



# 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 . . . . .	17	La Fédération des Cheminots de Hongrie . . . . .	23	Le Personnel des Tramways à Budapest . . . . .	27
Réunion du Conseil Général de la Fédération Syndicale Internationale, du 5 au 7 février . . . . .	18	Des Chemins de fer aux Etats-Unis . . . . .	23	Les autres Secrétariats Professionnels Internationaux . . . . .	27
Problèmes d'organisation dans la Fédération Syndicale Internationale . . . . .	18	Congrès international des Cheminots à Bellinzona 30 juin au 2 juillet 1924 . . . . .	24	Gens de Mer: Congrès d. Syndicats maritimes . . . . .	27
Congrès . . . . .	19	Exposition allemande des Communications et du Trafic à Munich . . . . .	25	Mouvement de la Navigation Maritime dans le Port de Hambourg au cours des années 1913, 1923, 1924 . . . . .	28
Communications du Bureau . . . . .	19	Ouvriers du transport: Le « Sindacato Trasporti » et sa tentative de coopération . . . . .	25	A tous échos . . . . .	30
Cheminots: Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer dans les différents pays (Belgique) Fin. . . . .	20	La Fédération des Ouvriers du Transport de Hongrie . . . . .	26	Esperanto . . . . .	30
				Les livres reçus . . . . .	30

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

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### Chronique syndicale.

A Noël la Fédération anglaise des Cheminots (N. U. R.) et la Fédération des Employés de l'Administration des Chemins de fer (R. C. A) avaient transmis leur programme aux Compagnies des Chemins de fer anglaises. Lors des premières discussions à ce sujet, les Compagnies ont non seulement répondu par un refus catégorique, mais encore formulé des contre-exigences qui, au dire des patrons, aboutissent à une diminution de salaires annuels dont le montant total s'élève à £ 5.000.000. Le salaire hebdomadaire sera réduit, en moyenne, de 4sh. à 6 sh. par tête, la réduction maximale étant imposée aux agents habitant la campagne. Cet avilissement demandé par les Compagnies, étant applicable à tout leur personnel, la Fédération du Personnel des Locomotives se trouve mêlée au conflit sans avoir participé directement à l'élaboration du programme en question. A moins que les Compagnies retirent leurs prétentions, une lutte fort grave à laquelle participeront tous les cheminots anglais et qui aura la sympathie de tout le prolétariat britannique, paraît inévitable. Les syndicats anglais sont fermement résolus à poursuivre avec la plus grande énergie la lutte engagée l'année dernière pour l'amélioration des conditions de travail. Il n'est pas exact que les salaires des cheminots soient au-dessus du niveau de ceux des professions équivalentes dans l'industrie privée. Si est vrai que, comparativement à 1914, l'augmentation est plus importante, il faut tenir compte du fait qu'en 1914 les salaires des cheminots étaient inférieurs à ceux des autres professions.

\*\*

Depuis le début de la nouvelle année on constate dans l'industrie des transports d'Allemagne des mouvements de salaires importants qui n'ont pas abouti ouvertement à des

conflits. Dans la majorité des cas les syndicats se sont soumis aux décisions des arbitres qui se sont généralement prononcés pour l'augmentation des salaires tout en restant bien au-dessous des revendications du personnel. Le plus souvent les contrats collectifs sont de durée limitée et expirent au printemps. Les syndicats espèrent s'être fortifiés d'ici là et pouvoir engager avec prudence la lutte décisive. Il est en tous cas symptomatique que la majorité des ouvriers du port de Hambourg s'est opposée à l'adoption de l'arbitrage. Ce mécontentement n'échappe pas à l'attention des employeurs qui, eux aussi, se préparent pour la lutte. On trouve une indication pour cet état d'esprit dans l'activité plus grande des organisations launes appuyées financièrement par les employeurs et dont les membres joueraient le rôle de briseurs de grève en cas de conflit. On a constaté qu'au cours de ces dernières semaines, des sommes considérables ont été déboursées par les employeurs en faveur de ces organisations. On constate chez les ouvriers du port de Hambourg une grande effervescence du fait que l'Association des industries du port qui réunit les employeurs, a publié un nouveau règlement de travail pour le port de Hambourg. Ce règlement prévoit un avilissement notable des conditions de travail et exige généralement le travail supplémentaire alors que le contrat collectif actuellement en vigueur n'autorise ce travail que « dans de cas exceptionnels ».

Contrairement aux stipulations de la loi concernant les Conseils d'Entreprise, le Conseil d'Industrie du Port n'a pas été entendu pour l'élaboration du nouveau règlement. Le Conseil d'Industrie du Port de Hambourg a protesté contre cette attaque de l'Association patronale et a fait appel aux ouvriers du port pour qu'ils refusent tout travail contraire aux stipulations du contrat collectif.

Pour les cheminots allemands aussi un vaste mouvement est peut-être imminent. Les augmentations de salaires accordées

### Organisations de Cheminots !

Memento :

Le Congrès international des cheminots se tiendra à Bellinzona du 30 juin au 2 juillet 1925.

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.

récentement ne correspondent pas à celles dictées par le renchérissement et n'ont pu apaiser le mécontentement existant. Les pourparlers nouvellement engagés se sont heurtés à la résistance de la Reichsbahn-Gesellschaft. Celle-ci oppose un refus à toutes les revendications en déclarant que les Réparations l'obligent à réaliser un plus fort bénéfice sur l'exploitation. Cette déclaration impressionne d'autant moins les cheminots que l'on a su que le Gouvernement avait gratifié de quelques centaines de millions les magnats industriels de la Ruhr que l'inflation avait enrichi au lieu de les appauvrir et que le Gouvernement avait négligé, ce faisant, de consulter le Parlement. En outre, le personnel des chemins de fer est nullement disposé à se soumettre plus longtemps au règlement de travail actuellement en vigueur. Supprimer celui-ci, c'est là une des tâches principales que s'est proposée la Fédération des Cheminots allemands pour l'avenir immédiat. Le premier pas a déjà été fait dans cette voie. Avec le paragraphe des salaires du contrat collectif actuel on a dénoncé également pour le 1er mars le paragraphe concernant la durée du travail, mesure qui a été prise par la Fédération des Cheminots d'Allemagne de commun accord avec toutes les organisations de cheminots participant au Central collectif.

\* \*

Les Syndicats hongrois soutiennent la lutte dans des circonstances particulièrement pénibles. La police surveille jalousement chaque mouvement. Ce sont les cheminots qui ont le plus à souffrir de cette persécution : vu qu'ils sont privés même du droit de coalition. Seules les organisations des cheminots qui approuvent la politique gouvernementale sont tolérées. Les membres de la Fédération indépendante, formellement dissoute, persistent néanmoins avec courage. La Fédération des Ouvriers du Transport a à souffrir ces derniers mois, en outre des persécutions de la police, d'un chômage excessivement grave.

A la fin de 1924 les prisons hongroises contenaient pas moins de 10.386 personnes dont la plupart pour cause de « délit politique ». Comme la Hongrie compte aujourd'hui 8 millions d'habitants, il y a un prisonnier sur chaque 768 habitants. C'est pour avoir publié cette constatation que l'organe officiel de la social-démocratie hongroise a été saisi et interdit sous prétexte de nuire au prestige du pays. Le fait même n'a pas été réfuté.

\* \*

La Fédération des Cheminots d'Italie a été victime d'un attentat gros de conséquences. Dans les premiers jours du mois de janvier une bande fasciste a pénétré à deux reprises dans le siège central de la Fédération et a brutalement détruit toute l'installation. Comme toujours, la police n'est pas venue déranger les fascistes dans leur pitoyable besogne. L'« Ordre » que Mussolini se vante d'avoir rétabli en Italie ne s'étend pas aux installations des syndicats indépendants. Comme tous les militants de la classe ouvrière, celles-ci sont hors la loi et les autorités se contentent de protéger les persécuteurs. De ce fait le meurtre, la destruction et l'incendie sont devenus les véritables éléments de la domination fasciste. Ils n'ont pu néanmoins, amener la destruction du mouvement ouvrier moderne. La pression exercée de diverses manières notamment dans les petites localités et les campagnes, ont pu désagréger l'organisation, la sympathie et la confiance allant au mouvement ouvrier moderne et aux syndicats, n'en subsiste pas moins. Le regain de forces des syndicats, au cours de ces derniers mois, est significatif à cet égard. On comprend que Mussolini et ses partisans le constatent avec inquiétude et tous les moyens sont bons pour entraver l'activité des organisations ouvrières. Mais comme en Hongrie ces persécutions par la réaction ont pour conséquence un enthousiasme passionné et non une docilité résignée. Impuissants à résister à la violence, les ouvriers

répondent par leur fier orgueil prolétarien et reconstruisent ce qui vient d'être détruit. C'est avec un profond respect que le mouvement syndical international contemple ces combattants intrépides, mais il serait infiniment désirable qu'il pût, en une plus large mesure que jusqu'ici, leur rendre plus aisée leur tâche écrasante.

\* \*

*Erratum.* — Dans le Bulletin de janvier dernier il est dit dans la Chronique syndicale au sujet de la situation politique en Italie que « Le Congrès de l'opposition » tenu à Milan en décembre dernier a su affirmer son désir d'unité. Ceci est une erreur. Il s'agit ici non pas d'un « Congrès de l'opposition », mais bien du Congrès de la Confédération Générale du Travail italienne.

## Réunion du Conseil Général de la Fédération Syndicale Internationale, du 5 au 7 février.

### La F. S. I. et la Fédération des Syndicats pan-russes.

La résolution suivante a été adoptée à majorité des voix par le Comité Exécutif de la F. S. I. dans sa réunion du 5 au 7 février 1925 :

« Le Conseil Général de la Fédération Syndicale Internationale, réuni à Amsterdam le 5 février 1925 et jours suivants ;

Après avoir pris connaissance de la correspondance échangée entre la Fédération Syndicale Internationale et le Conseil Général des Syndicats pan-russes ;

Charge le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale de faire savoir au Conseil Général des Syndicats pan-russes que la Fédération Syndicale Internationale se déclare disposée à admettre le Conseil Général des Syndicats pan-russes si ce dernier en exprime le désir ;

Le Conseil Général déclare être également prêt, dès que les Syndicats russes auront porté à la connaissance leur désir d'affiliation, à réunir, à leur demande, une Conférence pour échange de vues à Amsterdam. »

## Problèmes d'organisation dans la Fédération Syndicale Internationale.

Dans le Bulletin d'Information (Mitteilungsblatt) de l'Union Internationale des Ouvriers de l'Alimentation ainsi que dans la Revue Syndicale (Gewerkschaftliche Rundschau), organe de l'Union Syndicale Suisse, le camarade Dürr étudie l'article paru dans les « Archives Syndicales » (Gewerkschaftsarchiv)<sup>1</sup>

Parlant de la position des Secrétariats professionnels à l'égard de la F. S. I., Dürr dit e. a. :

« Il convient tout d'abord de définir la position des secrétariats professionnels à l'égard de la F. S. I. Ce qui fut arrêté au congrès de Vienne n'étant en réalité qu'une situation provisoire. L'on peut même se demander, en toute conscience, si pour résoudre ce programme syndical et de politique sociale, il ne vaudrait pas mieux que la Fédération syndicale internationale reposât sur les secrétariats internationaux plutôt que sur les centrales nationales serait ainsi logiquement continuée internationalement. Il est vrai de dire que les secrétariats internationaux laissent encore beaucoup à désirer et qu'ils furent en 1919, au moment de la réorganisation de la F. S. I., à peu d'exceptions près, au début de leur activité. Il faut tenir compte de ce fait et s'en remettre à plus tard pour un développement ultérieur. Mais une chose est certaine : Pour réunir des fonds en vue d'une action internationale, créer des caisses de grève pour soutenir de grandes luttes, les secrétariats internationaux sont plus à même de le faire avec leurs fédérations professionnelles centralisées que ne le pourrait la F. S. I. avec les centrales nationales en leur forme fédéraliste. Les fédérations professionnelles centralisées disposent d'énormes moyens financiers. Leurs statuts centraux accordent aux comités centraux

<sup>1</sup> Voir Bulletin de l'I. T. F. — janvier 1925.

des compétences très étendues en ce qui concerne l'emploi des fonds et le prélèvement de cotisations extraordinaires. Les centrales nationales ne disposent, par contre, que de faibles ressources; elles dépendent complètement des fédérations affiliées pour leurs moyens financiers. Leur activité ne concerne d'ailleurs en général pas des luttes pour les améliorations de salaires; beaucoup de statuts nationaux les réservent expressément aux fédérations.

Il nous paraît dès lors, assez étonnant que les centrales nationales exercent internationalement une fonction pour laquelle elles n'ont souvent internationalement aucune compétence. Aussi, dans la pratique, les faits ont-ils prouvé qu'il était extraordinairement difficile de suivre un mot d'ordre par le moyen des centrales nationales lorsqu'il s'agissait de grève ou de boycottage.»

Dürr se prononce contre les quatre principales revendications contenues dans l'article et s'abstient de toute contre-proposition.

## Congrès.

Congrès international des Cheminots, Bellinzona, du 30 juin au 2 juillet 1925.

Congrès de la Fédération des Cheminots d'Allemagne, Cologne le 22 juin et jours suivants.

Congrès de la Transport and General Workers' Union (Ouvriers des Transports anglais), Yorkshire-Scarborough, 20 juillet 1925.

Congrès de la Fédération du Personnel des locomotives de Scandinavie. Stockholm, juin 1925 (Vingt-cinquième anniversaire de la fondation).

Congrès de la Fédération des Cheminots de Suisse, Berne, les 27 et 28 juin 1925.

## COMMUNICATIONS DU BUREAU

### Nouvelles affiliations.

Depuis la dernière communication dans le Bulletin d'Information de décembre les organisations suivantes ont demandé l'admission dans l'I. T. F.

Organisation des Stewards à Vigo (Espagne) — 210 membres;  
Sindacato Trasporti Secondari (Organisation des réseaux secondaires, chauffeurs d'automobiles, etc.), Italie, 7000 membres;

Fédération des Cheminots grecs, 10.000 membres à peu près.

\*\*

### Assemblée du Comité Exécutif de l'I. T. F.

Les 15 et 16 février a eu lieu à Amsterdam une assemblée du Comité Exécutif de l'I. T. F. Participèrent à cette réunion:

Robert Williams, Président de l'I. T. F., M. Bidegaray (France), A. Forstner (Autriche), Ch. Lindley (Suède), Edo Fimmen, Secrétaire général de l'I. T. F., N. Nathans, Secrétaire adjoint de l'I. T. F. Assistèrent en outre: J. Brautigam et P. Mollmaker, membres du Bureau Directeur hollandais. J. Döring était absent pour cause de maladie et son suppléant O. Schumann se vit au dernier moment empêché d'assister à la réunion.

L'assemblée approuva le compte-rendu de la réunion précédente, ainsi que le rapport du Secrétariat sur l'activité au cours du dernier trimestre de 1924. Il résulte du rapport du Secrétariat que l'extension de l'I. T. F. au cours de cette dernière année dépasse celle de toutes les années précédentes. Au total 14 organisations d'un effectif total de 160.000 membres s'affilièrent à l'I. T. F. au cours de 1924. Trois organisations ont encore présenté leur demande d'admission depuis le 1er janvier 1925.

Le Comité Exécutif a confirmé l'admission des organisations suivantes qui se sont présentées entre le 1er novembre 1924 et le 1er février 1925:

1<sup>o</sup> Fédération des marins suédois (4500 membres).

2<sup>o</sup> Association des Cochers, charretiers et professions similaires du Brésil (8336 membres).

3<sup>o</sup> Fédération du Personnel des Tramways polonais (4100 membres).

4<sup>o</sup> Organisation des Stewards espagnols à Vigo, (210 membres).

5<sup>o</sup> Syndicat des réseaux secondaires, chauffeurs et Ouvriers dans la Navigation intérieure etc. italiens (7000 membres).

6<sup>o</sup> Fédération des Cheminots grecs (10.000 membres à peu près).

Le Comité Exécutif avait été saisi de quelques demandes de secours. On a résolu d'adresser un appel aux organisations affiliées en faveur d'une organisation.

Le Congrès international des Cheminots fut fixé définitivement au 30 juin et 1er et 2ième juillet. L'assemblée approuva l'ordre du jour présenté par le Secrétariat et décida d'inviter toutes les organisations des cheminots affiliées ainsi que celles qui entraient en ligne de compte pour l'admission. Il a été prévu une Conférence internationale du Personnel des tramways pour la fin de juin; elle aura lieu à Bruxelles.

Le budget provisoire présenté par le Comité Directeur pour 1925 a été approuvé sauf légère modification.

\*\*

### Cotisations :

Pour 1924, les cotisations suivantes sont encore rentrées :

Fédération Nationale des Cheminots de France frs.	854,—
» des Transports du Danemark . . . . . fl.	267,35
Union du Trafic d'Allemagne . . . . . M.	55.740,20
» des Flotteurs de Tchécoslovaquie . . . . . fl.	9,—
Fédération des Ouvriers des Ports aux Etats-Unis \$	252,80

Pour 1925 les cotisations suivantes sont rentrées :

Fédération des Matelots et Chauffeurs de Norvège fl.	120,—
» » Marins de Suède . . . . . fl.	180,—
» » Cheminots de France . . . . . frs.	3000,—
» » Transports d'Angleterre . . . . . £	57,—
Union des Ouvriers du Transport anglais . . . . . £	412.10,—
Union des Transport, du Danemark . . . . . fl.	1229,82
Fédérations des Cheminots d'Allemagne . . . . . M.	5000,—
Union des Cheminots d'Angleterre . . . . . fl.	19.500,—
» des Employés de l'Administration des Chemins de fer anglais . . . . . £	315,—
» du Trafic d'Allemagne . . . . . M.	2000,—
» des Flotteurs de Tchécoslovaquie . . . . . fl.	9,—
» des Cheminots de Hollande . . . . . fl.	1140,—
» des Cheminots du Canada . . . . . fl.	600,—
» des Cheminots du Danemark . . . . . fl.	571,92

\*\*

### Le Compte-rendu du Congrès de Hambourg.

Le Compte-rendu du Congrès de Hambourg (162 pages) a paru et a été envoyé aux organisations affiliées. On satisfera dans la mesure du possible à la demande d'envois ultérieurs.

\*\*

### Bulletin d'Information, Année 1924.

L'imprimerie enverra à toutes les organisations affiliées dans le courant du mois de février un exemplaire relié de l'année 1924 de notre Bulletin d'Information (Les organisations qui n'en recevront point sont priées d'en aviser le secrétariat).

\*\*

### Renseignements sur les effectifs.

Les organisations suivantes ont satisfait à la demande de fournir au Secrétariat des renseignements sur les effectifs au premier janvier 1925.

*Danemark.* Ouvriers du Transport; Marins et Chauffeurs; Cheminots.

*Angleterre.* Cheminots, Personnel administratif des Chemins de fer; Fédération des Ouvriers du Transport.

*Belgique.* Agents des Tramways.

*Allemagne.* Trafic.

*Suède.* Personnel des Locomotives; Chauffeurs de navire.

*Roumanie.* Ports et Docks.

*Espagne.* Cheminots.

*Lettonie.* Marins ; Cheminots.  
*Italie.* Cheminots.  
*Portugal.* Cheminots ; Marins.  
*Tchécoslovaquie.* Personnel des locomotives.  
*Palestine.* Cheminots.  
*Etats-Unis.* Mécaniciens dans les ateliers.  
*Canada.* Cheminots.

Le Secrétariat recommande aux organisations d'envoyer les renseignements dans le plus bref délai.

### Insigne I. T. F.

L'insigne affecte sous trois formes : l'épingle, le bouton et la breloque.

L'insigne est fabriqué par la maison d'art française « La Glyptique » d'après le projet des camarades français *Barges et Grisel*. Afin de donner une idée de l'insigne nous avons fait faire un cliché.



Le cliché est à la disposition des organisations qui désireraient le reproduire dans leur feuille. Il importe que cette affaire soit expédiée dans le plus bref délai.

### Congrès.

Diverses circonstances ont obligé le Comité exécutif d'ajourner au 30 juin—2 juillet la date du Congrès international des Cheminots.

Par suite de cet ajournement le Congrès international du Personnel des tramways à Bruxelles ne pourra avoir lieu avant la mi-juillet.



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

### Belgique (fin).

#### VIII. La durée du travail.

La loi du 14 juin 1921 a fixé à huit heures la durée du travail journalier en Belgique, loi dont bénéficient aussi les cheminots. Le décret du 1er octobre 1921 est venu autoriser des dérogations notables, établissant une distinction entre le *temps de travail* et le *temps de présence*. En ce qui concerne le service effectif, sa durée ne devra pas excéder journalièrement 8 heures et 48 heures par semaine. Par contre les heures de travail du personnel dont les occupations n'exigent pas un grand effort de l'agent et, étant sujettes à interruptions, se réduisent en majeure partie à de la présence, peuvent être prolongées à 12 heures par jour, interruptions comprises.

A cette catégorie du personnel appartiennent notamment : Gardes-barrières et gardes-blocs à service facile ; gardes à des postes isolés et à service facile, gardes-ponts et Aides-gardes-ponts à service facile, Messagers et Aides-Messagers à service facile, Récolleurs de coupons et Gardes-salles dans des stations d'importance secondaire ; Personnel de stations de 4ème classe et des arrêts ; Nettoyeurs de station ; Nettoyeurs de latrines, etc.

Il a cependant été stipulé expressément, que la durée, maximum de travail pour le personnel ci-dessus en service important ne devra pas excéder huit heures par jour.

La mise en application de ces stipulations a donné lieu à de nombreux abus. En contradiction flagrante avec le décret qui stipule que la mise à exécution doit se faire de concert avec les représentants du Personnel, l'Administration a agi de son propre chef et sans se soucier de l'avis des agents.

Le même décret établit la distinction suivante : 1° Personnel sédentaire ; 2° Personnel du service roulant.

Nous faisons suivre les principales stipulations :

#### 1° Personnel sédentaire.

En cas de service avec relais on pourra exiger du personnel jusqu'à 10 heures de travail par jour étant entendu que la durée moyenne du service effectif, calculé sur une période de trois semaines ou moins, ne devra pas dépasser 8 heures par jour et 48 heures par semaine.

Les heures de services, répos compris, ne peuvent dépasser 12 heures consécutives. Le travail supplémentaire éventuel devra être rétribué à raison d'un supplément de paiement de 25% pour les deux premières heures et de 50% pour les suivantes.

Le dimanche, le travail supplémentaire sera payé par une allocation de 100%.

L'autorisation pour les dérogations prolongées de la durée normale du travail ne peut être donnée que par l'administration centrale et ne pourra être demandée que s'il y a accord entre les dirigeants du service intéressés et le personnel directement concerné. Cette autorisation ne pourra être donnée que pour trois mois par année au maximum.

Le nombre des jours de repos par année est de 59. Autant que faire se pourra ils seront accordés les dimanches et jours de fête légale.

Le roulement de service et des jours de repos devra être arrêté de concert avec le personnel.

#### 2° Personnel roulant.

La durée moyenne du travail effectif calculée sur une période de trois semaines ou moins, ne dépasse pas 8 heures par jour ou 48 heures par semaine (période de sept jours consécutifs). A dater du 1er octobre 1922 la durée du service effectif ne devra, en aucun cas, excéder dix heures par jour ; il ne devra pas s'écouler plus de 12 heures entre le commencement et la fin du service. Seront considérés comme service effectif :

- la durée réelle des services sur la machine ou dans les trains ;
- les temps alloués pour les opérations indispensables que nécessitent l'arrivée et le départ ;
- la durée des services de planton et de réserve à la gare ou à la remise ;
- les interruptions de service hors résidence sauf celles égales ou supérieures à 8 heures, lesquelles sont considérées comme intervalles entre deux prestations.

Si le personnel dispose, hors du lieu de résidence, d'un repos de deux heures ou plus, on déduit deux heures de son service effectif et de la période, dans laquelle tombera le service, est prolongée de deux heures.

- les absences en cas d'enquête ou de témoignage devant le tribunal concernant des cas relatifs au service ;
- le temps de l'instruction théorique tombant en dehors des heures de service.

Toute interruption effective pour repos, repas, etc. à la résidence, siège du travail des intéressés est déduite de la durée du service effectif.

La durée totale des absences de la résidence — siège du travail — ne peut dépasser 340 heures par mois.

Le repos entre deux périodes de service doit être au moins de 12 heures à la résidence de l'agent et au moins 8 en dehors. En cas de retard dans la circulation des trains la durée du repos peut être réduite exceptionnellement à 10 heures.

Le nombre des jours de congé est fixé à 59.

Un repos doit comprendre au minimum 34 heures qui devront, si possible, être situées entre 8 heures du soir et 6 heures du matin du surlendemain.

Une fois la durée du travail maximale atteinte, les agents ne pourront sous aucun prétexte être forcés à fournir des heures supplémentaires, si le relai du personnel est possible.

Le calcul des heures de service se fait chaque mois. Les heures excédant le maximum sont payées d'un supplément de 50%. Le maximum est établi en multipliant par 8 le nombre des jours du mois, déduction faite des jours de repos réglementaires ainsi que des absences (maladie, congés payés ou non payés).

**Vacances.**

Les fonctionnaires et employés ont 15 jours de vacances par an, les agents commissionnés 6. Les ouvriers n'en ont pas. Des congés supplémentaires sont accordés avec solde pour :

- a) remplir leurs devoirs d'électeurs ;
- b) » » » de témoins ;
- c) » » » comme membre du Jury ;
- d) » » » militaires ;
- e) prendre part aux concours organisés par le Département pour la collation d'emplois.

Des congés sans solde à longs termes peuvent être accordés par le Ministre pour motif d'intérêt public ou de circonstances exceptionnelles de famille.

Les congés accordés aux agents qui se rendent au Congo sont limités à la durée d'un séjour (3 ans). Voyage et repos compris sous réserve de prolongation éventuelle.

En outre des cas précités des ouvriers peuvent obtenir un congé pour être reçus en audience par le Ministre, pour subir le contrôle médical, pour être internés à l'hôpital, pour visiter des médecins spécialistes, pour assister à l'enterrement du père, de la mère ou des parents du premier degré (un jour), pour se marier, à l'occasion de la naissance d'un enfant, pour chercher un logement en cas où l'agent est transféré dans une autre ville et dans des cas analogues.

**IX. De la Réglementation des Salaires et des Traitements.**

Les salaires et traitements sont fixés par le Gouvernement. Ils ont été modifiés à plusieurs reprises en raison de la hausse constante du coût de la vie. La dernière en date de ces modifications est entrée en vigueur le 1er décembre 1924 avec effet rétroactif à dater du 1er juillet de la même année.

D'après cette réglementation les salaires de traitements comprennent une partie fixe et une partie mobile.

La partie mobile est déterminée d'après les nombres indices et n'est acquise que si la moyenne de ceux-ci dépasse le nombre 300 (le nombre indice d'avant guerre étant supposé 100). La partie mobile est établie par trimestre et payable par mois ; c'est l'indice moyen des prix du commerce de détail qui sert de base aux calculs.

En outre il a été prévu :

- a) de l'indemnité de famille ;
- b) de l'indemnité de naissance ;
- c) de l'indemnité de résidence ;
- d) des primes et indemnités.

**Salaires et traitements.**

Le personnel se divise en trois groupes à savoir : a) Fonctionnaires et Employés, b) Ouvriers commissionnés, c) ouvriers non-commissionnés.

Afin de donner au lecteur une idée des salaires et traitements, nous reproduisons ci-dessous quelques exemples ; le tableau concerne exclusivement la partie fixe des salaires et traitements.

a) Fonctionnaires et employés	Salaires et traitements Minima	Salaires et traitements Maxima
Inspecteur général	frs. 32.000	36.000 par année
Directeur d'administr.	» 26.000	30.000 » »
Inspecteur ou chef de division	» 15.300	22.000 » »
Chef du bureau	» 14.000	17.900 » »
Commis	» 4.500	9.300 » »
Chef-expéditionnaire	» 8.000	11.000 » »
Expéditionnaire	» 4.000	10.400 » »
Dactylographe	» 4.000	8.600 » »
Agréé principal	» 7.400	9.000 » »
Agréé	» 3.900	7.400 » »
Traducteur	» 5.200	9.300 » »
Ingénieur principal	» 19.500	26.000 » »
Ingénieur	» 9.500	18.000 » »

	Salaires et traitements Minima	Salaires et traitements Maxima
Chef de station I. cl.	frs. 14.000	17.000 par année
» » » II. »	» 11.500	15.300 » »
» » » III. »	» 9.300	12.700 » »
» » » IV. »	» 5.900	10.900 » »
Premier chef-garde et premier chef-facteur de station	» 9.200	11.800 » »
Chef-garde	» 6.500	7.500 » »
Facteur de station	» 4.500	6.500 » »
Chef d'atelier principal	» 13.800	15.000 » »
Chef d'atelier	» 11.600	13.800 » »
Machiniste instructeur	» 8.000	10.700 » »
Piqueur principal de 1ère catég.	» 9.900	10.500 » »
Piqueur de 1ère catégorie	» 5.900	9.300 » »
» » 2ème »	» 5.900	7.900 » »
Brigadier serre-frein principal	» 7.900	8.300 » »
Brigadier serre-frein	» 5.500	7.500 » »

Les augmentations périodiques des groupes de personnel énoncés ci-dessus ne sont pas réglées de façon uniforme. Pour toutes les catégories, quasi sans exception, il a été prévu des stipulations particulières.

**b) Ouvriers commissionnés.**

	Salaires minima	Salaires maxima
Aides-Messagers (18 ans)	frs. 3.000	3.400 par année
Aide-Messager (plus de 18 ans)	» 3.600	5.100 » »
Aide-classeur	» 3.000	3.400 » »
Classeur	» 3.600	5.100 » »
Chef-classeur	» 5.500	7.500 » »
Machiniste de locomotive	» 5.600	8.500 » »
Surveillant de manœuvre	» 6.200	7.700 » »

Les agents en possession du taux maximum de 8.500 frs. reçoivent de 4 ans en 4 ans une augmentation des 200 francs.

Les surveillants de manœuvre en possession du taux maximum de 7.700 francs reçoivent de 4 ans en 4 ans une augmentation de frs. 150.—

Les augmentations périodiques des ouvriers commissionnés sont payés, comme règle, de trois ans en trois ans.

**c) Ouvriers non-commissionnés.**

	Salaires minima	Salaires maxima
Nettoyeurs, gardien, portier	frs. 12.—	13.— par jour
Chargeur, transbordeur	» 12,50	15,— » »
Manœuvre de station, freineur, conducteur de camionnage	» 13,50	16,— » »
Récouleur de coupons, garde-salles	» 13,—	16,50 » »
Chef chargeur	» 14,50	19,25 » »
Chef manœuvre et Chef cabestanier	» 15,—	19,25 » »
Freineur dirigeant Surveillant de manœuvre	» 18,50	23,— » »
Porteur	» 4,—	7,— » »
Electriciens de cabine	» 6.200,—	8.000,— » année
Machiniste de machine fixe	» 4.600,—	5.600,— » »
Piocheur, garde-route, garde-barrière, garde-tunnels, boute-feu	» 12,—	13,50 » jour
Gardes excentriques et signaux, aide-pontiers, pilote, nettoyeur-lampiste, graisseur (cat. c)	» 13,—	14,50 » »
Veilleur de nuit	» 12,50	15,— » »
Garde excentrique, garde-cabines, pontiers (cat. b)	» 13,50	15,50 » »
Menuisier, plombier, peintre	» 15,—	18,50 » »
Ebeniste, forgeron	» 15,50	19,25 » »
Horloger, électricien	» 16,50	21,— » »
Garde barrière (voie ouverte)	» 4,—	5,50 » »
Portier	» 4.100,—	4.600,— » année
Chauffeur de machine fixe	» 4.350,—	4.850,— » »
Machiniste de machine fixe	» 4.600,—	5.600,— » »
Nettoyeur de voitures ambulants	» 4.350,—	5.100,— » »
Serre-freins	» 4.600,—	5.350,— » »
Chef serre-freins	» 4.850,—	5.600,— » »
Chauffeur de locomotive	» 4.850,—	5.600,— » »
Nettoyeur de locomotive	» 12,—	13,50 » jour
Lampiste	» 12,—	14,— » »
Chauffeur d'auto	» 18,50	22,— » »

**Barème des suppléments mobiles de salaires.**

Pour les agents âgés d'au moins 21 ans et gagnant un salaire de frs. 3.600 à 7.999 le supplément est de frs. 250, lors l'index accuse de 301 à 330 et de frs. 500, lorsqu'il est de 331 à 360. Le supplément augmente de frs. 200 pour chaque 30 points que monte l'index.



Pour les agents d'au moins 21 ans gagnant un salaire de frs. 8.000 à frs. 11.999 le supplément est de frs. 400, lorsque l'index accuse de 301 à 330, et de frs. 700, lorsqu'il est de 330 à 360 ; il augmente de frs. 300 pour chaque 30 points que monte l'index.

Pour les agents qui ont 18 ans et moins de 21 ans, gagnant un salaire de frs. 3.600 à frs. 7.999 le supplément est de frs. 187,50, lorsque l'index accuse de 301 à 330 et de frs. 375,— lorsqu'il est de 330 à 360 (il augmente de frs. 150 pour chaque 30 points que monte l'index).

Le barème des suppléments mobiles des salaires journaliers est comme suit :

Pour les agents d'au moins 21 ans gagnant un salaire journalier de frs. 12 à frs. 26,20 le supplément est de frs. 0,90 lorsque l'index accuse de 301 à 330 et de frs. 1,75 lorsqu'il est de 330 à 360 ; augmente de frs. 0,85 pour chaque 30 points que monte l'index.

Pour les agents d'au moins 21 ans gagnant un salaire journalier de frs. 26,21 et plus le supplément de frs. 1,40 lorsque l'index accuse de 301 à 330 et de frs. 2,50 lorsqu'il est de 330 à 360 ; il augmente de Frs. 1,10 pour chaque 30 points que monte l'index.

Pour les agents à salaire journalier qui ont 18 ans et moins de 21 ans la partie mobile minimum est de frs. 0,68 et monte, proportionnellement à frs. 1,31, frs. 1,95, frs. 2,59.

Pour les agents à salaire journalier qui ont moins de 18 ans la partie mobile minimum est de frs. 0,40 et monte, proportionnellement, de frs. 0,35.

#### Indemnités.

##### Indemnité de famille.

L'indemnité de famille s'élève à frs. 30,— par mois pour chacun des deux premiers enfants, à frs. 40,— pour le troisième et de frs. 50 pour chacun des suivants.

Les taux en sont réduits moitié pour les femmes gardes-barrières et gardes-bloc, chefs de famille.

L'indemnité est allouée au chef de famille et à condition que l'enfant ait moins de 21 ans et soit à la charge exclusive du père ou de la mère.

##### Indemnité de naissance.

Il est accordé une indemnité fixe de frs. 250 à l'occasion de la naissance d'un enfant légitime.

##### Indemnité de résidence.

Une indemnité de résidence est attachée aux agglomérations bruxelloise, anversaise, liégeoise et carolorégienne exclusivement. Les taux annuels de cette indemnité sont :

dans l'agglomération bruxelloise de :

Fr. 1200 un traitement de frs. 20.000 et au dessus  
» 1000 » » » 10.000 à frs. 19.999  
» 750 » » » moins de frs. 10.000

Dans les autres agglomérations l'indemnité de résidence est de frs. 1000, frs. 800 et frs. 600 suivant les distinctions établies pour les résidents de l'agglomération bruxelloise.

Le Syndicat National des Chemins de fer etc. d'accord avec la Commission Syndicale de Belgique estime que l'indemnité familiale doit être à la charge, non de l'employeur, mais de l'Etat à charge du budget des Assurances sociales.

#### Primes.

Aux Chemins de fer de l'Etat Belge, les systèmes de primes sont multiples. Voici les principaux.

**Primes de régularité dans l'expédition et la marche des trains.** (Pour chef de gare le montant annuel varie de frs. 130 à frs. 300.)

**Primes d'activité dans la formation des trains** (montant variant de frs. 10 à frs. 20 par mois).

**Primes pour fausses déclarations constatées quant à la nature, au poids, à l'origine et à la destination des marchandises.**

**Récompenses allouées aux machinistes pour prudence dans les manœuvres** (montant variant entre frs. 80 et frs. 160 par an selon l'importance du poste).

**Indemnités de caisse allouées aux agents préposés à la distribution des billets de voyageurs et de bagages** (100 frs. par an pour la lière centaine de mille ; taux maximum frs. 350).

**Guichet de marchandises** (montant variant entre frs. 150 et 350 frs. au maximum).

#### Indemnités allouées aux sous-chefs de station

Station 1ère classe par jour de travail frs. 1,98  
» 2e » » » » » 1,32  
» 3ième » » » » » 0,66

**Primes d'économie de combustibles et de matières de graissage.** (Contre-maitre frs. 2100, Machinists frs. 1200 ; Chauffeurs frs. 600 en moyenne par an.)

**Indemnité de route** (personnel de trains, locomotive) Machinistes, Chauffeurs, Serre-freins frs. 0,12 par heure d'absence.

**Indemnité de route** (autre personnel du train)

	le jour	la nuit
Chefs de train (trafic de marchandises)	frs. 0,16	frs. 0,20
Chefs de train (autre trafic)	» 0,12	» 0,16
Conducteurs (trafic de marchandises)	» 0,12	» 0,16
Conducteurs (autre trafic)	» 0,08	» 0,12

**Primes à la production dans les réparations du matériel** (ateliers et arsenaux) en moyenne frs. 70 par mois.

**Primes d'économie dans les dépenses d'éclairage** allouées aux lampistes.

Nous mentionnerons encore e. a.

**Indemnités pour frais de funérailles** en proportion du traitement.

Fonctionnaires et employés	975 à 2000 frs.
Ouvriers	275 à 950 frs.

#### Observations diverses.

Le service militaire compte dans l'avancement. L'organisation des Cheminots de Belgique ne se déclare pas satisfaite du barème actuel des salaires et traitements, vu que la fixation de la *partie mobile* ne tient pas suffisamment compte du renchérissement.

Le gouvernement avait reconnu la nécessité d'un salaire minimum vital de frs. 12 à l'index 300, soit 4 frs. pour 100 indices. Il n'accorde, néanmoins, comme salaire de début à l'index de 500 que frs. 18 au lieu de 5 x frs. 4 soit frs. 2 de trop peu.

Le Syndicat reproche en outre au gouvernement de ne pas avoir accordé aux diverses catégories d'agents les salaires correspondant au fonction.

En outre les salaires du personnel des ateliers n'atteignent pas encore, dans la généralité des cas, les salaires de l'industrie privée.

Les P. T. T. sont traités sur le même pied que les cheminots. Fin décembre 1924 l'index accusait 520.

Les loyers s'élevaient, en moyenne à

frs. 40	par mois	dans les régions agricoles,
» 45	»	» » semi-industrielles
» 60	»	» » industrielles,
» 200	»	» grandes villes.

La loi ne permet pas de dépasser 125% du taux d'avant-guerre pour les maisons habitées déjà à ce moment par les mêmes locataires.

#### XV. Uniforme.

Avant la guerre le port de l'uniforme était obligatoire pour le personnel des gares, des voies et des ateliers. Etaient exemptés de cette obligation les artisans et le personnel administratif subalterne. L'Administration veillait rigoureusement à ce que les règlements fussent observés. Depuis la guerre on ne maintient plus les anciens règlements en ce qui concerne le port de l'uniforme. Seule la casquette est encore de rigueur et cela seulement pour les membres du personnel qui se trouvent en relation avec le public. Le port de l'uniforme est, il est vrai, obligatoire pour les grandes gares à trafic de voyageurs intense, mais on n'est guère sévère pour les contraventions à ces règlements.

#### XVI. Examen médical et visite des yeux.

Pour entrer au service le personnel doit se soumettre à un examen médical général ainsi qu'à la visite des yeux. Si,

par cause d'accident ou de maladie un agent perd la capacité à ses fonctions, on lui désigne un autre emploi conformément aux prescriptions du médecin officiel de la compagnie. Si le changement d'emploi n'a pas pour cause un accident ou une maladie professionnelle, la promotion de l'agent se fera conformément aux stipulations en vigueur pour sa nouvelle catégorie. L'agent qui se jugerait préjudicié peut demander la révision.

### XVII. Maisons de Repos, Colonies de Vacances, Sanatoriums.

Les cheminots ne bénéficient pas d'établissements de ce genre. En cas d'accident ou de la maladie le personnel des chemins de fer est traité dans des hôpitaux de la commune ou des cliniques privées. Présentement l'Administration des Chemins de fer de l'Etat belge installe en Dauphiné (France) une colonie de Vacances à prix modérés. La « Maison des Huit Heures » a Ostende exceptée la Fédération des Cheminots de Belgique ne possède aucun établissement se prêtant à être aménagé comme colonie de vacances. Cette Maison ne suffit d'ailleurs pas aux besoins en été.

### XVIII. Education professionnelle.

L'éducation professionnelle n'en est qu'à ses débuts. Dans les dépôts il y a des cours permanents pour le personnel des locomotives. Après la guerre on a fondé des écoles vu que l'opinion publique reprochait au Gouvernement et aux Administrations de ne pas prendre de mesures satisfaisantes pour remplir les lacunes.

Aux fins d'assurer l'instruction générale et professionnel des cheminots la Fédération a ouvert plusieurs écoles pour ses membres :

- Ecole Centrale qui est un cours par correspondance fondée au siège central de la Fédération (1700 participants).
- Ecole industrielle spéciale à Haine St. Pierre (150 participants).
- Ecole d'administration à Liège.
- Ecole ferroviaire nationale à Bruxelles avec succursales dans divers régions du pays.

Jusqu'à présent ce n'est que l'Ecole industrielle (mentionnée sous b) qui est subventionnée par les deniers publics (et non par l'Administration des Chemins de fer).

Le budget des Chemins de fer prévoit un crédit en faveur de l'Ecole ferroviaire nationale.

La Fédération des Cheminots de Belgique est d'avis que les établissements d'enseignement fondés par les organisations syndicales ont droit en large mesure aux subventions des deniers publics et particulièrement des Chemins de fer du fait de leur haute valeur pour l'exploitation et le personnel. La Fédération voit aussi un danger dans l'octroi, à l'Administration, du monopole de l'éducation professionnelle vu qu'il pourrait entraîner des abus. Ainsi il se pourrait fort bien que les agents diplômés dans les écoles de l'Administration fussent favorisés par rapport aux élèves diplômés des écoles syndicales.

La Constitution belge reconnaît la liberté de l'enseignement, c'est pourquoi les écoles syndicales doivent jouir des mêmes droits et être subventionnés par les autorités.

## La Fédération des Cheminots de Hongrie.

Plus que toute autre catégorie d'ouvriers, la réaction hongroise accable le Personnel des Chemins de fer hongrois.

Ces persécutions insolentes ont déjà été signalées à plusieurs reprises. Récemment encore l'I. T. F. a attiré l'attention du Conseil d'Administration du B. I. T. sur les événements en Hongrie, mais jusqu'à ce jour on ne constate aucun changement, en sens favorable, de la situation du prolétariat hongrois.

Aux fins de maintenir son interdiction du droit de coalition pour les cheminots, le Gouvernement hongrois s'appuie toujours sur le fait que dès 1907 une interdiction de cette nature avait été décrétée. La seule concession à laquelle le Gouvernement ait consenti en faveur des cheminots lors des pourparlers

qui eurent lieu vers la fin de 1921 entre lui et les représentants du Parti Social-démocrate, ce fut l'autorisation de la publication d'une feuille. Bien que la portée de cette concession fût sensiblement réduite par les conditions imposées à la rédaction, les cheminots en profitèrent aussitôt et la publication de la feuille fut reprise au printemps de 1922. Cette félicité, cependant, fut de courte durée. Trois mois après, le Gouvernement, manifestement épouvanté de sa propre magnanimité, saisissait et interdisait définitivement la feuille et toutes les tentatives qui furent faites jusqu'à présent auprès du Gouvernement pour obtenir la levée de cette interdiction restèrent vaines.

Le personnel des chemins de fer est sans cesse entouré d'espions du Gouvernement et de la police. Même les dirigeants de l'organisation chrétienne ne reculent pas devant la délation immédiate de n'importe quels indices susceptibles d'être rapportés à l'activité de notre organisation.

Cette situation ne décourage pas nos camarades. Les difficultés, même les plus graves, ne peuvent leur faire abandonner la lutte libératrice engagée, ni les empêcher de maintenir notre organisation. Aussi celle-ci subsiste-t-elle malgré les interdictions et les persécutions et elle subsistera toujours.

Si la police suppose quelqu'un de travailler pour l'organisation, la personne en question est jetée en prison pendant certain temps même lorsque les soupçons s'avèrent être sans fondement. Dans la plupart des cas la police organise un système de surveillance permanente autour des personnes qui ont eu, une fois, le malheur d'éveiller ses soupçons. Les perquisitions à domicile chez des cheminots sont à l'ordre du jour.

Les persécutions auxquelles nous faisons allusion ci-dessus vont de pair avec l'expulsion méthodique des éléments à tendance socialiste parmi le personnel. C'est ainsi qu'on a pu assister, au cours de ces dernières années, au licenciement de nombreux agents, qui pour la plupart étaient des social-démocrates avérés, ceci, bien entendu, sous le prétexte de la compression des effectifs. Les places devenues vacantes furent alors occupées aussitôt par des membres de l'organisation nationaliste du « Réveil de la Hongrie ». Il est clair que dans ces circonstances la réglementation des conditions de travail repose entièrement entre les mains du Gouvernement. C'est à peine si les organisations ouvrières, dont on tolère l'existence, tâchent d'exercer une timide influence dans ce domaine.

On peut donc s'imaginer que les conditions de travail sont pitoyables. La détresse du personnel se manifeste parfois même chez les partisans du Gouvernement. La grève de l'organisation nationaliste du personnel des locomotives, qui eut lieu l'année passée en offre un exemple. Il est indispensable que la presse attire sans cesse l'attention sur la situation en Hongrie, non seulement pour réfuter les déclarations officielles mensongères du Gouvernement, mais aussi pour seconder les cheminots hongrois dans leur lutte pour reconquérir le plus élémentaire de tous leurs droits : le droit de coalition.

## Des Chemins de fer aux Etats-Unis.

### Longueur du réseau en milles.

	Fin 1923
Voies unique . . . . .	248.816
deuxième voie . . . . .	33.338
troisième voie . . . . .	3.052
quatrième voie et d'autres voies principales . . . . .	2.459
Voies pour le trafic de marchandises et voies secondaires . . . . .	116.749
<b>Total</b>	<b>404.414</b>

### Effectif du Personnel, Salaires et Traitements.

Moyenne des agents occupés :	
en 1922/23 . . . . .	1.769.767 personnes
en 1923/24 . . . . .	1.843.134 »
Le total des salaires et traitements payés :	
en 1922/23 . . . . .	\$ 2.910.353.770
en 1923/24 . . . . .	\$ 2.960.869.963

La moyenne des salaires et traitements touchés par un agent :

en 1922/23 . . . . .	\$	1.644
en 1923/24 . . . . .	\$	1.606

### Equipement.

Nombre, effort de traction et poids des locomotives :

Année	Nombre	Effort de traction (Pounds)	Poids moyen (tonnes)
1902	41.225	839.073.779	56,3
1912	61.010	1.746.964.128	77,0
1922	66.280	2.458.539.000	100,0
1923	66.964	2.576.641.000	103,0

Pourcentage de l'augmentation

de 1902 à 1923	62,4%	207,1%	83,4%
----------------	-------	--------	-------

On peut lire à ce sujet dans l'Annuaire (1923) publié par le Bureau of Railway News and Statistics : Le chiffre de 207,1% représentant l'augmentation de l'effort de traction des locomotives au cours de 21 années est ce qui frappe le plus l'attention du lecteur. C'est là le secret de la capacité des chemins de fer qui ont su réaliser en 1923 le maximum de transport de marchandises enregistré jusqu'à ce jour. Avec les locomotives de 56 tonnes, le type en usage en 1902 et ne possédant un effort de traction moyen n'allant guère au delà de 20.300 pounds, cette performance eût été impossible.

Nombre des Voitures à voyageurs et des Wagons à marchandises.

Année	Voitures à voyageurs		Wagons à Marchandises	
	Nombre	Capacité de rendement (tonnes)	Nombre	Capacité de rendement (tonnes)
1902	36.987	43.416.029	1.546.101	82.976.895
1912	51.490	82.976.895	2.215.549	100.102.255
1922	55.737	100.102.255	2.355.225	100.818.376
1923	55.920	100.818.376	2.359.685	

Pourcentage de l'augmentation

de 1902 à 1923	51,2%	52,6%	132,2%
----------------	-------	-------	--------

### « Block System ».

Au 1er janvier 1924 le parcours sur les nombres suivants de milles était assuré :

par le « block system » automatique . . . . .	43.356 milles
par le « block system » non automatique . . . . .	69.187 milles

Depuis 1907 l'augmentation est de 59.410 milles.

### Fluctuation des salaires et traitements.

	1923	1920	1 16
Étendue du réseau en milles . . . . .	248.816	250.834	250.233
Nombre moyen des agents occupés . . . . .	1.904.807	2.072.971	1.703.577
(par 100 milles de réseau) . . . . .	766	826	681
Nombre d'heures de travail fourni (unité de 1000h.) . . . . .	5.069.123	5.588.568	5.097.538
Salaires et traitements (unité 1000) . . . . . \$	3.077.945	3.763.772	1.511.728
Salairé ou traitement annuel par agent . . . . . \$	1.616	1.816	887
Salairé horaire . . . . . (cents)	60,7	67,7	28,2
Proportion par rapport aux recettes . . . . .	47,99 %	59,99 %	41,09 %

Salairé ou traitement annuel moyen :

	1923	1922
	\$	\$
Chef de Bureau, Employé supérieur . . . . .	2.161	2.100
Commis (A) . . . . .	1.863	1.831
Commis (B) . . . . .	1.513	1.534
Commis (C) . . . . .	1.221	1.231
Mécanicien de locomotive (trafic des voyageurs) . . . . .	3.011	2.961
Chauffeur (trafic des voyageurs) . . . . .	2.239	2.188
Conducteur de train . . . . .	2.794	2.737

	1923	1922
	\$	\$
Mécanicien de locomotive (trafic des marchandises) . . . . .	3.545	3.471
Chauffeur (trafic de marchandises) . . . . .	2.543	2.476
Conducteur de train (trafic des marchandises) . . . . .	3.044	2.995
Chef d'équipe de la voie . . . . .	1.495	1.402
Ouvrier de la voie . . . . .	880	847
Contremaître . . . . .	3.111	3.520
Ferblantier . . . . .	1.846	2.015
Chaudronnier . . . . .	1.967	2.279
Mécanicien . . . . .	1.886	2.222
Auxiliaire spécialisé . . . . .	1.306	1.564
Ouvrier . . . . .	980	1.007
Chauffeur et graisseur à machine fixe . . . . .	1.416	1.393

Le rapport entre les frais pour le personnel et la recette totale est le suivant :

en :	1895	1900	1905	1910	1915	1920	1921	1922	1923
pourcent	41,43	38,82	40,34	41,58	43,26	59,74	50,73	47,81	47,99

Nombre-Indice des prix de détail des denrées alimentaires :

1907 = 100 %

en	1910	1914	1917	1920	1921	1922	1923
indice :	113,4	124,5	178,2	247,8	185,8	173,3	176,2

### Capitaux investis (dollars).

Année	Total	Dont en possession des compagnies	Capital net (par mille de parcours)
1889	8.573.046.742	1.151.972.901	49.998
1895	10.346.754.229	1.447.181.534	51.306
1900	11.491.034.960	1.943.050.349	51.092
1905	13.805.258.121	2.638.152.129	53.328
1910	20.255.847.670	4.375.694.291	53.462
1920	21.414.826.153	3.328.009.333	72.106
1923	22.978.204.846	3.510.109.468	78.242

### Recettes et dépenses.

	1923	1920	1917
	\$	\$	\$
Total des recettes de l'exploitation . . . . .	6.413.230.548	6.300.160.493	4.014.142.748
Total des dépenses . . . . .	5.391.078.997	6.272.499.329	3.079.073.977
Recette nette . . . . .	1.022.155.571	27.661.164	935.068.771

Remarque. Les chiffres ci-dessus ont été empruntés aux « Railway Statistics of the United States of America for the year ended 1923 » publié par le Bureau of Railway News and Statistics, Chicago.

Dans la grande majorité des cas il s'agit de données officielles.

## Congrès international des Cheminots à Bellinzona 30 juin au 2 juillet 1924.

La Fédération des Cheminots d'Allemagne vient de présenter encore une proposition pour l'ordre du jour auquel sont inscrits présentement les points suivants :

1° Ouverture du Congrès.

2° Election du Bureau.

3° Vérification des mandats.

4° Les persécutions auxquelles sont en butte les organisations de cheminots des divers pays, 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.

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.

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



- 9° L'application des mesures qui s'imposent en vue de la sécurité de l'exploitation et du confort du personnel :
- attelage automatique,
  - freinage continu,
  - répétition des signaux,
  - vigies convenables sur les wagons à marchandises circulant dans le trafic international,
  - installations satisfaisantes 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.
- 12° Le contact entre les cheminots de divers pays. (Voir notre circulaire du 3 octobre 1924.)

\*\*

### Proposition concernant le point 5 de l'ordre du jour.

1. Devant le fait que l'activité des cheminots organisés internationalement vise en premier lieu à conquérir ou reconquérir la journée de huit heures pour les industries ferroviaires dans tous les pays, le Congrès fait appel à toutes les organisations de cheminots affiliées à l'I. T. F. pour qu'elles insistent énergiquement auprès des gouvernements, parlements ou autres instances compétentes afin que la ratification de la Convention de Washington concernant la journée de huit heures ait lieu dans le plus bref délai, étant entendu que les conditions de travail plus favorables, actuellement en vigueur, ne seront pas avilies.

Les prescriptions concernant les heures de service et de repos devront être conçues de façon que les avantages garantis aux cheminots de par la dite ratification ne puissent plus être rendus illusoire.

2. Le Bureau de l'I. T. F. est chargé d'enquêter au mois d'avril de chaque année sur la durée du travail quotidien, hebdomadaire et mensuel, sur la répartition des heures de travail ainsi que sur les salaires et traitements des diverses catégories importantes de l'industrie ferroviaire, par exemple des ouvriers qualifiés, non-qualifiés, miqualifiés des ateliers, le personnel pour l'entretien de la voie, entrepôts des marchandises, des hommes d'équipe, des conducteurs, des chauffeurs de locomotive, des mécaniciens, etc.

Le résultat de l'enquête devra être communiqué aux organisations adhérentes.

*Union des Cheminots allemands.*

### Exposition allemande des Communications et du Trafic à Munich.

Dans les mois de juin à octobre aura lieu à Munich une exposition des Communications et du Trafic qui englobera tous les groupes de ces industries à savoir Transports terrestres (Chemins de fer et Tramways) Transport maritimes et fluviaux (navigation maritime et intérieure), Transports aériens, Postes, Télégraphes, Téléphones et T. S. F. Dans une section spéciale on trouvera réunis : Résultats de l'examen psycho-technique, apprentissage professionnel, vêtement pour diverses professions en général ou pour la prévention des accidents.

Nous jugeons cette exposition du plus grand intérêt pour le personnel des communications et du trafic et nous nous sommes mis en rapport avec la Fédération des Cheminots d'Allemagne. Celle-ci nous a promis de faire le possible pour offrir aux collègues étrangers qui visiteront l'exposition toutes commodités et facilités. Les organisations seront renseignées ultérieurement de façon plus complète par voie de circulaire.

Nous nous sommes également abouchés, dans le même but, avec les organisations anglaises en vue des expositions qui auront lieu, dans le courant de cette année, à l'occasion du Centenaire du Chemin de fer.

Nous renseignerons, également par voie de circulaires, les organisations affiliées.



### Le « Sindacato Trasporti Secondari » et sa tentative de coopération.

En Italie on désigne sous le nom de « *Trasporti secondari* » tous les services publics à traction mécanique ayant des horaires et tarifs réguliers, servant à assurer les communications extra-urbaines et ne ressortissant pas de la gestion directe de l'Etat. Il existe, sans tenir compte du trafic automobile, quelque 140 compagnies de ce genre, dont le réseau total s'étend sur 8.900 kilomètres dont 4.400 kilomètres reviennent à des chemins de fer d'intérêt local et 4.800 à des tramways vicinaux. En 1923 l'effectif total du personnel s'élevait à 32.000 agents ; la compression des effectifs l'a réduit depuis à 27.000. Cette catégorie du Personnel du Trafic est désignée, en Italie, sous le nom de Ferro-Tramvieri. A l'heure présente il existe trois organisations des « Ferro-Tramvieri » :

- 1° une organisation catholique ayant un effectif de quelques centaines de membres et dont l'intérêt est purement local ;
- 2° une organisation fasciste, qui comptait, lorsqu'elle était à son apogée, de 7 à 8 mille membres et qui est actuellement en pleine décadence ;
- 3° l'organisation syndicale indépendante, le *Sindacato Trasporti Secondari* qui comptait en 1922, 25.000 membres (sur l'effectif total de 32.000 mentionné plus haut), mais dont les effectifs fléchirent par suite de la terreur fasciste pour atteindre 7.000 membres (sur 27.000 employés). De 1906 à 1914 le personnel des *Trasporti Secondari* fut organisé, à titre de section spéciale, dans la Fédération des Cheminots d'Italie. C'est en 1914 que l'on décida de transformer cette section en une organisation indépendante le *Sindacato Trasporti Secondari*.

La structure de ce syndicat est la suivante :

Pour chaque ligne indépendante des *Trasporti Secondari* on a formé une section spéciale qui élit un Secrétaire aux fins de maintenir les relations avec le Comité Central.

Ce Comité Central est élu par le Congrès et représente l'organe exécutif de l'organisation. Il se compose de 11 membres et a pour siège Rome.

Le Conseil Général est un organe délibératif, se composant des représentants de toutes les sections régionales. Il est subordonné au Congrès.

Le Congrès se compose des représentants de toutes les sections. C'est l'organe délibératif de l'organisation.

Cotisations. La cotisation est fixée à Lire 1,50 pour la caisse de l'organisation et du même montant pour la caisse de la section.

L'Organisation publie une feuille mensuelle, « *la Riscossa* » qui est envoyée gratuitement à tous les membres.

De longues années d'efforts et de luttes ont permis à l'organisation d'imposer aux compagnies un contrat collectif national réglant uniformément les conditions économiques. Ce contrat ne peut être modifié que tous les cinq ans en vertu de la Legge dell'Equo Trattamento (Loi pour de traitement équitable). La réaction a d'ailleurs supprimé les clauses les plus favorables de cette loi et a diminué d'à peu près 30% les salaires et traitements du personnel.

L'organisation a su obtenir un résultat heureux et de caractère permanent en matière de retraite ouvrière. Après 25 années de service et à l'âge de 60 ans, le personnel a droit à une retraite s'élevant à 65% du salaire ou traitement touché en dernier lieu. La prime payée pour la retraite par l'agent est de 6% du salaire ou traitement. La Compagnie verse 9%.

### Le « Consorzio Trasporti Secondari ».

Unique dans son genre, cet organisme se propose comme but l'exploitation sur des bases coopératives de l'industrie du trafic public, les coopérateurs étant les employés eux-mêmes. Cette coopérative a été fondée en 1921 par l'organisation conformément à la loi et jouit de l'autonomie la plus absolue.

Le président, l'ingénieur *Mario Poinelli*, a élaboré le vaste programme de fondation pour le « Consorzio » (La gestione cooperativistica dei Trasporti Secondari, publié par le « Consorzio Trasporti Secondari » 380 Corso Umberto, Rome).

Le principe directeur adopté par le « Consorzio » est la transformation radicale des « Trasporti Secondari », tant au point de vue du mode d'exploitation qu'en ce qui concerne le système concessionnaire, les normes réglant la situation du personnel par rapport à l'entreprise et les relations entre actionnaires et les chefs de l'exploitation. Le programme a rapport à l'Italie entière et sa mise en exécution a été prévue et exposée jusque dans ses moindres détails. Nulle face du problème n'a été négligée, et contrairement aux autres travaux du même genre, le programme traite uniquement du côté pratique de la question.

La réalisation du programme peut être graduelle. Le « Consorzio » compte, dès maintenant, 1.800 membres, ayant souscrit pour un total de Lire 25.000.000 dont 2.000.000 ont été versés jusqu'à ce jour.

Le premier pas vers la réalisation du programme dans le domaine pratique a été l'acquisition, au 1er janvier 1924, de la ligne « Tramvia Lucchese ». L'achat de la ligne a eu lieu après que la Compagnie privée qui l'exploitait, eut déclaré que l'exploitation était impossible sans de forts subsides de l'Etat. Le « Consorzio » a affronté la tâche de continuer l'exploitation en se passant des subsides déclarés indispensables par les anciens exploitants et les résultats qu'il a su obtenir fournissent la meilleure preuve de la supériorité de la gestion coopérative sur la gestion privée.

Aussi l'organisation italienne des transports fonde-t-elle des espérances, d'ailleurs justifiées, sur le développement du « Consorzio Trasporti Secondari », qu'elle a fondé.

### La Fédération des Ouvriers du Transport de Hongrie.

Les circonstances dans lesquelles la Fédération se voit forcée de travailler affectent un caractère fort spécial.

Les persécutions par le gouvernement réactionnaire sont à l'ordre du jour et, conséquence immédiate de cet état de choses, tout travail organisatoire en dehors de Budapest est pour ainsi dire impossible.

Dans la capitale, comme en province, l'autorisation de la police est de rigueur pour toute assemblée, même celles du Comité de la Fédération. La police se réserve le droit d'assister aux réunions, droit dont elle abuse d'ailleurs le plus souvent afin de déclarer l'assemblée close dès qu'on dit des choses qui n'ont pas l'heur de lui plaire.

La police exerce un contrôle annuel sur la comptabilité des syndicats. Une mesure récente exige, par voie de décret gouvernemental, que la cotisation soit fixée statutairement. Une assemblée de membres, projetée pour le 30 novembre 1924, a été interdite par la police sous prétexte que l'ordre du jour constituait « un danger pour l'Etat ». Cet ordre du jour comportait les points suivants :

- La situation économique des ouvriers du transport ;
  - Compte-rendu des négociations avec les patrons concernant les contrats collectifs ;
  - Secours de Noël pour les membres sans travail ;
  - Construction de la Maison de l'Ouvrier du Transport.
- L'Organe officiel de la Fédération des Ouvriers du Transport est suspendu depuis longtemps.

C'est à la Fédération qu'incombe la tâche extrêmement difficile d'organiser certaines catégories de travailleurs se

composant principalement de la population rurale arriérée et en grande partie illettrée, exposée tout particulièrement à des influences néfastes telles que le nationalisme, l'alcoolisme, etc. Dirigée par des camarades idéalistes et conscients des buts de la lutte de la classe ouvrière, la Fédération des Ouvriers du Transport de Hongrie a déjà su accomplir une tâche considérable et elle a réussi à former un groupe énergique de membres combattifs.

Présentement la Fédération compte 3500 membres : Cochers, travailleurs des ports, ouvriers du charbon, déménageurs et personnel de la navigation danubienne. Dix mille travailleurs de Buda-Pest, dont 8000 cochers, entrent en ligne de compte pour l'organisation dans ces groupes.

Le droit d'organisation est même interdit au personnel des chemins de fer et des tramways. Ces catégories n'entrent, pour cette raison, pas en ligne de compte pour l'affiliation. Ces groupes doivent travailler pour eux-mêmes et par des moyens illégaux.

Une tentative récente, visant à l'organisation dans la Fédération des Transports du personnel des autobus de la capitale, a échoué du fait que les vedettes du nouveau groupe furent révoqués immédiatement.

Il résulte de la nature de leurs occupations qu'un pourcentage considérable des groupes organisés dans la Fédération souffrent d'un chômage chronique, conséquence de la dépression économique actuelle. Le trafic toujours plus intense des autos, notamment, aggrave sans cesse le chômage parmi les cochers. La Fédération ne peut attendre un renfort du côté des chauffeurs, vu que ceux-ci sont, fort irrrationnellement d'ailleurs, organisés dans la Fédération des Ouvriers sur Métaux. Les tentatives de la Fédération des Transports, visant à établir une nouvelle démarcation des catégories, sont restées sans résultat.

La cotisation à la Fédération est d'une heure de salaire par semaine.

L'ouvrier du transport de Hongrie, travaillant toute la semaine a un salaire hebdomadaire de 465 à 480 mille couronnes (soit environ fl. 17). Pour certains groupes tels que les déménageurs, l'organisation a réussi de conclure des contrats collectifs stipulant la journée de 8 heures.

\*

Tout récemment encore, l'organisation se voyait contrainte à tenir ses assemblées dans des cafés et établissements analogues, état de choses qui finit par devenir intolérable tant par l'exiguïté des locaux que par le danger d'alcoolisme. L'organisation fut donc obligée, dans son propre intérêt, de trouver une solution différente à la question et le seul moyen, à cette effet, était la construction d'un immeuble. Au printemps de 1924 on aborda la construction qui est dès maintenant suffisamment avancée pour permettre l'utilisation de l'immeuble. Celui se trouve dans un quartier de la ville où siègent la plupart des entreprises de transport. Il contient une grande salle pouvant contenir 400—500 personnes et on outre une plus petite, puis deux réfectoires, un bureau et un logement pour un concierge, à qui l'on a confié aussi le soin d'encaisser les cotisations.

Appartient à l'immeuble un terrain d'une étendue considérable, destiné à être aménagé, dans l'avenir, comme lieu de récréation. On a projeté en outre l'organisation de cours pour les chômeurs et autres syndiqués, la fondation d'une bibliothèque, etc. Bref, on a l'intention de faire de la nouvelle maison un centre d'éducation et de culture ouvrière.

\*

Comme on ne pouvait compter sur les secours d'autres organisations du pays ou de l'étranger, la Fédération entama la construction par ses propres moyens. Malgré des conditions de travail déplorable, on réalisa une somme de 500 millions de couronnes provenant de cotisations obligatoires ou facultatives, montant qui fut ajouté à celui prélevé sur la caisse de la Fédération. Les frais de construction s'élèvent à 750 millions et les 250 millions qui manquaient eussent sans nul doute été fournis par l'organisation et ses membres si l'on n'était

entré dans une période de chômage extraordinaire. Devant cet état de choses la Fédération se vit obligée d'emprunter le montant manquant à un taux d'intérêt annuel de 32%. C'est pour cette raison que la Fédération se débat dans une situation financière extrêmement difficile, mais les chefs n'ont pas perdu courage. Ils comprennent que l'œuvre commencée ne doit pas être abandonnée et font les plus lourds sacrifices personnels afin de la poursuivre. La satisfaction, une fois l'œuvre achevée, en sera d'autant plus profonde. En tous cas M. T. F. peut être fière de l'effort fourni par les Ouvriers du Transport de Hongrie et mon opinion personnelle est que notre Internationale ne doit négliger aucun moyen propre à aider les camarades hongrois à vaincre les difficultés qui se dressent sur leur chemin.

N.

## Le Personnel des Tramways à Budapest.

Le personnel des tramways, lui aussi, a sa part dans les persécutions auxquelles est en butte le mouvement syndical hongrois entier.

Ailleurs, dans le numéro même, nous avons été plus explicites, ici nous pourrions donc nous limiter à la mention de quelques faits.

L'exploitation des tramways de Budapest (il n'est pas question d'organisation de cette catégorie en dehors de la capitale) repose entre les mains de la commune, ce qui est une raison de plus pour les autorités pour entraver le plus possible le personnel de la commune dans son activité syndicale.

Lors de la chute du Gouvernement des Conseils en août 1919 l'actif en espèce de la Fédération des Tramways et Vicinaux qui s'élevait à 300.000 couronnes, somme considérable à cette époque, le bureau de la Fédération et son outillage d'une valeur de 400.000 couronnes tout fut offert *gracieusement* par le Gouvernement à l'organisation nationaliste chrétienne du personnel des tramways. Toutes les tentatives de notre organisation, même auprès du Gouvernement, pour recouvrer ce qui lui revenait de droit ont été vaines jusqu'à ce jour ! La gestion du service des Tramways repose exclusivement entre les mains de personnes d'opinion nettement réactionnaires ; tous les chefs qui ne pouvaient montrer patte blanche, les juifs par exemple, furent inexorablement expulsés.

Il en est de même pour les emplois subalternes : c'est l'opinion politique de tout repos en non l'habileté professionnelle qui décide du sort de l'agent.

Le contrôle de service des tramways en Hongrie repose, en outre, chez le Ministre du Commerce, ce qui est certes une garantie pour une direction ultra-réactionnaire.

Malgré toutes ces difficultés le Comité de notre organisation va courageusement de l'avant. Il poursuit la lutte sous l'œil vigilant de la police.

Nous avons dit précédemment que, dès 1921, le Gouvernement avait fait savoir au Comité que l'organisation pour être reconnue, devait porter à ses Statuts des modifications qui en faisaient, en réalité, un instrument entre les mains du Gouvernement et de la Direction.

Nos camarades ont refusé et depuis lors on n'a autorisé qu'une assemblée de membres par an. Chaque fois l'ordre du jour ne devait comporter qu'un seul point : Modifications aux Statuts !

Nos camarades persistent néanmoins dans leur refus ce qui a déterminé les autorités à faire savoir au Comité, par l'intermédiaire de la police, que l'organisation serait dissoute si l'on ne pliait pas.

Les élections pour le Conseil municipal auront lieu en mai prochain. Dans les milieux des dirigeants ouvriers un robuste optimisme prédomine quant au résultat. On attend la fin de la réaction dans les exploitations communales d'une majorité éventuelle de p. ex. la gauche radicale bourgeoise appuyée par la collaboration du parti ouvrier.

## LES AUTRES SECRÉTARIATS PROFESSIONNELS INTERNATIONAUX

L'Internationale des Mineurs a résolu dans la réunion de son Comité à Hambourg, d'envoyer une délégation en Russie. Il n'a pas pris de décision définitives à l'égard de la composition du Secrétariat. Les travaux du Secrétariat ont été confié, provisoirement, au camarade Cook.

On prendra des décisions plus précises au sujet du départ de la délégation en Russie dans l'assemblée qui se tiendra à Bruxelles le 21 avril.

L'Union internationale des Travailleurs du Bois tiendra son Congrès à Bruxelles au mois de juin. A l'ordre du jour figure e. a. le point suivant : La tâche et la forme d'organisation du mouvement syndical international. Rapporteur : Tarnow (Ouvriers du Bois — Allemagne).



## Congrès des Syndicats maritimes.

Le Fédération française des Syndicats maritimes a tenu son 26<sup>ème</sup> Congrès à Paris du 5 au 7 février 1925. Les organisations de tous les ports importants avaient envoyé leurs délégués.

Le Congrès a pris connaissance du compte rendu moral et financier et y a attaché son approbation. On constate avec satisfaction que l'organisation fortement ébranlée par l'échec de la bataille livrée contre le décret entraînant l'avilissement des conditions de travail, se trouve à nouveau dans une bonne situation.

Une grande partie de la première journée du Congrès a été consacrée à la mise au point des statuts de la Fédération.

La deuxième journée a été consacrée à l'élaboration du programme de lutte.

On a décidé qu'une action sera menée dans tous les ports pour que les engagements aient lieu uniquement dans les bureaux de l'inscription maritime et pour que les marins refusent de souscrire à tout engagement où le minimum de garanties suivantes ne sera pas assuré :

- 1<sup>o</sup> Réciprocité du délai de préavis.
- 2<sup>o</sup> Droit à la conduite, en cas de maladie, blessure ou désarmement dans un port autre que celui d'armement.
- 3<sup>o</sup> Interdiction du travail aux marchandises dans tous les ports, rades, français ou étrangers où il existe normalement des moyens de manutention par une main-d'œuvre extérieure.

La résolution émet en outre le vœu que le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande hâte le vote des projets du Code du travail maritime et du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

On proteste en outre contre l'emploi abusif de la main d'œuvre indigène, moyen dont abusent les armateurs pour avilir les salaires et se soustraire aux lois sociales.

Au cours de la troisième journée, Ehlers, secrétaire fédéral a rendu compte de la délégation adressée au sous-secrétaire d'Etat de la Marine marchande pour prendre connaissance des projets du gouvernement concernant la durée de la journée du travail dans la marine marchande. Le Congrès a approuvé ces démarches et a exprimé l'espoir que les négociations entreprises aboutiront à des résultats heureux pour les marins du commerce. Le Bureau fédéral est en outre chargé de poursuivre une action vigilante pour obtenir une nouvelle application de la journée de huit heures dans la marine marchande. Le camarade Bidegary a assisté aux travaux du Congrès en qualité de représentant de M. T. F.

# Mouvement de la Navigation Maritime dans le Port

Rédigé par le Bureau des Statistiques

## Navires de mer arrivés à Hambourg :

1913				1923				1924			
Total		dont en charge		Total		dont en charge		Total		dont en charge	
Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)
15.073	14.185	12.700	13.085	13.192	15.344	10.587	13.922	12.527	15.540	10.494	14.189

### Les navires arrivés battaient les pavillons suivants :

Nationalité du pavillon	1913		1923		1924		Nationalité du pavillon	1913		1923		1924	
	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)		Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)
Allemagne . . . . .	9.005	8.581	7.001	5 177	6.894	5.788	France . . . . .	132	120	119	347	180	552
Dantsic . . . . .	—	—	119	119	112	97	Espagne . . . . .	32	43	46	142	33	109
Suède . . . . .	352	163	178	138	141	175	Portugal . . . . .	—	—	13	18	35	38
Norvège . . . . .	593	405	764	804	507	536	Italie . . . . .	5	11	56	141	46	150
Danemark . . . . .	516	158	669	398	554	335	Etats-Unis . . . . .	1	3	199	946	185	800
Gr. Bretagne . . . . .	3.500	4.096	2 692	4.748	2.394	4.381	Japon . . . . .	—	—	65	285	83	365
Hollande . . . . .	775	382	1 036	1.596	1.123	1.717	Nationalités diverses . .	129	177	172	388	175	442
Belgique . . . . .	33	46	63	52	65	55							

### Zônes de provenance des navires :

Pays (Zônes de provenance)	a) Total (voiliers et Vapeurs)						b) Vapeurs entrés au port					
	1913		1923		1924		1913		1923		1924	
	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)
Ports allemands . . . . .	4.455	1.245	1.597	1.140	1.907	1.316	1.289	620	928	939	1.085	1.044
Europe septentrionale . . . . .	2.816	929	4.439	1.481	3.820	1.319	1.740	805	2.501	1.192	2.396	1.110
Grande-Bretagne . . . . .	3.979	3.249	3.760	3.737	2.804	2.700	3.920	3.203	3.732	3.718	2.788	2.690
Hollande et Belgique . . . . .	726	654	889	910	1.026	1.111	606	608	824	872	974	1.086
France, Espagne, Portugal, Açores . . . . .	547	463	315	384	477	541	524	444	312	381	477	541
Italie, Autriche, Hongrie, Grèce												
Turquie européenne . . . . .	103	147	110	135	176	203	103	147	110	135	175	200
Bulgarie, Roumanie, Russie européenne Mer Noire, Ukraine . . . . .	227	533	132	269	121	234	227	533	132	269	121	234
<b>Total pour l'Europe</b>	<b>12 853</b>	<b>7 220</b>	<b>11 242</b>	<b>8 056</b>	<b>10 331</b>	<b>7 424</b>	<b>8 409</b>	<b>6 360</b>	<b>8 539</b>	<b>7 506</b>	<b>8 016</b>	<b>6 905</b>
Amérique du Nord britan. sur l'Atlant. . . . .	22	57	71	317	82	367	20	56	71	317	82	367
Etats-Unis sur l'Atlantique . . . . .	451	2.143	470	2.280	456	2.211	451	2.143	469	2 278	454	2 208
Amérique centrale, Indes Occidentales Colombie, Vénézuéla	166	351	107	251	116	289	129	339	106	250	114	288
Brésil . . . . .	119	339	81	258	70	236	113	338	81	258	70	236
Argentine, Uruguay . . . . .	268	905	249	1.033	296	1.252	260	893	248	1 032	295	1.250
Georgie du Sud et Iles Shetland . . . . .	3	7	2	3	1	2	3	7	2	3	1	2
Côte occidentale de l'Amérique . . . . .	186	528	119	399	141	485	94	332	117	393	137	476
Afrique (côte méditerranéenne) . . . . .	64	89	45	49	51	60	64	89	45	49	51	60
Afrique (côte atlantique) . . . . .	305	560	140	301	245	494	305	560	140	301	245	494
Afrique (côte de l'océan indien l'Union Sud-Africaine inclusivement) . . . . .	116	476	90	354	99	412	116	476	90	354	98	410
Asie (côte méditerranéenne) et Mer Noire . . . . .	104	202	118	149	110	183	104	202	118	149	110	183
Arabie et Perse . . . . .	8	22	2	1	4	7	8	22	2	1	4	7
Indes Orientales et Archipel Polynésien . . . . .	245	744	275	1.097	321	1.229	243	742	275	1 097	321	1.229
Chine, Japon et Russie (cote du Pacifique) . . . . .	76	281	136	609	157	695	76	281	136	609	157	695
Australie et les Iles du Pacifique . . . . .	87	261	45	187	47	194	80	249	45	187	47	194
<b>Total pour les pays extra-européens</b>	<b>2.220</b>	<b>6.965</b>	<b>1.950</b>	<b>7.288</b>	<b>2.196</b>	<b>8.116</b>	<b>2.066</b>	<b>6.729</b>	<b>1.945</b>	<b>7.278</b>	<b>2.186</b>	<b>8.099</b>
<b>Total</b>	<b>15.073</b>	<b>14.185</b>	<b>13.192</b>	<b>15.344</b>	<b>12.527</b>	<b>15.540</b>	<b>10.475</b>	<b>13.089</b>	<b>10.484</b>	<b>14.784</b>	<b>10.202</b>	<b>15 004</b>
En outre pour la Pêche hautière . . . . .	1.354	57	1.454	54	1.627	69	950	45	220	18	378	32

1) Les tableaux ci-dessus se rapportent exclusivement à des navires venant de mer ou prenant

## de Hambourg au cours des années 1913, 1923, 1924.

Commerciales à Hambourg <sup>1)</sup>.

## Navires sortis du Port de Hambourg :

1913				1923				1924			
Total		dont en charge		Total		dont en charge		Total		dont en charge	
Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)
16.627	14.440	13.745	10.324	15.984	15.619	12.919	11.328	15.137	15.775	12.538	11.649

## Les navires sortis du port de Hambourg battaient les pavillons suivants :

Nationalité du pavillon	1913		1923		1924		Nationalité du pavillon	1913		1923		1924	
	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)		Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)
Allemagne . . . . .	10.183	8.726	9.753	5.456	9.402	5.972	France . . . . .	129	120	123	360	182	554
Dantsic . . . . .	—	—	122	109	124	103	Espagne . . . . .	35	43	43	134	34	110
Suède . . . . .	418	179	180	196	153	173	Portugal . . . . .	—	—	14	18	37	39
Norvège . . . . .	611	417	769	811	527	544	Italie . . . . .	8	16	56	140	51	165
Danemark . . . . .	617	188	680	399	540	342	Etats-Unis . . . . .	1	3	195	937	181	786
Gr. Bretagne . . . . .	3.523	4.114	2.681	4.720	2.437	4.397	Japon . . . . .	—	—	61	268	83	365
Hollande . . . . .	917	397	1.064	1.635	1.134	1.706	Nationalités diverses . .	148	190	181	384	186	464
Belgique . . . . .	37	52	62	52	66	55							

## Zônes de destination des navires :

Pays (Zônes de distinction)	a) Total (Voiliers et Vapeurs)						b) Vapeurs sortis du port					
	1913		1923		1924		1913		1923		1924	
	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)	Navires	Tonnage (1000 R. T.)
Ports allemands . . . . .	5.077	1.305	1.387	994	2.129	1.248	1.310	641	776	811	941	962
Europe septentrionale . . . . .	3.620	1.075	7.574	1.964	6.265	1.811	1.965	905	2.952	1.514	2.828	1.496
Grande-Bretagne et Irlande . . . . .	4.769	4.758	4.081	4.461	3.353	3.819	4.701	4.700	4.053	4.454	3.329	3.812
Hollande et Belgique . . . . .	701	682	672	785	975	1.135	607	661	641	774	908	1.111
France, Espagne, Portugal, Açores . . . . .	429	317	265	287	317	367	398	298	264	286	314	366
Italie, Autriche, Hongrie, Grèce												
Turquie européenne . . . . .	131	169	96	98	100	107	131	169	96	98	100	107
Bulgarie, Roumanie, Russie européenne Mer Noire												
Ukraine . . . . .	48	89	74	100	75	113	48	89	74	100	75	113
<b>Total pour l'Europe</b>	<b>14.775</b>	<b>8.395</b>	<b>14.419</b>	<b>8.689</b>	<b>13.214</b>	<b>8.600</b>	<b>9.160</b>	<b>7.463</b>	<b>8.856</b>	<b>8.037</b>	<b>8.495</b>	<b>7.967</b>
Amérique du Nord britan. sur l'Atlant. . . . .	23	68	75	309	56	281	21	65	74	308	55	280
Etats-Unis sur l'Atlantique . . . . .	355	1.856	395	2.084	402	2.063	350	1.849	395	2.084	401	2.061
Amérique centrale, Indes Occidentales Colombie, Vénézuéla	152	356	133	298	146	344	137	352	129	297	146	344
Brésil . . . . .	189	438	101	326	112	365	140	392	100	325	112	365
Argentine, Uruguay . . . . .	122	557	216	941	230	1.023	119	552	216	941	229	1.021
Géorgie du Sud et Iles Shetland . . . . .	1	2	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—
Côte occidentale de l'Amérique . . . . .	167	475	143	458	136	453	87	229	135	441	125	427
Afrique (côte méditerranéenne) . . . . .	37	49	65	61	67	68	37	49	65	61	66	68
Afrique (côte atlantique) . . . . .	274	527	139	299	174	378	274	527	139	299	174	378
Afrique (côte de l'Océan indien l'Union Sud-Africaine inclusivement) . . . . .	138	543	119	489	122	496	138	543	119	489	122	496
Asie (côte méditerranéenne) et Mer Noire . . . . .	66	121	48	50	78	82	66	121	48	50	78	82
Arabie et Perse . . . . .	13	36	5	8	6	12	13	36	5	8	6	12
Indes Orientales et Archipel Polynésien . . . . .	162	524	177	682	180	702	162	524	177	682	180	702
Chine, Japon et Russie (cote du Pacifique) . . . . .	100	337	153	647	152	643	100	337	151	642	151	641
Australie et les Iles du Pacifique . . . . .	53	156	66	278	62	265	45	142	66	278	62	265
<b>Total pour les pays extra-européens</b>	<b>1.852</b>	<b>6.045</b>	<b>1.835</b>	<b>6.930</b>	<b>1.923</b>	<b>7.175</b>	<b>1.690</b>	<b>5.790</b>	<b>1.819</b>	<b>6.905</b>	<b>1.907</b>	<b>7.842</b>
<b>Total</b>	<b>16.627</b>	<b>14.440</b>	<b>15.984</b>	<b>15.619</b>	<b>15.137</b>	<b>15.775</b>	<b>10.850</b>	<b>13.253</b>	<b>10.675</b>	<b>14.492</b>	<b>10.402</b>	<b>15.109</b>
En outre pour la Pêche hautière . . . . .	1.358	57	1.454	54	1.625	68	954	45	220	18	376	32

la mer dans des buts commerciaux. Le tonnage est exprimé en unités de 1.000 R. T. neto.



## A tous échos.

Alors que près de 82.000 personnes sont porteurs de £30.000.000 d'actions de la Great Western Railway (Angleterre), moins de 22.000 personnes détiennent pour au moins £ 73.000.000 d'actions de cette société. Il ne résulte que l'armée de 80.000 personnes détenant 29% du capital sert bel et bien de paravant au 22.000 personnes dont l'apport en capital s'élève à 61%. C'est là la conclusion à laquelle arrive le *New Statesman* dans ses considérations sur la répartition des actions de la Great Western Railway.

Le vapeur «Belgenland» de la Red Star Line a quitté New York pour un voyage autour du monde. Le navire parcourra en 133 jours 28.000 milles et offrira à ses passagers l'occasion de visiter 60 villes différentes. Le record des aviateurs mondiaux américains sera ainsi battu et de beaucoup. Ceux-ci ont parcouru 27.000 milles parcouus qui a demandé 150 jours.

Les lignes norvégiennes de navigation sur l'Amérique et l'Association des Affrêteurs d'Oslo ont offert aux policiers le montant total de 10.000 couronnes à titre de reconnaissance pour les services rendus lors de la récente grève des ouvriers des ports. Cette somme aurait pu être employée plus utilement à l'amélioration des conditions d'hygiène à bord des navires norvégiens. Le fait seul que la Croix Rouge a fait des propositions sérieuses à ce sujet aux armateurs, en dit long sur la situation à cet égard.

La Interstate Commerce Commission aux Etats-Unis a constaté que la contrôle automatique des trains eût empêché 50 accidents en une année, sauvé la vie de 113 personnes et préservé 780 personnes de blessures. Cela n'empêche pas les Compagnies de Chemins de fer, qui reculent devant les frais, de s'opposer à l'introduction du système d'acrochage automatique. Elles ont su imposer certains cas, l'ajournement de la date extrême où l'introduction de cette innovation devra avoir lieu.

Au Congrès des Syndicats américains, A. B. Swales, président de la Confédération du Travail anglaise, qui y était délégué avec C. T. Cramp, membre du Conseil Général de l'I. T. F., déclara e. a. «Le chômage qui avait affecté jusqu'ici surtout les journaliers et les ouvriers non-qualifiés s'étend rapidement à d'autres catégories de travailleurs.

«Plusieurs dirigeants de syndicats avec qui j'ai eu l'occasion de causer m'ont affirmé qu'ils comptent sur une forte aggravation du chômage parmi leurs membres».

Charles Trevelyan membre travailliste au Parlement anglais et ancien ministre de l'Education a recommandé récemment l'institution d'une ambassade ouvrière en Russie.

La gestion industrielle scientifique dans les ateliers des chemins de fer allemands a permis d'effectuer en 30 à 40 jours des réparations aux locomotives qui, avant la guerre, demandaient 108 journées de travail. (Déclaration du Directeur général de la Société des Chemins de fer du Reich.)

Ernest Mahaim, professeur à l'Université de Liège, Ministre d'Etat, a calculé qu'en 1923 le nombre des trajets parcourus en chemins de fer sur le territoire belge par les ouvriers abonnés s'élève à 103.262.230. On évalue à 240.443.930 le nombre total des voyages ce qui revient à dire que près de la moitié des «voyageurs» est composée d'ouvriers abonnés. Le nombre des billets d'ouvriers valable durant une semaine, s'élevait à 8.477.348.

Au cours de l'année 1924 le montant total de salaires hebdomadaires payés dans l'industrie du transport anglaise a augmenté de £ 119.700. En 1923 ce montant avait suivi une ligne descendante: le montant correspondant des salaires hebdomadaires avait diminué de £ 123.700.

Au cours de l'année 1924 le montant total des salaires hebdomadaires des transports anglaise 80 conflits de travail où se trouvèrent intéressées 245.000 personnes. Les journées de travail perdues de ce fait se chiffrent à 3.127.000.

## Esperanto.

*L'esperanto est admis dans le service télégraphique.*

Le gouvernement helvétique a décidé d'admettre l'esperanto dans le service télégraphique suisse. Cette décision a été prise en considération de celle de la Société des Nations qui a reconnu la langue internationale auxiliaire comme langue télégraphique.

*Extension donnée à la presse esperantiste.*

A dater de janvier 1925 «l'Esperanto Triumfonta», anciennement hebdomadaire, paraîtra deux fois par semaine sous le titre de «Heroldo de Esperanto».

«Sennaciulo», l'organe de l'organisation internationale des ouvriers esperantistes paraîtra chaque semaine à partir de janvier. Cette organisation publie également une revue mensuelle, consacrée surtout à la littérature, les sciences et l'éducation.

*L'Esperanto dans la presse des organisations de l'I. T. F.*

«Signalen», l'organe des cheminots suédois ainsi que le «Eisenbahner» de la Fédération des Cheminots d'Allemagne, contiennent à tout moment des articles et des communications sur l'esperanto.

On relève, fréquemment aussi, des jugements favorables à l'esperanto dans les feuilles des marins suédois, cheminots anglais, ouvriers du transport belges, personnel de la locomotive anglais et suédois et cheminots suisses.

La «Railway Review», organe des cheminots anglais (N. U. R.) a commencé la publication d'un cours d'Esperanto. Chaque semaine une leçon est ainsi reproduite dans ses colonnes.

N.

## LES LIVRES REÇUS

Recueil des lois et règlements concernant la marine marchande française.

Compte-rendu des travaux de la Conférence des Ouvriers du Transport scandinave, Christiania 1924.

*Sindacato Trasporti Secondari*, Rapport moral présenté au 3ième Congrès national, tenu à Rome en novembre 1924.

(La gestion coopérative des «Trasporti Secondari»), par l'ing. Mario Poinelli. Publié par le Consorzio Trasporti Secondari, Corso Umberto 380, Rome.