont 2, 3 et 4 paraissent en grande partie réalisables au camarade Schifferstein ; une centralisation dans le sens de la première revendication lui semble,

par contre, peu souhaitable. « A l'exception de l'Internationale des Ouvriers des Transports » — écrit-il — « aucun S. P. I. n'est probablement en mesure de faire faire toutes ses traductions au même endroit. Grâce à cette simplification, des avantages réels et des travaux meilleurs seraient obtenus. Le transfert du Secrétariat de la F. S. I. dans un des pays des trois langues principales aurait une bonne influence sur le mouvement. Nous avons toujours défendu le point de vue que les pays possédant un mouvement syndical avancé s'adaptent le mieux comme siège de la F. S. I. ou des S. P. I. Comme la rédaction du « Gewerkschafts-Archiv » le remarque justement, le mouvement international est encore à ses débuts. Son développement devrait donc être possible en observant la plus grande économie de temps et de force. »

Une opinion remarquable sur le mouvement syndical international.

L'agenda pour 1925, publié par l'Union des Cheminots allemands de Tchécoslovaquie, contient le passage suivant touchant le mouvement syndical international :

« S'il a été brièvement parlé ici du développement et de la situation actuelle du mouvement syndical international, nous ne voulons pas négliger cependant de signaler que l'organisation et la construction des syndicats, spécialement en ce qui concerne les bases internationales, accusent encore de graves défauts et ne sauraient être considérées comme terminées. Il est vrai que la situation actuelle signifie un progrès important par rapport aux conditions d'avant-guerre, mais il est également vrai qu'au cours de ces dernières années, l'influence du capitalisme patronal s'est singulièrement accrue. Les organisations patronales de la plupart des pays sont actuellement mieux et plus solidement construites que les organisations ouvrières qui manquent de cohésion et d'unité. La tâche immense et difficile devant laquelle se trouvent les syndicats, ne pourra être réalisée avec succès que s'ils réussissent à faire disparaître les scissions intérieures et à éduquer la masse des membres à collaborer à la lutte pour atteindre les nobles fins auxquelles nous visons. »

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Joh. Döring.

Nous apprenons avec regret que notre camarade *Joh. Döring*, membre du Comité Exécutif de l'I. T. F., a été frappé d'une attaque d'apoplexie. Nous sommes certains de parler au nom de tous en adressant au camarade Döring nos vœux les plus sincères pour un prompt et complet rétablissement.

Cotisations.

Nous avons encore reçu pour 1924 :

Fédération française des Ports et Docks	fl. 280,60
Employés des Chemins de fer de Norvège	fl. 46,59

Congrès international du Personnel des Chemins de fer.

Le Congrès international du Personnel des Chemins de fer se réunira les 6, 7 et 8 juin prochains à Bellinzona (Suisse). (Que chaque organisation ait soin d'être représentée !)

Congrès international du Personnel des Tramways.

Ainsi que les organisations intéressées auront appris, le Congrès international du Personnel des Tramways se réunira vers la fin de juillet 1925, probablement à Bruxelles.

Toutes propositions à inscrire à l'ordre du jour, nous devront être adressées avant le 31 mars, dernier délai.

Notre circulaire mentionnait les questions suivantes, qui seront soumises aux délibérations de la conférence.

Le One-man-car dans l'industrie des tramways (un rapport sur cette question sera expédié en temps voulu).

La situation des entreprises de tramways, en vue de la concurrence des autobus.

Les installations de freinage, l'application de l'attelage automatique aux véhicules, le contrôle du courant etc.

Les persécutions des cheminots.

Plusieurs organisations nous ont fait part des démarches faites par elles à l'appui de notre missive concernant les persécutions dont les cheminots (et autres catégories des travailleurs des transports) de Grèce, de Hongrie, de Roumanie, de Yougoslavie et des Indes néerlandaises sont les victimes.

Nous espérons que les autres suivront leur exemple sans tarder.

Insigne I. T. F.

Des commandes de l'insigne, dont la maison « La Glyptique » a envoyé quelques spécimens à toutes les organisations nous sont parvenues jusqu'ici de :

l'Union des Cheminots autrichiens et de la Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer.

Nous insistons auprès des organisations, pour qu'elles nous envoient leurs commandes dans le plus bref délai.



Ordre du Jour provisoire

du Congrès international du Personnel des
Chemins de fer.

- 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.¹⁾
- 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.¹⁾
- 8° La répercussion de l'électrification des chemins de fer sur les conditions du travail du Personnel.¹⁾
- 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,

¹⁾ Avant le Congrès, les organisations recevront encore 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.

- vigies convenables sur les wagons à marchandises circulant dans le trafic international,
- installations satisfaisantes du 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. 1°)

12° Le contact entre les cheminots de divers pays. (Voir notre circulaire du 3 octobre 1924.)

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

Belgique.

I. La forme de l'entreprise.

Les Chemins de fer en Belgique sont, pour la plus grande partie, propriété de l'Etat et exploités directement par lui.

Des entreprises privées ont obtenu des concessions à terme. Elles exploitent elles-mêmes, mais l'Etat a le droit de reprise à l'expiration du terme.

Pour la longueur moyenne des lignes exploitées, les dernières statistiques officielles donnent les chiffres suivants :

	1913	1919
Etat Belge voies simples	2.219 km	2.219 km
» » » doubles	2.129 »	1.191 »
Totaux	4.348 »	4.410 »

Compagnies voies simples	122 km	122 km
» » doubles	185,9 »	225 »
Totaux	307,9 »	347 »

Personnel utilisé :		1914	1919
Etat Belge	Fonctionnaires, employés et agents de surveillance	14.344	13.498
» »	Ouvriers	57.753	64.396
	Totaux	72.097	77.894
Compagnies	Fonctionnaires et employés	1.197	1.272
»	Ouvriers	4.040	4.807
	Totaux	5.237	6.079

Contrôle du parlement. Les Chemins de fer, Postes, Télégraphes, Téléphones et Marine forment ensemble un département ministériel. Le Gouvernement, par l'entremise du Ministre des C. P. P. T. M., soumet chaque année aux délibérations et à l'approbation du Parlement le budget annuel.

Depuis un certain nombre d'années, il est question de constituer les Chemins de fer de l'Etat en « Régie autonome et Industrialisée ». Divers projets ont été soumis au Parlement, sans résultat jusqu'ici. Le Gouvernement n'a pas, à ce sujet, de politique bien arrêtée, bien que la tendance actuelle soit de dégager le réseau d'une administration bureaucratique, pour se rapprocher d'un système d'exploitation plus industrielle.

Quant à l'avenir des entreprises privées, il dépendra de l'orientation politique du Gouvernement. Depuis 1834, date de la fondation du premier chemin de fer en Belgique, l'Etat belge a adopté une politique de rachat.

II. Le rendement financier.

a) Chemins de fer de l'Etat.

Durant la période 1901 à 1914, le budget des Chemins de fer de l'Etat s'est clôturé par un bénéfice. Mais à partir de la guerre, il en fut autrement. Voici les chiffres de 1913 à 1921 :

	1913	1914	approximative de oct. 1914 à déc. 1918
Rentrées	342.035.527,24	198.532.013,30	33.594.531,06
Dépenses	222.415.969,28	187.643.747,00	383.596.779,63
Bénéfice	119.619.557,96	10.888.266,30	—
Déficit	—	—	350.002.248,57

	1919	1920	1921
Rentrées	413.202.373,49	600.800.000	1.001.100.000
Dépenses	530.352.335,06	815.210.656	996.700.000
Bénéfice	—	—	4.400.000
Déficit	117.149.964,57	214.410.656	—

Comme on le remarque, la situation déficitaire qui prend naissance en 1915 continue jusqu'à 1920 inclus. Elle n'est pas due à une augmentation de dépenses en personnel. Celles-ci, malgré l'augmentation des cadres résultant de la loi des 8 heures, (environ 3.500 employés et 10.000 ouvriers) ne représentent en 1920 que 59,80% des dépenses totales, contre 56,62% en 1922 et 57,60% en 1913.

Par contre, le charbon qui comptait pour 21,73% en 1913, a monté en 1920 à 28,87% des dépenses totales.

Les causes véritables des déficits sont :

- 1° les pertes résultant de la guerre ;
- 2° le retard apporté dans la mise en concordance des tarifs et des redevances avec le coût des matières premières ;
- 3° les prestations gratuites importantes fournies par les chemins de fer.

En avril 1924, il fut procédé à une augmentation générale des tarifs, atteignant à ce moment 3½ fois les taux de 1914. Sauf difficultés financières imprévues, on peut donc espérer une situation meilleure dans l'avenir.

Economies. Le Gouvernement belge a adopté, depuis 1921, une politique de compression des dépenses. Beaucoup de travaux nécessaires n'ont pas été effectués (amélioration des installations, réparations du matériel, entretien des voies). Le personnel souffre, depuis l'armistice, d'une insuffisance des salaires et traitements ; de là, crise dans le recrutement. Cette politique a causé des dommages importants aux pays, en raison des fortes perturbations dans la régularité du trafic, vu l'insuffisance des moyens pour faire face au volume des transports par voie ferrée.

L'organisation des cheminots n'a jamais cessé de protester contre les mesures prises par le Gouvernement, ni d'attirer son attention sur les inconvénients graves que présentait pareille situation.

La grève de mai 1923 a mis à nu les défauts du régime. La direction des Chemins de fer de l'Etat a été passée depuis à un Directeur général, qui a commencé la réorganisation des services.

Les offres présentées par les syndicats de collaborer aux travaux des Commissions spéciales d'Economies, ou des Commissions pour la réorganisation administrative, ont été systématiquement repoussées jusqu'ici, le Gouvernement ayant adopté, depuis la constitution, une attitude sourdement hostile aux organisations syndicales.

Le transport automobile s'est fortement accru depuis la guerre. On peut en juger par les chiffres suivants :

Nombre de voitures et unions automobiles en 1914 : 10.000 environ
 » » » » » » » » 1923 : 81.000 »

Les chemins de fer belges assurent gratuitement les transports postaux. La plupart des départements ministériels, et notamment celui de la Défense Nationale jouissent de fortes réductions et souvent de la gratuité de transport. Ce sont là des charges considérables, mises au compte des chemins de fer, et qui contribuent, par conséquent, à influencer défavorablement la situation financière.

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

La liberté syndicale, pour les travailleurs des services publics, n'existe en Belgique que depuis l'armistice.

Le ministre reconnaît toutes les organisations syndicales, si faibles soient-elles. Antérieurement à la grève de mai 1923, les représentants de la direction centrale des syndicats jouissaient de congés avec solde et de parcours gratuits ; à l'heure présente, il n'en est plus ainsi. Seuls restent accordés sans

solde, les congés sollicités pour assister aux réunions nationales, avec octroi de 2 coupons de service supplémentaires.

Depuis le dit conflit, il y eut tendance à ne pas reconnaître les délégués salariés de l'organisation, qui ne sont plus en service. Cette situation dura assez longtemps; toutefois, les relations reprirent peu à peu au cours de l'année 1924, pour être renouées officiellement par le Ministre en septembre 1924, à l'occasion du projet de révision du règlement sur l'application de la loi des 8 heures aux chemins de fer.

Conseils et Délégations du Personnel. Ces organismes, établis par décision ministérielle du 18 avril 1921, ont pour but d'établir des rapports directs et permanents entre les travailleurs et leurs chefs immédiats.

Les Conseils ont pour attribution l'examen des questions soumises par leurs électeurs ou par l'administration sur les objets suivants d'intérêt local, à l'exclusion des questions de réglementation générale.

1^o Protection de la santé et de la sécurité des travailleurs :

- a) Hygiène des locaux et de leurs dépendances ;
- b) Mesures préventives contre les accidents et l'insalubrité du travail ;

2^o Organisation du travail :

- a) Conditions de travail (roulements, heures, durée, repas, alternements, congés, travail supplémentaire ou pénible, etc.) ;
- b) Systèmes de rémunérations (primes, indemnités, déplacements, sursalaires, etc.) ;
- c) Perfectionnement dans la production (utilisation rationnelle du personnel, du matériel et des matières premières, examen de procédés nouveaux, etc.)

Des Conseils du Personnel existent dans les ateliers centraux, ateliers et remises de locomotives, wagons et voitures, ainsi que dans les gares, quand l'effectif du personnel y attaché est assez important pour élire au moins huit délégués au Conseil dans les conditions stipulées ci-après.

Les conseils sont élus au scrutin secret et la participation au vote est obligatoire. Sont électeurs, tous les agents qui travaillent à l'Etat depuis un an au moins.

Des membres suppléants sont élus pour le même terme et dans les mêmes conditions que les membres effectifs. Le membre effectif, en cas de cessation de fonctions temporaires ou définitives, est remplacé par un suppléant. Le mandat du membre effectif ou suppléant prend fin, en cas de mutation pour un autre centre de travail, de démission ou de renvoi :

En vue des élections le personnel est classé en groupes, à savoir celui des ateliers centraux en quatre, celui des ateliers et remises en six et celui des gares en trois groupes.

Chaque groupe est représenté au sein du Conseil, au mois par un délégué et a droit, en outre, à un élu supplémentaire par fraction minimum indivisible de 50 membres. Au besoin, ce quorum sera élevé de façon à limiter la composition du Conseil à 15 membres au maximum. Les membres du Conseil sont élus pour un terme de 3 ans et sont rééligibles.

Les Conseils du personnel se réunissent autant que possible en dehors des heures de travail dans un local mis à leur disposition par l'administration.

Le Conseil choisit dans son sein une Délégation composée de six membres au maximum et chargée de présenter au chef immédiat et de discuter avec lui les propositions émises par le conseil.

Il n'existe pas d'organisme central groupant et coordonnant les travaux des divers conseils et délégations. Les efforts de l'organisation des cheminots dans ce sens sont restés sans succès. L'office central du personnel reste donc à créer. Le Syndicat National ne désespère pas d'y arriver.

Les revendications d'ordre général, sont discutées par l'entremise de *Commissions consultatives mixtes*, composées

de délégués du Ministre et de délégués des organisations syndicales.

Des divergences de vue se sont manifestées au sujet de la proportionnalité à adopter dans la représentation des organisations. Le Syndicat National a refusé de siéger dans des organisations, où le nombre de ses délégués ne serait pas en proportion avec son effectif important. Il s'en suit que les travaux entrepris en 1920 notamment au sujet du statut du Personnel, sont en suspens.

Pour des questions plus complexes, telle celle des salaires et traitements, de la journée de huit heures, etc., des *Commissions Paritaires consultatives* spéciales sont prévues. Leur composition est analogue à celle des commissions mixtes.

IV. Droit de grève.

Le personnel des chemins de fer de l'Etat possède le *droit de grève*, considéré comme le corollaire inséparable de la liberté Syndicale. Il n'est fait usage de ce moyen de lutte, qu'après échec de tous les moyens de conciliation.

Le Gouvernement belge, à l'occasion du mouvement de mai 1923, surgi à la suite du refus de donner satisfaction à une demande d'augmentation de salaire, avait tenté de réprimer, si pas la grève simple, tout au moins de nombreux actes de grève, en appliquant certains articles du Code Pénal. La Justice (Tribunal correctionnel d'Anvers) a suivi le Gouvernement pour la répression de quelques cas isolés. Son jugement a été frappé d'appel et la Cour d'Appel n'a pas statué jusqu'à présent. Quoiqu'il arrive, le Syndicat National revendiquera jusqu'au bout le droit de grève des travailleurs des chemins de fer. En dehors des quelques grèves partielles, sans importance, la grève de mai 1923 est considérée par les travailleurs belges, comme un événement historique. Elle débuta le 26 avril chez les poseurs du télégraphe d'Anvers, bientôt les cheminots de la métropole faisaient cause commune, suivis progressivement par ceux des diverses régions du pays. Plus de 25.000 hommes, fonctionnaires, employés et ouvriers, cessèrent le travail. Seul le trafic des marchandises fut suspendu.

L'opinion publique, favorable aux travailleurs pendant les quinze premiers jours du mouvement, changea brusquement sous l'action de la presse bourgeoise, lançant les accusations les plus méchantes. Pour surexiter le sentiment national et jeter le discrédit, un journal inspiré par le Gouvernement alla jusqu'à lancer le faux bruit de l'envoi d'un chèque allemand pour soutenir les grévistes.

Lorsque la grève commença à faire sentir ses conséquences défavorables pour le commerce et l'industrie, on eut recours à la gendarmerie, à l'armée, au Parquet et prépara les révocations et les arrestations en masse. Les cheminots furent mobilisés.

A bout de ressources, la grève durant depuis plus d'un mois, nos camarades reprirent le travail dans un *ordre parfait* le 31 mai 1923, sous la promesse qu'il n'y aurait pas de victimes. Le trafic reprit immédiatement sa marche normale; mais aussitôt les hommes rentrés au travail, ce fut la réaction. 217 camarades, dont tous les militants, furent révoqués de leurs fonctions, sans être entendus. Pour éviter un rebondissement de la grève, la mobilisation fut maintenue pendant un mois. Un nombre important de cheminots quittèrent le chemin de fer de l'Etat belge ce qui donna lieu à une pénurie grave de main d'œuvre.

A noter que les organisations ne réclamaient en mai 1923 qu'une dépense de 85 millions destinée à accorder le minimum d'existence et à réajuster l'indemnité de vie chère.

La résistance passive, envisagée à plusieurs reprises, n'a jamais été appliquée en Belgique, en raison du nombre important d'agents novices recrutés depuis l'armistice et de l'absence de règlement pendant une longue période. Les travailleurs ont, dès lors, estimé le système inefficace et dangereux pour l'unité du personnel.

V. L'organisation du personnel.

Le tableau ci-après donne les effectifs du personnel de 1913, 1914 à 1923 :

	1913/14	1915/18	1919	1920	1921	1922	1923
Fonctionnaires employés, agents de surveillance	14.344	—	13.498	14.500	19.761	19.068	20.747
Ouvriers	57.753	—	64.396	70.272	82.561	79.597	78.259

Ces agents sont organisés dans différentes organisations :

a) Syndicat National (affilié à l'I. T. F. et à l'Internationale d'Amsterdam)	60.000
b) Syndicat chrétien (catholique) ¹⁾	5.000
c) Fédération des Fonctionnaires (libérale) ¹⁾	4.000
d) Association des Fonctionnaires supérieurs ¹⁾	900
e) Fédération des Techniciens ¹⁾	500
f) Divers ¹⁾	5.000
Total	76.400

Ces organisations n'ont eu de rapport entre elles qu'en 1919 et en 1921. Il s'agissait dans les deux cas de la préparation d'un mouvement de grève, mais les relations n'eurent pas de résultat utile.

Le Syndicat chrétien a été fondé avec l'appui du clergé et d'une partie des hommes politiques de la droite catholique parlementaire ; il vit dans une certaine dépendance et soutient le Gouvernement catholique (conservateur).

La Fédération des Fonctionnaires fut créée avec l'appui des Fonctionnaires supérieurs et de la gauche libérale parlementaire ; elle se déclare neutre.

Les associations citées sous d), e), f) se trouvent à l'écart du mouvement politique belge, mais sont composées de fonctionnaires qui ont conservé l'esprit de caste d'avant-guerre. Ces diverses organisations n'ont pas d'action de classe ; leurs membres soutiennent, en général, les partis au pouvoir.

Le Syndicat National, de beaucoup le plus puissant, est affilié à la Commission Syndicale de Belgique ; il est indépendant, mais mène une vive propagande pour le Parti socialiste ; c'est à ce parti qu'appartiennent ses représentants au Parlement.

VII. La fixation des conditions de travail.

L'Arrêté Royal du 15 novembre 1877, complété par des Arrêtés Royaux ou Ministériels et règlements subséquents, qui ont une durée indéterminée, règlent les conditions de recrutement, d'avancement, de démission et de révocation du personnel. Il n'y a pas de contrat collectif proprement dit. L'application des dispositions susvisées est laissée aux chefs immédiats, sous la direction du Directeur de Service et de l'Administration Centrale. Le personnel est mis au courant des règlements qui le concernent, par voie d'affiches, de brochures, ou d'inscription au livre d'ordre.

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

La révocation, n'est appliquée généralement que pour des cas graves. L'intéressé a toujours le droit de se défendre devant le Conseil d'appel (voir chapitre XII) ou d'en appeler au Ministre des Chemins de fer.

Cependant, le Gouvernement se réserve le droit d'infliger des mesures disciplinaires sans appel ; c'est ce qui s'est passé lors des grèves de mai 1923, où il s'est prononcé sur la foi de rapports secrets et sans entendre les agents accusés.

La Constitution belge ne s'oppose pas à l'exercice de fonctions publiques par les travailleurs de l'Etat.

Cependant, une décision du Conseil des Ministres, en date du 10 octobre 1921, a limité ce droit.

Le personnel fut avisé que le gouvernement estimait qu'il était hautement désirable que les fonctionnaires et agents de l'Etat se tinsent à l'écart de toute compétition électorale. Le Ministre qui serait saisi, par un de ses subordonnés, d'une demande en vue de se présenter aux élections, en fait rapport

¹⁾ Ces organisations ne publient pas leurs effectifs ; les chiffres donnés sont donc approximatifs.

au Conseil qui décide si la nature des fonctions exercées par l'agent en cause permet une telle autorisation. Si celle-ci est accordée, elle entraîne, en tous cas, une mise en disponibilité, sans traitement, pour un terme de trois mois au moins. Il n'est pas accordé de congés pour l'exercice de fonctions officielles qui réclament la présence continue du titulaire. Lorsqu'un agent est élu membre du Parlement, il doit demander sa démission ; les syndicats réclament dans ce cas des congés à long terme et sans solde.

VIII. La durée du travail. — IX. La réglementation des salaires.

(Voir numéro prochain du Bulletin d'Information.)

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

Secours-maladie. En cas de maladie, les fonctionnaires employés et agents commissionnés touchent l'intégralité du traitement, les ouvriers 50%, au minimum, de leur salaire, avec augmentation pour charges de famille (maximum 65%). Lorsque l'absence se prolonge, l'agent est placé en disponibilité.

La mise en disponibilité est prononcée, en général : après 3 mois d'absence, pour tout agent ayant moins de 5 ans de service ; après 6 mois d'absence, pour tout agent ayant moins de 10 ans de service ; après 9 mois d'absence, pour tout agent ayant moins de 15 ans de service ; après 12 mois d'absence, pour tout agent ayant plus de 15 ans de service.

En cas de mise en disponibilité, les traitements octroyés, en attendant la mise à la retraite, sont fixés à la moitié aux $\frac{2}{3}$ ou aux $\frac{3}{4}$ du traitement normal, selon l'importance du taux de celui-ci et selon le nombre d'années de service.

Le traitement ou salaire total est octroyé, quand il s'agit d'une absence occasionnée par un accident du travail.

Pour empêcher la simulation, le chef immédiat, les Directeurs de service ou la Direction sont autorisés à faire procéder à des contrevisites, à l'improviste ou à des époques régulières, par des médecins agréés par l'Administration. En cas de décès, une indemnité pour frais de funérailles est accordée outre le paiement du salaire jusqu'à la date du décès.

Règlement des retraites. Les fonctionnaires, employés et agents de surveillance ont droit, à la fin de la 65^e année et après 30 ans de service, à une pension de retraite, en vertu de la Loi du 21 juillet 1844 sur les Pensions Civiles.

Les ouvriers bénéficient, à l'âge de 70 ans, de la pension de retraite payée par la Caisse des Ouvriers, s'ils ont au moins 10 ans de service valable.

Les pensions civiles sont payées par le trésor public, tandis que la caisse des ouvriers est alimentée d'une part par les retenues de 4% sur les salaires, d'autre part, par des subsides prélevés sur le budget des chemins de fer.

Il va de soi que la pension est également octroyée en cas d'invalidité prématurée et après les délais d'absence pour maladie et période de disponibilité prévus ci-dessus, si l'agent compte au moins 10 ans de service (réduit à 5 ans, si l'invalidité a été contractée pendant l'exercice des fonctions).

La pension civile est calculée sur la base du $\frac{1}{60}$ du traitement moyen des cinq dernières années, multiplié par le nombre d'années de service, à partir de 21 ans. Pour le personnel du service actif (machinistes, chauffeurs, gardes, chefs-gardes et serre-freins) la base est réduite au $\frac{1}{60}$. La pension civile ne peut dépasser les $\frac{3}{4}$ du traitement.

Les pensions des ouvriers sont calculées pour les dix premières années de service, à raison de 20% du salaire fixe moyen touché par l'ouvrier pendant les trois dernières années et de 1 $\frac{1}{2}$ % pour chaque année de service, au delà de 10 ans, sans pouvoir toutefois excéder 50% de ce salaire.

Si l'incapacité est le résultat d'un accident du travail, les pensions sont fixées à 50% du salaire dont l'ouvrier jouissait au moment de sa mise à la retraite. Ce taux est majoré de 1 $\frac{1}{2}$ % du même salaire pour chaque année de service, au delà de 15 jusqu'à 25 ans. Puis de 1% pour chaque année au delà de 25 ans. Il ne peut en aucun cas dépasser 75% du dit salaire.

Veuves et orphelins de fonctionnaires, employés et agents de surveillance. La pension de la veuve est de 20% du traitement moyen touché par le mari pendant les cinq dernières années, augmentée de 1% pour chaque année de contribution, au delà de 10 ans.

La pension s'accroît de 2% du traitement moyen pour chaque enfant, âgé de moins de 18 ans, né du mari, sans distinction de lits. L'accroissement cessera lors du décès des enfants ou à mesure qu'ils atteindront l'âge de 18 ans.

La pension d'un orphelin est égale aux $\frac{3}{5}$ de celle dont la mère jouissait ou à laquelle elle aurait eu droit. Pour deux orphelins, elle est des $\frac{2}{5}$, pour trois orphelins, elle est égale à celle dont la mère jouissait ou aurait joui. Pour chaque orphelin, au delà de 3, cette pension s'accroît de 2% du traitement moyen des 5 dernières années. Dans tous les cas, la pension cessera d'être payée ou décroîtra en sens inverse de l'augmentation, lors du décès des ayants-droit ou à mesure qu'ils atteindront l'âge de 18 ans (sauf en cas d'orphelin infirme).

La pension viagère des veuves des ouvriers est réglée en prenant pour base le salaire moyen pour lequel le défunt a contribué pendant les trois dernières années. Elle est fixée à 20% de ce salaire pour 15 années de contribution et moins. Elle est augmentée de 1% pour chaque année de contribution, au delà de 15 ans.

La pension s'accroît de 2% du salaire moyen des 3 dernières années pour chaque enfant légitime ou légitimé de moins de 16 ans, né du mari défunt.

La pension des Orphelins est fixée :

pour un orphelin aux $\frac{3}{5}$	} d'une pension établie comme suit :
pour 2 orphelins aux $\frac{4}{5}$	
pour 3 orphelins à la totalité	

a) Pour une durée de contribution entre 10 et 15 ans, 20% du salaire moyen des trois dernières années, augmenté de 1% pour chaque année de contribution au delà de 15 ans.

b) Pour moins de 10 ans de contribution, un montant établi au prorata de la durée du tantième de 20%, afférant à 10 ans de contribution.

Pour chaque orphelin en sus du troisième, cette pension s'accroît de 2% du salaire moyen des 3 dernières années, cet accroissement ne pouvant pas dépasser 10% de ce salaire.

En raison de la diminution de la valeur d'achat de la monnaie, il est nécessaire de procéder à la révision des pensions des veuves et orphelins. Cette révision est à l'étude. Transitoirement les taux de pensions, calculés sur des bases de salaire d'avant-guerre quand le franc était à la parité-or, ont été majorés d'une indemnité de vie chère, toutefois insuffisante, ce qui rend très-précaire, le sort des retraités et de leurs ayants-droit.

En cas de démission, volontaire ou non, le droit à la pension disparaît, mais l'agent peut sauvegarder les droits éventuels de sa veuve et de ses orphelins, en souscrivant, dans les 30 jours après la cessation du service, l'engagement de continuer ses versements à l'institution.

Pour le calcul de la pension, le service militaire en temps de paix, compte comme années de service, à condition que l'intéressé continue à verser les contributions réglementaires. Les années de service militaire, en temps de guerre, comptent double.

XI. Le libre Parcours.

Le personnel a droit au libre parcours sur toutes les lignes et dans tous les trains. Tout agent a droit à 12 coupons de service par an, son épouse à 6 de ces coupons. Lorsque l'intéressé est veuf, l'aîné des enfants bénéficie des 6 coupons gratuits.

Le permis permanent de libre parcours n'est accordé qu'aux fonctionnaires supérieurs.

Aucune catégorie d'agents n'est exclue des libres-parcours sur les lignes étrangères ou sur les lignes des compagnies privées du pays. Des permis supplémentaires sont octroyés aux jeunes employés célibataires, pour rendre visite à leurs

parents (1 permis tous les 15 jours). Des coupons supplémentaires sont octroyés pour des visites à un médecin spécialiste.

Les enfants des agents en âge d'école, bénéficient d'une réduction de 50% sur les prix des abonnements scolaires.

Les pensionnés jouissent de la réduction de 50% sur les tarifs ordinaires.

En cas de déplacement résultant du service (mutation), la gratuité de transport est acquise pour les agents, leurs familles, et leurs biens.

XII. Récompenses et sanctions pénales.

Il existe aux chemins de fer de l'Etat Belge différentes espèces de sanctions disciplinaires ou pénales. Elles sont énumérées ci-après dans l'ordre progressif de leur importance :

Rappel à l'ordre, Retenues sur les primes, Privation de congé, Réprimande simple, Réprimande sévère, Privation de traitement (maximum $\frac{1}{5}$ de jour), Déplacement disciplinaire, Dégradation temporaire, Dégradation définitive, Retard dans l'avancement, Suspension de fonctions, Non-activité, Révocation.

Il est interdit, d'une manière absolue, d'infliger d'autres répressions que celles prévues ci-dessus ; sont défendues notamment : la privation de coupons de service ; la privation de jours de repos ; les amendes, autres que les retenues sur primes.

Les retenues sont versées à la caisse des veuves et orphelins.

Tout inculpé a le droit de consulter son organisation avant de se justifier. Il lui est accordé un délai de 5 jours à cet effet. Il peut se faire assister aux enquêtes par un délégué syndical notamment quand il s'agit d'enquêter au sujet d'accidents.

En vertu d'un arrêté ministériel du 17 mai 1921, il existe un Conseil d'appel chargé de se prononcer, en appel sur certaines sanctions disciplinaires graves.

Le Conseil d'appel siège à Bruxelles et est divisé en onze chambres, classées selon les catégories d'agents et la nature des fautes. Chaque Chambre du Conseil d'Appel est présidée par un magistrat de la Cour d'appel et composée de 6 à 8 assesseurs, d'un fonctionnaire rapporteur et d'un greffier. Ces deux derniers n'ont pas voix délibérative.

Le magistrat est désigné par le Premier Président de la Cour d'Appel de Bruxelles ; il siège dans toutes les causes. Dans chaque chambre, la moitié des assesseurs sont choisis par le Ministre ; l'autre moitié par le personnel parmi les fonctionnaires et agents de la branche de service à laquelle se rattache la compétence de la Chambre et ayant au moins 35 ans d'âge et 15 ans de service. Leur mandat est de deux ans.

La demande d'être entendu par le Conseil d'appel est introduite par l'agent inculpé, au plus tard, dans un délai de cinq jours à partir du moment où information lui est donnée par l'Administration de la peine proposée à sa charge comme conclusion de l'instruction. A moins d'empêchement légitime, l'appelant comparaitra en personne. Il peut cependant s'adjoindre pour sa défense un agent du département de son choix. Après instruction, le Conseil d'appel envoie le dossier au Ministre, en émettant son avis motivé.

Ne sont pas susceptibles d'appel les peines suivantes : Rappel à l'ordre, retenues sur primes, privation de congé, réprimande simple, réprimande sévère.

Il arrive que la démission non demandée est donnée avec l'attribut « honorable » dans des cas spéciaux et sur décision ministérielle non susceptible d'appel, car semblable décision est basée sur l'intérêt et l'honneur de l'agent concerné.

Le système de condamnation avec sursis, n'existe pas à proprement parler ; cependant certaines peines infligées peuvent être accompagnées de la menace d'une mesure plus sévère. Tout fonctionnaire, employé ou ouvrier, qui en l'espace d'une année a encouru trois punitions peut, par ce seul fait, être révoqué ou démissionné.

Tout agent puni est informé par écrit de la peine infligée.

Le règlement prévoit les peines suivantes :

Inconduite notoire : Déplacement disciplinaire ; retard dans l'avancement ; mise en sous-ordre (dégradation, révocation).

Déclaration mensongères : Retenues de salaire ; ou punition plus grave suivant l'ensemble des fautes.

Ivresse : a) la 1ère fois : retenue de salaire ; la 2me fois : dégradation temporaire ; la 3me fois : dégradation définitive ; ou renvoi, si les deux premières fautes ont été commises dans le cours de l'année. b) Les agents affectés à un poste de sécurité sont passibles de la révocation à la 1ère faute.

La suspension immédiate des fonctions peut être prononcée à titre préventif ou à titre disciplinaire. Elle s'applique dans les cas suivants :

- a) vol, déficit, fait grave ;
- b) actes compromettant la sécurité du service, malversation, insubordination.

La suspension donne lieu à enquête immédiate. Si elle est ratifiée, le paiement du salaire cesse, à partir du moment où la mesure a été prise. Si elle n'est pas ratifiée, le salaire est intégralement payé ; la suspension ne peut excéder trois mois.

XIII. Du logement.

La crise du logement sévit avec acuité dans toutes les régions du pays. Le Gouvernement subventionne, mais dans une mesure trop faible, la « Société Nationale d'Habitations à Bon Marché », qui s'efforce de favoriser la construction de nouveaux immeubles, particulièrement dans les centres, où la crise est la plus aigue. La direction des chemins de fer loge une partie très faible de son personnel (chefs de station, piqueurs, plocheurs).

En dehors de l'obligation de résider sur place, l'administration n'impose aucune servitude aux agents logés. Elle leur accorde l'éclairage et le chauffage, l'entretien et les réparations. Les loyers sont minimes et notablement inférieurs à la moyenne générale (10 frs. par mois).

L'organisation du personnel s'est efforcée, d'encourager la construction d'habitations à bon marché, mais les besoins financiers dépassent ses possibilités.

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

Des installations de bains existent dans les grands centres ferroviaires, généralement aux sièges des remises des locomotives. Ils sont très bien entretenus et fort fréquentés. Il en est de même des dortoirs destinés aux agents des trains astreints à coucher hors de leur lieu de résidence. Lorsque les dortoirs du chemin de fer sont insuffisants, le personnel est logé dans des établissements particuliers, avec lesquels la Direction a pris des engagements forfaitaires.

D'une façon très générale, des locaux sont affectés à être utilisés comme réfectoires et cantines. Le personnel en tire largement parti, là où ces œuvres sont installées.

Les agents ne bénéficient pas d'une réduction de prix aux buffets des gares.

Il existe en Belgique un régime sévère en ce qui concerne la vente des liqueurs. La Loi prohibitive sur l'alcool a rendu de grands services à la classe ouvrière et les cas d'ivrognerie ont diminué dans de grandes proportions.

L'Etat belge n'a pas appliqué l'attelage automatique jusqu'à présent. L'attelage Boirault a retenu l'attention de l'organisation. D'autre part, un industriel belge de St.-Etienne s'efforce de faire adopter son système. (A continuer.)

Une réunion importante pour les organisations de Cheminots de Tchecoslovaquie.

Les 9 et 10 janvier dernier, dans la Maison du Peuple à Prague, eut lieu, sous la direction des camarades Fimmen, Nathans et Tomschik en leur qualité de représentants de l'I. T. F., une réunion de délégués des deux organisations tchèques de cheminots, affiliées à l'I. T. F. Le but de cette réunion était d'amener une collaboration des deux organisations et de jeter les bases pour une fusion.

L'assemblée se prononça à l'unanimité pour une série de propositions soumises par les représentants de l'I. T. F. Les

délégués des deux organisations s'engagèrent ensuite à s'employer énergiquement auprès de leurs Comités respectifs pour la réalisation des mesures projetées, mesures pouvant servir de point de départ pour la création d'une organisation unique.

Le nouveau programme des cheminots britanniques.

Le 10 décembre dernier, l'Union nationale des Cheminots et l'Association des Employés des chemins de fer présentèrent aux Compagnies, d'un commun accord, un programme de revendications, le plus vaste qui ait jamais été présenté sur une base nationale. Le programme intéresse 600.000 cheminots ; il est trop long pour le reproduire en son entier, mais nous en faisons suivre ici quelques-uns des traits essentiels.

Personnel administratif masculin.

Pour les employés mineurs de 15, 16 et 17 ans, on demande un traitement de respectivement £ 50, £ 60 £ 70 par an, au lieu des taux actuels de £ 35, £ 45 et £ 55. On réclame, en outre, pour ceux n'habitant pas dans leur famille une indemnité de subsistance de respectivement £ 30, £ 20 et £ 10.

Pour les employés majeurs de la classe V un minimum est demandé de £ 85 à 18 ans, augmentant jusqu'à £ 200 à 25 ans, au lieu du minimum actuel de £ 80 augmentant à £ 200 à 31 ans. Pour les autres classes la situation est comme suit :

	IV	III	II	I
Taux actuels :	£	£	£	£
Minimum	210	240	270	320
Après 2 ans	220	250	285	335
Après 2 ans (maximum)	230	260	300	350
Taux demandés :				
Minimum	220	250	280	325
Après 2 ans	230	260	300	350

Classe spéciale : minimum actuel £ 355, minimum proposé £ 400.

Il est également demandé que tous les membres du personnel des bureaux, régulièrement employés en qualité d'employés auxiliaires, soient titularisés.

Chefs de gare, Inspecteurs, Conducteurs et autres grades de Surveillance.

On demande que la Classe VI (£ 150 lors de l'entrée au service et £ 160 après deux ans) soit supprimée et que la Classe V soit la plus basse ; qu'elle commence par £ 185 augmentant à £ 200 après un an, au lieu de commencer par £ 170, augmentant en trois étapes à £ 200, après 4 ans. Pour les classes IV, III, II et « spéciale », comme pour le personnel administratif.

Le programme demande aussi que tout employé ayant touché durant deux ans le maximum que comporte sa classe, reçoive, s'il n'y a pas de vacance dans une classe supérieure, le minimum attaché à cette classe et avance automatiquement après deux ans au maximum. S'il est de la classe I, il devra toucher une augmentation spéciale de £ 25 au minimum et une nouvelle augmentation de £ 25, deux ans plus tard. Les employés de classe spéciale ne devront pas avoir des conditions moins favorables et devront être traités selon l'importance des fonctions qu'ils remplissent. Tout employé, remplissant par interim des fonctions classées dans une classe supérieure à la sienne, devra toucher durant ce temps le taux minimum établi pour cette classe.

En complément aux dispositions existant par rapport au travail nocturne, le paiement pour tout travail effectué entre 6 heures du soir et 6 heures du matin devra être de 25% au-dessus des taux de jour, pour les employés travaillant régulièrement la nuit et de 50% au-dessus de ces taux, pour les autres. (Actuellement on ne paye aucune indemnité supplémentaire, mais les hommes devant fournir de façon continue du service nocturne ont le droit de choisir entre une nuit de congé sur dix ou le paiement supplémentaire d'un jour de salaire.)

Personnel administratif féminin.

On demande pour les employées mineures de 16 et de 17 ans £ 52 et £ 65 par an, au lieu du salaire actuel de 17sh. 6p. et 21sh. 6p. par semaine. Celles qui ne vivent pas dans leur famille devront, en outre, toucher une allocation de subsistance qui porte leur traitement à £ 78 par an.

Pour les employées majeures, Classe II, il est proposé £ 78 par an à 18 ans, augmentant jusqu'à £ 156 à l'âge de 25 ans, au lieu de 30sh. par semaine augmentant jusqu'à 60sh. à 31 ans. Pour celles de la Classe I, un minimum de £ 169, augmentant après un an à £ 182, au lieu de 65 shilling par semaine augmentant en deux étapes à 70 shillings, après 4 ans. Classe spéciale : minimum £ 210 par an, au lieu de 72sh. 6p. par semaine.

Les autres conditions de caractère général sus-énoncées devront s'appliquer, tant aux dames et jeunes filles employées qu'au personnel masculin.

Personnel de la locomotive.

Pour les mécaniciens et conducteurs-électriciens, il est demandé un salaire de 16 sh. par jour; les salaires actuels variant entre 12 et 15 sh. Pour les chauffeurs et aides-conducteurs-électriciens, on demande 12sh. 6p., le taux actuel allant de 9sh. 6p. à 12sh. Les chauffeurs devront toucher la solde d'un mécanicien après 7 années de service comme chauffeur, même s'ils ne sont promus mécaniciens. Les nettoyeurs toucheront 6sh. par jour à l'âge de 16 ans, augmentant jusqu'à 10sh. à 20 ans, au lieu du salaire actuel allant de 4 à 7sh. par jour. Après trois années de service comme nettoyeurs, ils devront avoir droit au salaire d'un chauffeur.

Un parcours de 120 milles (140 actuellement) devra être considéré comme service normal journalier pour les mécaniciens travaillant au-dessus de terre et de 100 milles pour les mécaniciens des lignes souterraines, aucun homme ne devant au total fournir plus de 840 milles par semaine (actuellement pas de limite). Tout parcours effectué en sus de la limite stipulée devra être payé à raison d'un salaire horaire par 15 milles, ainsi qu'il est actuellement le cas, le parcours à effectuer devant cependant être limité autant que possible à 120 milles par jour.

Pour les nettoyeurs-chefs et les contre-maitres de remises de locomotives, on demande le classement dans la catégorie du personnel de surveillance (voir plus haut pour les salaires réclamés, salaires actuels 60 et 62 sh. par semaine). Les ouvriers affectés à l'allumage, les laveurs de chaudières, les hommes affectés à la garniture de la tige à piston et autres ouvriers des remises devront toucher 72 sh. par semaine (salaire actuel 50 à 52 sh.). Pour les mécaniciens et chauffeurs de machine hydraulique, les conducteurs, graisseurs etc. de machine fixe on demande 74 sh. par semaine, les salaires actuels variant entre 54 et 62 sh.

Chefs-signaleurs et agents des postes de manœuvre.

Il est demandé pour les chefs-signaleurs un salaire de 108 sh. par semaine à Londres et de 105 sh. dans d'autres localités, au lieu des 80 sh. actuels.

Les salaires des signaleurs devront être les suivants (salaires actuels entre parenthèses) : Classe spéciale 90 sh. (75) ; 1^e classe 85 sh. (70) ; 2^e classe 80 sh. (65) ; 3^e classe 75 sh. (60) ; 4^e classe 70 sh. (55) ; 5^e classe 65 sh. (50) ; 6^e classe 60 sh. (48). On demande en outre 3 sh. en sus pour la zone de Londres et une révision de la classification des postes de manœuvre, admettant un plus grand nombre d'agents aux classes supérieures.

Exploitation.

On demande les salaires suivants (salaires actuels entre parenthèses) : Porteurs 60 sh. (49) ; Chefs-porteurs 63 sh. (49) ; lampistes de signaux 63 sh. (49) ; lampistes de gare 63 sh. (49) ; gardes-barrières 60 sh. à 66 sh. (46) ; chefs à la consigne des bagages 70 sh. (58) ; aides à la consigne 60 à 65 sh. (52) ; chefs-porteurs service colis 70 sh. (56) ; porteurs service colis 60 à 65 sh. (51) ; contrôleurs de gare 68 sh. (54—58) ; contrôleurs de trains 70 sh. (60) ; conducteurs (trains voyageurs et marchandises) 75 sh. (65) ; agents du service des

manœuvres, classe 1, 75 sh. (60—65) ; classe 2, 65 à 70 sh. (50 à 55) ; chefs d'équipe-gare et facteurs service colis 75 sh. (65 et 66) ; chefs-contrôleurs 75 sh. (61 et 65) ; brigadiers de manœuvre 85 sh. (70 et 75) ; receveurs autobus 70 sh. (54) ; conducteurs autobus 80 sh. (58 à 62) ; conducteurs camions-automobiles 75 sh. (56 et 57) ; cochers d'omnibus et de camions 70 sh. (50 à 52) ; visiteurs de voitures 75 sh. et 80 sh. (56) ; nettoyeurs, graisseurs, etc. 66 sh. (48).

Tous les agents des fonctions susnommées devront toucher trois shillings additionnels, lorsqu'ils travaillent dans la zone de Londres. A quelques exceptions près, on ne paye pas actuellement cette indemnité.

Personnel des wagons-restaurants.

On demande pour les chefs-cuisiniers 85 sh., les aides-cuisiniers 65 sh. ; maitres d'hôtel 65 sh. ; serveurs 55 sh. ; ainsi que 3 sh. additionnels pour tous dans la zone de Londres. Nous n'avons pas de données concernant les salaires actuels.

Depôts marchandises et camionnage.

Les salaires demandés sont les suivants (salaires actuels entre parenthèses) : Hommes d'équipe 60 sh. (47 et 50) ; pointeurs 70 sh. (52 et 54) ; chefs de brigade prenant part au travail 75 sh. (55 et 59) ; cochers 70 sh. (50 et 52) ; conducteurs de camions 75 sh. (56 et 57) ; ainsi que 3 shillings additionnels dans la zone de Londres (actuellement l'allocation est variable). Les cochers travaillant avec plus d'un cheval toucheront 3 sh. supplémentaires (actuellement 2 sh.) pour chaque cheval en sus.

Personnel de la voie.

Les taux suivants sont réclamés (taux actuels entre parenthèses) : chefs d'équipe 85 sh. (54) ; sous-chefs d'équipe 75 sh. (51) ; manœuvres 70 sh. (49) ; plus 5 sh. additionnels dans la zone de Londres. Les hommes travaillant sur les parcours électrifiés devront toucher 5 sh. (actuellement 2 sh.) de plus par semaine.

Service des signaux et du télégraphe.

Les taux suivants sont réclamés (taux actuels entre parenthèses) : chefs d'équipe 85 sh. (60 63) ; sous-chefs d'équipe 75 à 80 sh. (55 à 60) ; poseurs de fils et appareilleurs 70 sh. (55 à 56) ; surveillants 85 sh. (61 à 64) ; aide-surveillants 70 sh. à 80 sh. (53 à 54) ; magasiniers (minimum) 70 sh. (55) ; installateurs d'enclenchements 75 à 85 sh. (57 à 66) ; en outre, 6 sh. de plus par semaine dans la zone de Londres et 5 sh. supplémentaires pour le travail sur des parcours électrifiés ou dans des tunnels.

Personnel des Chemins de fer secondaires.

Les salaires suivants sont demandés (nous n'avons pas de renseignements sur les salaires actuels) : mécaniciens 75 sh. ; receveurs 70 sh. ; inspecteurs, comme pour le Personnel de Surveillance (voir plus haut) ; chefs d'équipe 85 sh. ; sous-chefs d'équipe 75 sh. ; poseurs 70 sh. ; gardes-freins, nettoyeurs de voitures, camionneurs 70 sh. (minimum) ; poseurs de conduites aériennes 85 sh. Des agents sous l'âge de 21 ans ne devront pas être admis comme receveurs.

Revendications générales

(intéressant tous les grades susmentionnés à l'exception des employés des services administratifs et de surveillance).

La journée de huit heures devra être strictement appliquée au personnel de la locomotive et il faut qu'il ait l'occasion de prendre un repas à des heures convenables. Le personnel des remises de locomotives doit disposer au cours de la journée de travail d'une pause d'une demi-heure à cet effet.

Le travail des signaleurs, faisant plus de 349 points à l'heure (un système de points pour les diverses opérations est en vigueur, dans un but de classification, on accorde p. ex. : 2 à 8 points pour tirer ou pousser un levier), ne devra pas excéder 6 heures par jour, ni 36 heures par semaine.

Tous les agents du service d'exploitation devront bénéficier d'un repos de 30 minutes pour prendre un repas entre la 3^e et la 5^e heure de travail.

Les agents des trains doivent avoir à des heures convenables l'occasion de manger.

Le travail du personnel des voitures-restaurants devra être réglé sur la base de 48 heures par semaine.

La semaine de travail maximum pour les travailleurs des dépôts de marchandises et du camionnage, ceux de la voie et ceux des signaux et du télégraphe devra être de 44 heures, les heures de repas comprises. Le service des ouvriers de la voie dans les tunnels ou sur des lignes souterraines ne devra pas excéder six heures par tour de service, ni 36 heures par semaine.

Pour tout travail fourni entre 6 heures du soir et 6 heures du matin un paiement de 50% au-dessus du taux normal est demandé (à présent on paye 25% en sus entre 10 h. du soir et 4 h. du matin). Pour le travail effectué entre minuit, le samedi et la même heure le dimanche, le double taux est réclamé, avec un minimum d'un salaire journalier au tarif dominical, (actuellement 50% en sus). Les tours de service commençant le dimanche et s'étendant jusqu'au lundi devront être considérés comme ayant été fournis le dimanche. Les heures supplémentaires devront être rémunérées à 50% au-dessus du taux normal pour le travail de jour et à 100% pour le travail nocturne (25% et 50% supplémentaires actuellement).

Il est demandé que toutes les fonctions de caractère hybride soient supprimées, de même que tout service intermittent.

Un minimum de 12 jours ouvrables de congé par an (jusqu'à 6 jours pour la plupart des agents) est exigé, à être accordé entre le 1er mai et le 30 septembre.

Des mesures devront être prises pour assurer à tous les agents une pension de retraite, à partir de l'âge de 60 ans; (à l'heure actuelle, il n'y a pas de réglementation générale à cet égard).

La journée et la semaine de travail garanties devront être appliquée à toutes les fonctions.

Un repos de douze heures au moins est demandé entre deux tours de service pour tous les agents.

Les hommes devant fournir du service les jours fériés (Bank Holidays) devront recevoir au minimum un jour de salaire en sus de la semaine garantie.

La durée de tout déplacement pour se rendre au ou revenir du lieu de travail devra être considérée comme durée du travail.

Lorsqu'un agent est changé d'emploi pour raisons d'âge ou de santé, son salaire ne devra pas être diminué.

Le système d'employer des agents de façon temporaire devra être aboli.

Les équipes d'ouvriers pour l'entretien de la voie doivent être reportées à l'effectif d'avant-guerre, celle de réfection de la voie devront être de 25 hommes, au minimum.

Tous les véhicules automobiles ayant une capacité de charge d'au moins deux tonnes devront être équipés de deux adultes; pour ceux dont la capacité est moindre, un travailleur mineur peut assister le conducteur, pour chaque remorque, un homme adulte en plus devra accompagner le convoi.

Personnel des Ateliers et des Usines génératrices.

Les salaires suivants sont demandés (nous n'avons pas de renseignements concernant les salaires actuels):

Inspecteurs, sous-inspecteurs, chefs d'équipe, sous-chefs d'équipe, comme pour le personnel de surveillance (voir plus haut).

Ouvriers spécialistes 80 sh. par semaines, pour tous les hommes ayant fait du travail pendant cinq ans. Mécaniciens d'usine, classe I, 80 sh., classe II, 76 sh. Les hommes recevant l'apprentissage pour devenir mécaniciens devront toucher respectivement 64 sh., 68 sh. et 72 sh. pendant la première, deuxième et troisième période de six mois; ensuite le salaire du mécanicien classe II.

Les aides-ouvriers et les manœuvres spécialisés un taux de base de 70 sh.; les manœuvres de 60 sh. par semaine. Les apprentis devront débiter par 10 sh. à l'âge de 14 ans et monter à 60 sh. à 21 ans, pour recevoir de salaire d'un ouvrier spécialiste à l'âge de 21 ans $\frac{1}{2}$. Les ouvriers mineurs 15 sh. à l'âge de 14 ans et 60 sh., au minimum, à 21 ans. Les

femmes fournissant le travail d'un ouvrier spécialiste, le même salaire que celui-ci; les autres femmes 15 sh. à 14 ans et 60 sh., au minimum, à 21 ans. Pour les hommes ayant une position responsable, 6 sh. au minimum au-dessus du taux attaché à leur emploi. Le paiement à la pièce devra être organisé de façon à assurer au travailleur moyen au moins le tiers de plus qu'il ne toucherait avec le système du paiement à la semaine.

Travailleurs d'usines génératrices: électricien responsable ou agent affecté à un tableau de distribution 80 à 90 sh.; graisseur 70 sh. à 80 sh.; agent affecté aux condenseurs 65 à 75 sh.; chauffeur 80 à 90 sh.; soudeur 70 à 80 sh.

Les heures de travail ne devront pas excéder 47 heures par semaine; la semaine et la journée de travail garantie devront être appliquées. Tout travail effectué entre 6 heures du soir et 8 heures du matin devra être payé à 50% au-dessus du taux normal. Le travail fourni entre minuit, le samedi et la même heure, le dimanche, devra être payé au double taux avec un minimum d'un salaire journalier au taux dominical. Un tour de service s'étendant du dimanche à lundi devra être considéré comme travail dominical.

Pour les heures supplémentaires des travailleurs faisant 47 heures par semaine, fournies entre 6 h. et 9 h. du soir, on réclame 50%, pour celles fournies entre 9 h. et minuit 75% et pour celles, fournies entre minuit et 8 h., 100% au-dessus des heures normales. Pour les ouvriers travaillant en équipe, tout travail supplémentaire devra être rémunéré à 50% au-dessus du taux normal.

Un congé annuel de 12 jours ouvrables au minimum devra être accordé entre le 1er mai et le 30 septembre. Le travail les jours fériés devra être indemnisé par un salaire journalier, en sus de la semaine garantie.

Les hommes devant fournir pendant 50% au maximum de leur tour de service, du travail afférant à un emploi supérieur devront avoir droit à la moyenne entre les deux taux de salaire; si le service est fourni pendant plus de la moitié du tour, le paiement devra avoir lieu en son entier au taux supérieur.

Il est demandé des mesures assurant aux travailleurs une pension de retraite à l'âge de 60 ans, ainsi que l'institution d'organismes permettant de mener des négociations.

* *

Le nouveau programme a été reçu sans le moindre enthousiasme par les compagnies de chemins de fer qui ont déclaré que, s'il était adopté, cela leur reviendrait à une dépense supplémentaire de £ 30.000.000 par an. Leur boni se montait l'année passée à environ £ 40.000.000. —

Un système de contrôle ouvrier aux Chemins de fer du Canada.

La « Alberta Labor News » du 13 décembre contient certains détails concernant une innovation qui va être mise en vigueur aux Chemins de fer d'Etat du Canada et qui semble contenir les germes de l'institution du contrôle ouvrier.

Le projet qui se base sur un régime du même genre introduit, il y a environ un an, au Baltimore and Ohio Railway, intéresse 25.000 ouvriers des ateliers (mécaniciens, chaudronniers, forgerons, électriciens, ouvriers des ateliers de voitures et travailleurs de tôle.) Il sera introduit en premier lieu aux ateliers de Moncton qui emploient environ 1.100 hommes et sera graduellement étendu aux autres ateliers.

Des commissions locales d'ouvriers auront, à intervalles réguliers et sur un pied d'égalité, des entrevues avec des commissions représentant la direction, afin de soumettre leurs griefs ou leurs suggestions. Des commissions régionales analogues et une commission paritaire ont également été prévues. Cette dernière se réunira au moins deux fois par an, examinera les questions qui lui seront soumises, donnera son avis sur les recommandations des commissions régionales et décidera des questions concernant le système en son ensemble.

Les avantages allégués en faveur du projet sont entre autres :

Reconnaissance des organisations professionnelles comme étant de valeur constructive pour l'industrie.

Travail plus régulier et salaires plus importants.

Meilleur outillage.

Conditions de travail meilleures et plus hygiéniques.

Meilleur emploi des hommes et meilleur apprentissage.

Moins de plaintes et de violations des contrats.

Liquidation plus rapide et plus systématique des griefs.

On s'attend à ce que la Direction bénéficie d'une meilleure qualité de travail et d'une augmentation de la production ; de plus de stabilité et d'un meilleur moral parmi les ouvriers des ateliers, d'une diminution des plaintes et des malentendus, de l'évitement de gaspillage, etc.

Nous ne sommes pas renseignés sur l'étendue des pouvoirs qui seront conférés aux commissions. S'il s'agit réellement ici d'un système de contrôle ouvrier, l'expérience mérite d'être suivie avec intérêt.

Les locomotives électriques montées d'un seul homme.

Les tentatives des administrations de chemins de fer d'utiliser l'électrification des chemins de fer pour arriver à une compression du personnel de la locomotive, en supprimant le deuxième homme, ont échoué la plupart du temps devant l'opposition des organisations de cheminots. Toutefois, cette tendance existe toujours et mérite que les travailleurs du rail continuent à y consacrer toute leur attention ; la preuve en est donnée par un article paru dans le Bulletin de l'Association des Administrations de Chemins de fer allemandes (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen), article dont nous faisons suivre ici les passages essentiels :

« Depuis que la traction électrique est en vigueur, on tend à supprimer le deuxième homme montant la locomotive électrique. Ce faisant, on part de la constatation que la besogne d'un second homme sur la locomotive électrique n'est nullement comparable à celle que doit fournir le chauffeur sur une locomotive à vapeur. Les règlements du service prescrivent au chauffeur, outre la surveillance de la voie, des signaux etc., le service de la chaudière. Aux termes de la loi, des chaudières destinées à une pression telle qu'elle est en usage sur la locomotive à vapeur, ne peuvent jamais rester sans surveillance. Le mécanicien est trop pris par son propre travail, pour pouvoir encore s'occuper du foyer et veiller à ce qu'il n'y ait pas de manque d'eau, ce qui justifie la présence permanente d'un autre homme sur la locomotive. Au chauffeur incombe également la tâche de faire arrêter la locomotive, lorsque le mécanicien se trouve subitement incapable de faire son service ; c'est pour cette raison que chaque chauffeur doit subir un examen à cet effet.

Ces considérations amenèrent à la conclusion qu'une locomotive électrique ne réclamait pas le même personnel qu'une locomotive à vapeur, mais que, cependant, surtout pour le trafic des trains, il fallait trouver un système permettant l'intervention d'une seconde personne, ou comportant l'arrêt automatique de la machine, en cas de nécessité. Avant de procéder à faire place au chef de train sur la locomotive, on rechercha d'autres moyens. On installa, par exemple, un appareil, dans le genre du « dead man's handle » que le mécanicien devait faire fonctionner à intervalles réguliers pour maintenir le courant. S'il négligeait de le faire, le courant était interrompu automatiquement et le frein fonctionnait. Le système se heurta, dès le début, à la difficulté que le service de cet appareil prenait trop de temps au mécanicien. Une autre tendance était celle de permettre au chef de train l'accès à la locomotive, ce qui amena la construction d'une locomotive à passerelle. Ceci avait l'inconvénient de restreindre fortement la liberté de construction, en ce qui concerne les parties électriques et mécaniques de la machine. C'est pourquoi il fut décidé, au moins pour les trains à marchandises, de donner au chef de train une place sur la locomotive.

Cet fut ainsi que naquirent les locomotives comprenant, outre un siège confortable à ressorts pour le chef de train, une table et une armoire à son usage. L'éclairage et le chauffage électrique, l'installation pour réchauffer les aliments y rendent le séjour au moins aussi agréable que dans un fourgon.

Si ce ne fut qu'environ il y a un an, qu'on commença à introduire l'équipement par un seul homme, la raison en est que jusqu'alors les locomotives électriques, à cause de leur nouveauté, demandaient encore trop de soins, que les mécaniciens durèrent quelque temps avant d'être suffisamment au courant des divers types et que seulement dans une période visant, comme la nôtre, à la plus stricte économie, on passa sur les objections soulevées par les syndicats des mécaniciens. »

Pour commencer les locomotives à un homme furent mises en service en Allemagne sur la ligne Basel—Zell, avec embranchement Schopfheim—Säckingen, tant pour les trains à marchandises que pour ceux à voyageurs. Au début de 1924, on les introduisit également dans les secteurs de Breslau et de Halle. On évalue à 60 hommes la main d'œuvre ainsi économisée et à environ 100.000 Mark les économies financières réalisées.

L'article se termine par le passage suivant :

« Il est hors de doute que l'équipement par un seul homme est une innovation dont on ne saurait méconnaître l'importance. Si le nombre de salariés économisés de la sorte est restreint, on saisit mieux ce qu'il représente, en considérant le longeur limitée du réseau électrique. Il faut ajouter à cela que les mécaniciens, pour être aptes au service de route doivent être des travailleurs tout à fait qualifiés, qui pourront être mieux utilisés dans les usines génératrices et remplacés, sur la locomotive, par des hommes de moindre capacité. »

Salaires des Cheminots dans l'Inde anglaise.

Les chiffres suivants, qui nous ont été fournis par l'Association des Cheminots de l'Est du Bengale, indiquent, en roupies, les taux mensuels payés aux principales catégories de travailleurs :

Matériel et Traction.

Personnel administratif.	échelons		
	minimum	d'avancement	maximum
Classe A	28/-	4/-	40/-
B	45/-	5/-	60/- ¹⁾
C	65/-	5/-	80/-
D	85/-	5/-	100/-
E	110/-	10/-	140/-
F	150/-	10/-	200/-

Contre-mâtres ateliers ou remises.

Classe I	340/-	20/-	380/-
II	270/-	20/-	330/-
III	160/-	10/-	250/-
IV	100/-	10/-	150/-
V	80/-	5/-	95/-

Visiteurs.

Classe I	450/-	25/-	500/-
II	375/-	25/-	450/-
III	300/-	25/-	350/-
IV	200/-	10/-	250/-
V	160/-	10/-	200/-
VI	100/-	10/-	150/-
VII	50/-	5/-	95/-

Visiteurs (service de route).

Classe I	375/-	25/-	425/-
II	325/-	25/-	350/-

Personnel indien surveillant dans remises.

Classe I	130/-	10/-	160/-
II	80/-	10/-	120/-

Mécaniciens (indiens ²⁾) Rup.	34/-		
»	36/-		
»	38/-		
»	42/-		
»	46/-		
»	50/-		
»	54/-		
»	58/-	(après trois ans au taux de R. 54/-)	
»	62/-	(» deux » » » R. 58/-)	

¹⁾ Reste deux ans au taux de R. 60.

²⁾ Ces chiffres indiquent probablement des taux annuels progressifs.

		échelons		
		minimum	d'avancement	maximum
Agents des manœuvres (indiens ²) Rup. 23/-				
	»	25/-		
	»	27/-		
Chauffeurs (indiens²)				
	»	13/-		
	»	14/-		
	»	15/-		
	»	17/-		
	»	18/-		
	»	19/-		
Ajusteurs et manœuvres spécialisés.				
Classe I		38/-	3/-	50/-
II		30/-	2/-	36/-
III		23/-	1/-	29/-
IV		16/-	1/-	22/-
Coolies.				
Hommes		13/-	1/-	17/-
Femmes		10/-	1/-	17/-
Manœuvres		11/-	1/-	15/-
Numéroteurs		21/-	3/-	45/-
Nettoyeurs		12/-		18/-
Gardiens.				
Ex-militaires		19/-	1/-	22/-
Autres		11/-	1/-	16/-
Exploitation.				
Inspecteurs du Trafic		300/-	20/-	500/-
Chefs de gare, gare importante (européens).				
Classe A		200/-	10/-	280/-
B		300/-	10/-	400/-
C		420/-	20/-	500/-
Sous-chefs de gare (européens).				
		280/-	10/-	330/-
Chefs de gare (indiens).				
Classe A		52/-	4/-	80/-
B		85/-	5/-	120/-
spéciale		130/-	10/-	170/-
Sous-chefs de gare (indiens).				
Classe A		40/-	4/-	76/-
B		80/-	5/-	95/-
spéciale		100/-	5/-	120/-
Signaleurs.				
Classe A		30/-	4/-	70/-
B		75/-	5/-	115/-
spéciale		120/-	10/-	170/-
Chefs du service des manœuvres.				
Classe A		70/-	5/-	100/-
B (non indien)		110/-	10/-	230/-
Contrôleurs.				
Classe A		32/-	4/-	60/-
B		65/-	5/-	90/-
C		95/-	5/-	120/-
spéciale (non indien)		130/-	10/-	160/-
Commis bureaux des gares (billets, marchandises, transbordement, trains, etc.).				
Classe A		20/-	1/-	28/-
B		30/-	2/-	40/-
C		30/-	4/-	70/-
D		75/-	5/-	110/-
E		115/-	10/-	145/-
Conducteurs.				
Classe A à l'essai		40/-		
commissionnés		45/-	5/-	100/-
Classe B à l'essai		100/-	10/-	210/-
commissionnés		110/-	10/-	210/-
Personnel administratif.				
Classe A		25/-	5/-	40/-
B		45/-	5/-	60/-
C		65/-	5/-	80/-
D		85/-	5/-	100/-

²) Ces chiffres indiquent probablement des taux annuels progressifs.

	échelons		
	minimum	d'avancement	maximum
E	110/-	10/-	140/-
F	150/-	10/-	200/-
G	210/-	10/-	250/-
H	260/-	10/-	300/-

Signaliste cabine de block.

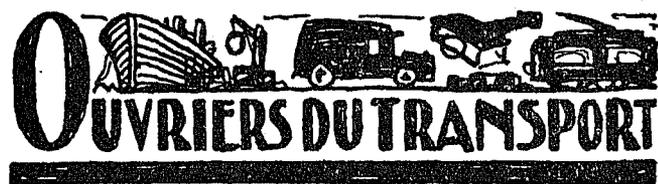
Classe A	23/-	1/-	33/-
B	34/-	2/-	45/-

Fonctions subalternes.

Aiguilleurs et signaleurs	11/-	1/-	17/-
Lampistes	11/-	1/-	19/-
Gardes-barrières	11/-	1/-	14/-
Nettoyeurs	11/-	1/-	15/-
Charpentiers	20/-	1/-	29/-
» (Cl. spéciale)	30/-	2/-	40/-
Forgerons	20/-	1/-	29/-
» (Cl. spéciale)	30/-	2/-	40/-
Ferbiantiers	20/-	1/-	29/-
Serre-freins	18/-	1/-	23/-

Echange de publications avec la Fédération des Cheminots du Portugal.

La Fédération nationale des Travailleurs des Chemins de fer du Portugal et de ses Colonies, Rua Arco de Marquez de Alegrete 30/2, nous demande d'annoncer qu'elle serait heureuse de recevoir, en échange du sien, les organes d'autres organisations de cheminots.



Le Patronat danois s'arme au Combat.

Tous les indices portent à croire que le salariat danois sera prochainement englobé dans une lutte qui, non seulement dépassera en importance toutes celles qu'il a connues jusqu'ici, mais encore qui ne trouvera pas sa pareille dans d'autres pays. Telle doit être, du moins, l'opinion devant l'attitude des employeurs qui préparent une attaque générale contre toutes les catégories de travailleurs à la fois.

Au début de l'automne 1924 déjà, l'Association centrale des Employeurs danois a décidé à cet effet, de contraindre ses membres à réaliser tous les contrats conclus avec des syndicats ouvriers. Cette décision devait trouver sa raison d'être dans l'affirmation que le faible degré d'occupation dans l'industrie danoise exemptait les patrons de tous égards envers leurs salariés et rendait superflu tout engagement à l'égard des organisations ouvrières. Aussi, les négociations entamées, depuis la résiliation des contrats entre organisations patronales et syndicats ont-elles toutes échoué devant l'intransigeance des employeurs qui insistent pour une réduction générale des salaires, alléguant que, sans cela, ils ne seront pas en mesure de soutenir la concurrence avec l'étranger. Les travailleurs, par contre, signalent le coût de la vie et demandent le réajustement des salaires.

Une déclaration faite récemment aux représentants de la presse par le président de l'Association patronale du Danemark, démontre clairement combien le patronat est décidé à engager la lutte; à son avis disait-il, il valait le mieux d'entamer le combat sans délai, afin de faire place nette pour le printemps prochain.

Il faut donc compter avec la possibilité que, dans le courant du mois de janvier encore, la plupart des ouvriers seront lock-

outés, sort qui menace, entre autres, les 20.000 travailleurs syndiqués dans l'Union danoise des Transports, la Dansk Arbejdsmands Forbund.

Est-il besoin d'ajouter que le mouvement syndical international ne pourra assister indifférent à cette lutte des travailleurs danois ? Il ne pourra admettre que dans une période où le coût de la vie augmente, le patronat procède à une diminution des salaires, simplement parce qu'il voit dans le chômage sévissant la possibilité de réaliser ses vues. Car il est évident que l'esprit de combativité des employeurs a été stimulé par l'espoir qu'il leur sera aisé, après une courte lutte, de trouver parmi les nombreux chômeurs assez d'hommes prêts à accepter, contraints par la misère, n'importe quelles conditions de travail. Comme toujours, la possibilité de concurrencer l'étranger n'est qu'un prétexte allégué par les magnats de l'industrie danoise, prétexte dont l'inanité est suffisamment démontrée, lorsqu'on songe que dans chaque pays le patronat se plaint de la concurrence étrangère et que l'on chercherait en vain l'employeur n'ayant pas recours à cet argument.

Ce n'est pas seulement, toutefois, parce qu'il s'agit d'une attaque aussi impudente contre le prolétariat danois, mais également parce que l'issue du conflit peut faire sentir son contre-coup jusqu'au delà des frontières du pays, que le mouvement syndical international ne devra rien négliger qui puisse augmenter la force de résistance et la combativité des travailleurs danois.

Aéronautique.

Conférence internationale de navigation aérienne.

A la Conférence internationale du trafic aérien qui se réunit à Copenhague, du 1 au 3 décembre 1924, les pays suivants étaient représentés : Allemagne, Belgique, Danemark, Finlande, France, Grande-Bretagne, Norvège, Pays-Bas et Suède.

Les délibérations visaient en première ligne l'horaire des services d'été. On décida la création de trois nouvelles lignes :

1. Malmö, Copenhague, Amsterdam, avec correspondance pour Londres, Bruxelles et Paris ;
2. Christiania (Oslo), Gothenbourg, Malmö, Copenhague, Warnemünde, avec correspondance pour Berlin et Hambourg ;
3. Stockholm-Berlin, service postal nocturne pendant trois mois de l'année, à exploiter en commun par la Société suédoise pour le Transport aérien (Svenska Aerotransportbolaget) et les Entreprises Junker (Allemagne).

Les parcours Stockholm-Helsingfors et Stockholm-Malmö seront desservis toute l'année ; sur cette dernière ligne, un service fonctionnera toutes les heures en été.

La Conférence discuta également de questions techniques et s'occupa des services de signalisation et de l'aviation nocturne et en cas de brouillard ; elle souleva également la question de l'utilisation des lignes aériennes pour les services postaux.

Le développement du trafic aérien en Allemagne.

En 1924, pendant la meilleure saison pour l'aviation (mai - fin octobre) les avions des sociétés allemandes effectuèrent un total de 1.666.855 km. et transportèrent, outre 112.477 kilogrammes de courrier, colis et bagages, 35.880 passagers. Les chiffres pour la période correspondante de 1925 étaient de 1.266.769 km, 67.000 kilogrammes et 26.509 passagers.

Pendant la récente grève aux chemins de fer autrichiens, tout le courrier à destination d'Autriche fut transporté par avion. A ce moment, il y eut jusqu'à trois services par jour sur la ligne Munich-Vienne.

Ce fut également l'été passé que furent faites des premières tentatives, en vue de la création d'un service nocturne sur la ligne Berlin-Copenhague, uniquement destiné au transport de courrier. Les essais ont dû être abandonnés par suite de l'insuffisance des services terrestres, mais on a l'intention de les reprendre l'été prochain, après une amélioration des in-

stallations. Des vols nocturnes ont également été prévus pour la ligne longeant le Danube, de Straubing (Bavière) à Belgrade, par Vienne et Budapest.

Création d'une Union aéronautique scandinave.

A l'occasion de la Conférence internationale aéronautique de Copenhague, des délibérations ont eu lieu, ayant pour but d'arriver à une uniformisation de l'aviation aérienne. Il fut question, entre autres choses, de la fondation d'une union aéronautique européenne. L'initiative émanait principalement des Etablissements allemands Junker et il s'agissait surtout d'arriver à l'adoption d'un type unique d'avion. Il va sans dire que les pays ayant eux-mêmes une industrie aéronautique assez développée n'avaient qu'un intérêt médiocre pour un groupement de ce genre.

Les délibérations parmi les représentants des pays scandinaves ont amené la création d'une Union aéronautique scandinave, ayant pour but de sauvegarder les intérêts communs des pays en cause.

Personnel des Tramways.

Les organisations internationales des Tramways et des Chemins de fer d'intérêt local.

D'après les publications de la « Deutsche Privat- und Strassenbahner-Zeitung » (27 décembre 1924), la composition des organisations internationales des entreprises des tramways et chemins de fer d'intérêt local est la suivante :

Pays	Nombre des adhérents	
	Organisation d. Bruxelles	Organisation de Vienne
Allemagne	—	157
Argentine	1	—
Autriche	—	36
Belgique	24	—
Chine	2	—
Danmark	2	6
Egypte	2	—
Espagne	8	1
Finlande	—	2
France	46	—
Grande-Bretagne	9	—
Grèce	1	—
Hollande	16	21
Hongrie	—	24
Italie	26	2
Luxembourg	1	—
Norvège	4	6
Perse	1	—
Pologne	3	4
Roumanie	3	4
Russie	—	2
Suède	6	9
Suisse	22	24
Tchécoslovaquie	3	10
Tunisie	1	—
Turquie	2	—
Yougoslavie	—	2



La grève des marins argentins.

La grève des marins argentins a pris fin, après avoir duré près de trois mois. Le 20 octobre, les armateurs offrirent les conditions que voici :

- 1° Maintien des salaires et des heures de travail en vigueur.
- 2° Conformément au Code du Commerce qui octroie aux capitaines le droit de choisir leurs hommes, les armateurs déclarent qu'ils ne s'opposeront pas au retour des marins

aux postes vacants, à condition qu'ils soient choisis en toute liberté par les capitaines des navires en cause.

3° Les hommes ayant pris part à la grève ne seront pas poursuivis.

4° Le Ministre de la Marine sera invité à organiser un système d'inscription de marins, tel qu'il a été prévu dans les Lois sur la Navigation maritime et le Cabotage.

Dans leur réunion du 21 octobre, les organisations des officiers acceptèrent ces propositions. La Fédération des Marins les repoussa, mais, devant l'impossibilité de continuer la lutte, les hommes retournèrent au travail quelques jours plus tard, en apparence sans avoir accepté les conditions. La Fédération des Ouvriers des Chantiers maritimes qui avait mené une grève de sympathie, se décida dans le même sens, tout en chargeant son Comité de prendre les mesures nécessaires pour obtenir le renvoi de tous les briseurs de grève et de convoquer un nouveau meeting, au cas où il échouerait dans cette tâche.

Bien que les stipulations de l'accord soient plus favorables qu'on ne pouvait espérer dans les circonstances données, l'issue de la grève a sérieusement porté atteinte à la Fédération des Marins ; l'on procède actuellement à une révision attentive du système d'organisation.

Il paraît que certains des armateurs auraient violé les termes de l'accord conclu.

Les constructions maritimes durant le 4^e trimestre 1924.

D'après les renseignements publiés par le Lloyd Register un total de 656 navires, ayant un jaugeage brut de 2.470.436 tonneaux, étaient en construction fin décembre 1924. Ce nombre se répartit de la façon suivante :

452 vapeurs jaugeant 1.530.884 tonneaux ;
170 moteurs jaugeant 923.738 tonneaux ;
34 voiliers, péniches etc. jaugeant 15.814 tonneaux.

Le tonnage des moteurs en construction se monte donc à 60% de celui des vapeurs.

Les chiffres sus-énoncés se répartissent de la façon suivante sur les différents pays :

Pays	Vapeurs		Moteurs		Total voiliers etc. inclus	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Grande Bretagne et Irlande	230	976.134	50	320 137	286	1.296.971
Dominions brit.	15	28.165	1	200	19	29 204
Belgique	4	5.520	—	—	4	5.520
Dantzick	10	20.194	1	3.600	11	23.794
Danemark	9	9.428	19	75.400	28	84.828
Estonie	—	—	1	150	4	1.430
France	33	149.670	6	47.500	39	197.170
Allemagne	40	78.539	47	274.071	91	355.250
Hollande	26	47.681	14	76 885	41	124.766
Italie	18	91.720	10	60 980	33	154 790
Japon	10	29 390	2	9.609	12	38 990
Yougoslavie	1	210	2	340	3	550
Norvège	32	29.176	3	3.700	35	32.876
Portugal	1	693	—	—	1	693
Espagne	1	7.500	—	—	1	7.500
Suède	8	7.180	12	50.650	21	57.930
Etats-Unis	14	49.684	2	525	27	58.174

Durant le 4^e trimestre 1924, la mise en chantier eut lieu de 160 navires, jaugeant 485.195 tonneaux ; ce nombre se répartit comme suit :

119 vapeurs jaugeant 342.376 tonneaux ;
30 moteurs jaugeant 134.900 tonneaux ;
11 voiliers et chaloupes jaugeant 7.829 tonneaux.

Pendant la période dont il s'agit, le lancement a eu lieu de 221 navires jaugeant 546.985 tonneaux. Parmi ceux-ci, il y avait 165 vapeurs d'un tonnage total de 411.430 tonneaux, 28 navires à moteur de 121.685 tonneaux et 28 voiliers ou péniches jaugeant 13.870 tonneaux.

La marine marchande allemande.

La flotte marchande allemande compte aujourd'hui 2.800.000 tonneaux de jauge, contre 5.400.000 en 1914. Vu que le tonnage mondial s'est accru, dans la même période, de 49.000.000 à 64.000.000 tonneaux, il s'en suit que la part de l'Allemagne a baissé de 11% à environ 4% et qu'elle occupe aujourd'hui la cinquième place parmi les nations maritimes.

L'aperçu suivant, publié dans le nouvel annuaire du « Norddeutscher Lloyd » nous renseigne sur la quote-part des armements les plus importants et sur les modifications survenues depuis 1913 :

	1913 Tonnage	1924 Tonnage
Norddeutscher Lloyd	982 951	401 963
Hambourg-Amérique	1 360 360	432 537
Allemagne-Australie et Kosmos	429 106	173 583
Hansa	343 609	148 993
Hambourg-Amérique du Sud	266 422	129 464
Lignes Hugo Stinnes	42 761	125 083
Lignes Argo et Roland	113 634	98 620
Afrique allemande et Lignes Wörmann	213 879	85 619
Hambourg-Brême-Afrique	42 934	27 121

A une seule exception près, le tonnage des compagnies susmentionnées a reculé depuis 1913. Le recul le plus marqué est celui de la Ligne Hambourg-Amérique ; le tonnage de cette importante compagnie est actuellement réduit à moins du tiers du chiffre d'avant-guerre. Seules, les Lignes Hugo Stinnes accusent une augmentation, ayant à peu près triplé le tonnage d'avant-guerre.

Au cours de l'année 1924, de puissantes tendances vers une concentration se sont fait valoir, ayant principalement pour but d'éliminer la concurrence et de maintenir les frets. Le commencement se trouve dans une convention relative à la navigation levantine entre la Levante-Linie, la Argo-Linie, la Atlas-Linie et la Stettiner Dampfer Compagnie. Plus tard, une entente intervint entre la Hambourg-Amerika-Linie, le Norddeutsche Lloyd et les Hugo Stinnes-Linien concernant la navigation sur l'extrême Orient et celle sur l'île de Cuba ; un service commun sur le Mexique fut organisé par la Hamburg-Amerika-Linie et la Flensburger Dampfer Compagnie et les compagnies intéressées à la navigation africaine, la Wörmann-Linie, la Deutsch-Ostafrika-Linie, la Hamburg-Amerika-Linie et la Bremen-Afrika-Linie se sont mises d'accord, quant aux services sur leurs lignes respectives.

LES AUTRES SECRÉTARIATS PROFESSIONNELS INTERNATIONAUX

Tentatives de fusion parmi les Internationales Professionnelles.

L'organisation internationale des Charpentiers s'est unie, à partir du 1^{er} janvier 1925, à l'Internationale des Ouvriers du Bâtiment. Le Secrétariat de cette dernière a également fait des démarches pour amener les Internationales des Ouvriers du Bois, des Peintres décorateurs et des Ouvriers de la Pierre à fusionner, mais celles-ci semblent avoir échoué par suite du fait que dans bien peu de pays les travailleurs sont organisés par industrie.

Une autre fusion a eu lieu dans l'industrie du Vêtement où l'Internationale des Pelletiers a décidé de s'unir à celle des Travailleurs de l'Habillement (Selon les récentes données de la F. S. I., le Secrétariat des Pelletiers comptait 21.768 membres).

L'Union internationale des Ouvriers de l'Alimentation.

D'après les renseignements publiés par ce Secrétariat, son effectif était, fin 1923, de 566.542 adhérents, contre 528.231 fin 1922. Certaines des organisations affiliées ont subi au cours de l'année 1923 des pertes de membres qui, particulièrement en Allemagne, furent assez considérables. Si, nonobstant ces pertes,

l'Internationale a pu enregistrer un accroissement de son effectif, la raison s'en trouve dans l'adhésion, au cours de 1923, d'une organisation américaine comptant 22.637 et d'une organisation anglaise comptant 15.000 membres et dans l'augmentation de l'effectif de l'organisation russe de 202.438 à 254.884 membres.

Une Conférence internationale des Travailleurs métallurgistes.

Sur la proposition de l'Union des Métallurgistes allemands, le Bureau de l'Internationale des Ouvriers des Métaux a décidé dans sa session du 4 janvier à Paris, de convoquer pour le 1er mars à Cologne une Conférence internationale d'Ouvriers métallurgistes. Cette conférence devra être considérée comme une démonstration internationale des ouvriers des métaux. Les délégués allemands ont déclaré que leur organisation prépare un mouvement de grande envergure en faveur de la réintroduction de la journée de huit heures et qu'elle s'attend à ce que la conférence projetée lui fournisse un appréciable appui moral. L'ordre du jour contient les deux points suivants : 1^o la journée de huit heures dans l'industrie métallurgique lourde ; 2^o les traités de commerce et les cartels internationaux.

DIVERS

A tous échos.

On s'efforce, pour la reconstruction des chemins de fer dans les régions dévastées de France, d'utiliser les innovations techniques les plus modernes. On construit, entre autres choses, des installations à charger les charbons, au moyen desquelles les locomotives peuvent être approvisionnées en moins de deux minutes du mélange voulu de combustibles. Ce système d'approvisionnement n'occupe que 6 à 7 hommes contre 40 auparavant.

Dans un des récents aperçus mensuels de la Guaranty Trust Company of New York, une des plus importantes institutions financières des Etats-Unis, se trouvent, entre autres remarques, les observations que voici, par rapport au plan Dawes. L'Allemagne ne pourra se procurer les devises étrangères nécessaires pour faire face aux réparations, qu'en cherchant le moyen de pénétrer, sur une vaste échelle, sur les marchés que se partagent, à l'heure actuelle, la Grande-Bretagne, la Belgique, l'Italie, la France et les Etats-Unis. Si elle y réussit, les intérêts commerciaux des pays en cause seront inéluctablement lésés. En Grande-Bretagne, on se préoccupe sérieusement de la chose, vu que les plus importantes industries allemandes concurrencent directement les industries britanniques, à savoir plus particulièrement celles du charbon, du textile, des produits chimiques et de la métallurgie.

Selon le « New York Herald », le Ministre américain du Commerce, M. Hoover, aurait déclaré, au cours d'un entretien sur les conséquences du plan Dawes, que la métallurgie américaine commence déjà à ressentir la répercussion de la concurrence allemande. Presqu'en même temps, le Commissaire délégué en Allemagne, a constaté, dans un rapport à la Commission des Réparations, que le plan Dawes fonctionnait à merveille.

Le Sénateur *Conti*, le représentant de l'industrie lourde italienne, a déclaré au Sénat italien que les industriels considèrent avec inquiétude le développement de la situation créée par Mussolini, l'état d'esprit des masses ouvrières devenant de plus en plus menaçant. Il était de la plus haute importance pour la grosse industrie que l'ordre fût rétabli au plus vite. Le fascisme avait été défavorable à l'aboutissement des revendications des travailleurs, mais les industriels n'avaient pas pu mettre à profit cette situation.

« Vu que le parti fasciste, Gouvernement et Presse, tâchent — que ce soit par vengeance, par calcul ou par peur — de me rendre responsable des diverses violences qui se sont produites depuis la marche sur Rome, je tiens à déclarer, — avant de donner la preuve que ceci est incompatible avec mon caractère de politicien modéré et opportuniste — que tout ce qui s'est produit a eu lieu par la volonté, de l'aveu et avec la collaboration du Duce » (Mémoires du dirigeant fasciste Rossi).

Le Congrès de Décembre dernier de la C. G. T. italienne, confirma le Secrétaire sortant, le camarade *d'Aragona*. Le nouveau Comité Directeur comprend les camarades *Buozzi, Galli, Baldesi, Reina, Sardelli* et *Bentivoglio*.

« L'événement économique le plus important du mois de novembre » — ainsi le correspondant italien du périodique anglais « The Economist » — est peut-être le réveil du mouvement ouvrier. Le nombre total des grèves et jours de grève se trouvera être bien plus élevé pendant 1924, que ce ne fut le cas pour 1923. L'atmosphère a changé, les travailleurs ne reconnaissent plus l'influence toute-puissante des corporations fascistes. Ceux-ci ont tenu la semaine passée leur Congrès à Rome et ont prêché, comme d'habitude, l'évangile de l'entente entre le Travail et le Capital. Les âpres reproches soulevés contre les magnats de l'industrie qui refusent obstinément de faire droit aux revendications ouvrières, furent cependant un indice remarquable du nouvel esprit qui règne.

Depuis le début de l'année, les Compagnies de Tramways du Comité de Londres délivrent les samedis et dimanches des tickets au prix d'un shilling, donnant pendant toute la journée de l'émission droit au parcours sur quasi toutes les lignes du Comité ; la longueur du réseau auquel ces billets donnent accès est de 164 milles.

Dans un rapport de l'Inspection du Travail des Pays-Bas, relatif à l'emploi que les ouvriers font des heures de loisir, il est constaté, entre autres, que l'intérêt porté aux manifestations intellectuelles va en croissant. La durée limitée de la journée de travail aurait permis à beaucoup d'entre les travailleurs de satisfaire à leur besoin de développement intellectuel.

Des échanges de vues, concernant la création d'un consortium européen de l'industrie de lampes à incandescence ont eu lieu à Berlin, fin décembre, et ont conduit à une convention provisoire entre les grands producteurs d'ampoules électriques.

Le roi américain de l'automobile, *Henry Ford*, a fondé sur le territoire du port libre de Copenhague, une succursale de son entreprise qui a été mise en exploitation le 24 novembre et qui produit toutes les 6 minutes une voiture automobile.

Un film pour instruire le public sur la façon de se comporter dans les rues et pour le renseigner sur les dangers de la circulation voit actuellement l'écran en Allemagne. Il a été accueilli avec satisfaction par les chauffeurs et par le personnel des tramways, qui y voient un enseignement utile qui devrait être mis à la portée des écoliers.

Les aviateurs américains faisant le tour du monde, ont parcouru au total 27.000 milles. La durée entière du voyage fut de 5 mois, 22 jours, la durée nette de vol fut de 367 heures, 11 minutes.

« Il n'y a jamais eu » — ainsi Mussolini le 3 janvier dans la Chambre italienne — « de tchéka en Italie. Si le fascisme est une organisation de malfaiteurs, je suis, moi, le chef de cette bande. »

« Je suis optimiste et envisage avec espoir l'année qui s'ouvre », déclarait *W. H. Carver*, Président de la Chambre du

Commerce de Hull à un représentant du « Journal of Commerce ». « Je crois que cette année sera extrêmement favorable au commerce et à l'industrie. Le commerce du pays semble prospérer et nous avons donc tout lieu de commencer avec pleine confiance l'année 1925 ». D'autres personnalités en vue du monde commercial britannique se sont exprimées dans le même sens.

D'après des relevés de l'Association des Armateurs norvégiens, l'âge des hommes composant les équipages de 753 navires à destination étrangère, était, pour le groupe des charpentiers, de 37,4 ans en moyenne, pour celui des maîtres d'équipage de 35,6, pour les matelots de 28,3, pour les matelots légers de 21,8, pour les novices de 19,3 et pour les mousques de 18,4 ans.

Les rentrées nettes du Canal du Panama se sont montées, en 1924, à \$ 16.307.894, en 1923 à \$ 10.001.066 et en 1922 à \$ 3.466.574. Les rentrées brutes en péages se montèrent en 1924 à \$ 24.290.963, ce qui signifie, par rapport à 1923, une augmentation de 38,7 %.

La « Frankfurter Zeitung » nous informe qu'il existait en Chine, au début de 1923, 111 filatures. Parmi celles-ci, il y en a 5 de propriété anglaise, 32 de propriété japonaise, le reste étant de propriété chinoise. Le nombre total des broches est estimé en Chine à 3.300.000, les nouvelles installations — les deux tiers de toutes les broches — furent établies au cours de la dernière décade. Il s'agit ici d'entreprises tout à fait modernes, mais il n'y a aucune inspection du travail et la main d'œuvre juvénile est utilisée sans aucune restriction. La main d'œuvre est abondante et bon marché. La plupart des salariés dans l'industrie de la filature sont des femmes et des enfants de tous les âges. La journée de travail est généralement de douze heures. Dans de rares cas, un repos d'une demi-heure, l'après-midi, est compris dans cette durée. Les salaires sont très bas et dépassent rarement, même à Shanghai, une somme de 0,50 dollar mex. (à peu près 55 pfennig-or) par jour pour une ouvrière qualifiée; parfois, cependant, ils ne sont que d'un cinquième de cette somme.

Dans une assemblée à Ithaca (Etats-Unis), à laquelle participèrent plus de 1000 chimistes, Sir Max Muspratt, un des plus célèbres expérimentateurs anglais auteur d'un « Manuel de Chimie » fort apprécié dans les cercles de savants, exposa l'avis que la chimie est aujourd'hui en mesure de détruire le monde dans un très bref délai. Le président de la « American Chemical Society », le Dr. Bacheland appuya ces affirmations en déclarant que l'anéantissement de villes entières serait réalisé, du moment que quelqu'un investi d'autorité et disposant de moyens coercitifs suffisants, en donnerait l'ordre au collège des chimistes. (Frankfurter Zeitung).

Espéranto.

Grâce aux démarches du camarade P. Somers, échevin de l'instruction publique à Anvers, militant de l'Union belge des Ouvriers du Transport, l'espéranto a été introduit comme matière d'enseignement dans toutes les écoles du soir municipales.

Le « Deutsche Eisenbahner » communique qu'à l'heure actuelle, plusieurs écoles professionnelles pour cheminots en Allemagne organisent des cours d'espéranto. Si la nécessité s'en fait sentir, d'autres écoles organiseront également des cours de ce genre.

Par suite des progrès de la Téléphonie sans Fil, l'espéranto s'impose de plus en plus comme langue auxiliaire internationale. Certaines associations d'amateurs de la T. S. F. se sont déjà prononcées en faveur de cette langue. Les postes d'émission de Hambourg, Francfort, Leipzig, Munich et Berlin émettent régulièrement des cours d'espéranto.

Le 2e Congrès du Parti socialdémocrate allemand en Pologne, tenu à Bielsk, les 7 et 8 octobre dernier, s'est prononcé à l'unanimité en faveur de l'usage de l'espéranto dans le mouvement ouvrier international. Les membres ont été invités à apprendre l'espéranto et les autres groupements socialistes furent exhortés à œuvrer dans le même sens.

Le Section pour l'éducation ouvrière de la F. S. I. a ouvert, comme suite des délibérations du Congrès international d'Education ouvrière, une enquête sur l'usage de l'espéranto et le point de vue assumé à son égard par les organisations d'instruction ou d'éducation ouvrières.

Le Congrès coopératif international, tenu récemment à Gand, ressentant le besoin d'une langue internationale permettant les échanges de vues et désirant éviter les pertes de temps et d'argent que comporte la traduction de discours en diverses langues, décida de mener une action en vue d'obtenir l'enseignement de l'espéranto dans toutes les écoles primaires.

La Commission Féminine internationale pour la Coopération fut mandatée d'examiner la possibilité de la publication en espéranto d'un journal sur la coopération.

Le Ministre de l'Instruction publique de la République Soviétique d'Ukraine a décidé que l'espéranto serait introduit comme matière d'enseignement facultative dans toutes les institutions travaillant pour le développement populaire. L'étude de l'espéranto sera plus particulièrement favorisée aux chemins de fer.

Le Gouvernement-Poincaré combattait énergiquement la propagande en faveur de l'espéranto, considérant la langue auxiliaire comme un moyen utilisé pour des fins révolutionnaires. Le nouveau gouvernement français adopte une autre attitude, ce qui ressort clairement du fait que le Président du Conseil, M. Herriot, a accepté, de même que d'autres ministres, de siéger dans une commission qui a pour but de favoriser la propagande pour l'espéranto.

La Chambre de Commerce de Paris s'est prononcée en faveur de l'usage de l'espéranto dans des buts commerciaux ou scientifiques et a affecté une somme de 1000 francs à l'instruction de son propre personnel.

L'Association des Amateurs radio-télégraphistes de New-York et le service radio-télégraphique du Comité syndical du district de Moscou ont énoncé l'avis que l'espéranto est la langue indiquée pour l'émission radio-télégraphique internationale.

LES LIVRES REÇUS

De Indische Ambtenaar en zyn Positie (La situation du fonctionnaire indien) publié par l'Union des Employés des Chemins de fer des Indes néerlandaises.

L'œuvre de la Fédération Syndicale Internationale dans les années 1922 à 1924. (Edition de la F. S. I.) La publication susdite contient le rapport moral présenté au Congrès de Vienne, le compte-rendu des travaux de ce Congrès, de même que les comptes-rendus de la Conférence des Secrétariats Professionnels Internationaux et de la Conférence internationale de la Fédération des Travailleuses.

Norsk Jernbaneforbund — Landsmötet 1924 (Compte-rendu du Congrès national de l'Union des Cheminots norvégiens).