

# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

## IF

N<sup>o</sup> 2.

AMSTERDAM,  
VONDELSTRAAT 61 15 novembre, 1922

### COMMUNICATIONS DIVERSES.

Le Congrès International de la Paix.  
La Haye (Pays Bas), 10 au 15  
décembre 1922.

(Service de Presse F.S.I.) La Fédération Syndicale Internationale a, depuis sa reconstitution, directement par son action syndicale internationale et par ses résolutions répétées concernant la reconstruction économique de l'Europe et la sécurité de la paix, entrepris consciemment la lutte contre les dangers qui, dans les circonstances actuelles, ne peuvent que mener, hélas trop vite, à de nouvelles guerres. La Conférence pour le désarmement convoquée par elle en novembre 1921, l'institution du comité international permanent qui doit avant tout diriger la guerre contre la guerre et les décisions unanimes du congrès syndical international de Rome, sont des signes visibles que le prolétariat organisé est décidé à s'opposer à toute tentative de jeter de nouveau les peuples dans une catastrophe telle que la guerre mondiale, dont vainqueurs et vaincus ont encore aujourd'hui à souffrir des conséquences économiques inévitables.

Déjà en juin de cette année, le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale a entrepris l'inauguration d'une propagande intensive et générale. Comme première mesure, on a prévu la création d'un fonds, dont les ressources doivent être employées exclusivement à combattre la réaction et la guerre. Les contributions ne doivent pas provenir de la caisse des organisations, mais être apportées directement par les ouvriers eux-mêmes. La pensée directrice est que chaque ouvrier doit être amené à considérer la lutte pour la paix comme une affaire personnelle, comme un devoir de l'accomplissement duquel il est responsable, comme la grande mission du prolétariat organisé au service de l'humanité.

La deuxième grande mesure importante décidée par la Fédération Syndicale Internationale est le Congrès International de la Paix, qui aura lieu à la Haye, à la fin de cette année. La condition générale pour la participation à ce congrès est l'adhésion aux résolutions prises à Rome, concernant la lutte contre la guerre et le militarisme dans lesquelles la Fédération Syndicale Internationale a fixé les directives de son action. Les représentants des organisations affiliées et des secrétariats professionnels internationaux constituent le noyau des participants, mais, outre ces cercles purement syndicaux, il y a lieu de comprendre aussi dans cette lutte commune les partis politiques appartenant à la 2e Internationale et à l'Internationale Socialiste de Vienne.

Car, à côté de l'action syndicale, qui suivant les circonstances, peut aller jusqu'à l'emploi des moyens extrêmes, la grève générale, la lutte politique contre la guerre, menée au sein des parlements nationaux et des organismes internationaux prend une signification extraordinaire. Eviter la guerre par une politique conduite suivant un plan de désarmement, de réduction et de contrôle de l'industrie des munitions, ainsi que par un programme scolaire modifié qui débarasse l'esprit des enfants de l'histoire guerrière pure et tourne leur enthousiasme vers les hommes qui ont ouvert de nouvelles voies dans les domaines spirituels, techniques et sociaux, ce sont là des tâches préservatrices et éducatrices non moins importantes que l'action directe, et qui ne peuvent être réalisées que par l'accroissement de la puissance du prolétariat dans la vie politique et économique.

Toutes les associations pacifiques qui souscrivent aux résolutions sus-mentionnées seront représentées au congrès de la Paix. Les années d'épouvante, auxquelles le Traité de Paix n'a nullement mis fin, ont également pénétré de larges cercles du monde bourgeois de l'idée, que la guerre provoque aussi dans les pays vainqueurs de lourdes crises économiques, pour ne pas parler des conséquences catastrophiques qui dépouillent de véritable vie toute une génération dans les pays vaincus. Si les milieux représentés dans ces associations sont amenés à un sentiment de communion dans l'action commencée par la Fédération Syndicale Internationale, cela signifiera un élargissement important du front contre la guerre pour le mouvement ouvrier et pour tous ceux qui unissent leurs efforts pacificateurs en co-opération avec la plus forte puissance anti-guerrière existante : le prolétariat organisé.

x                    x  
                          x

## PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

### La journée de 8 heures des cheminots français.

Le 15 octobre, est entrée en vigueur la nouvelle loi sur la durée du travail des cheminots français. Les dispositions exécutoires de l'ancienne loi, pour ce qui concerne les chemins de fer du moins, avaient été rédigées et signées en 1919 par une Commission paritaire composée de représentants des sociétés ferroviaires, de la Fédération des cheminots français et du Ministre des Travaux publics. Il avait été convenu que toute modification des dispositions concernant la journée de 8 heures serait faite d'entente entre employeurs et employés, et n'entrerait donc en vigueur qu'après nouvelle convocation de cette Commission. Or, le Ministre des Travaux Publics, Le Troquer, sans la reconvoquer et sans tenir compte des modifications proposées par les Organisations des Cheminots, a, de sa propre autorité, supprimé la journée de 8 heures. Le décret est légitimé par la raison que les sociétés ferroviaires françaises font annuellement un déficit de 2 milliards de francs.

Le nouveau décret déclare, en premier lieu, qu'il n'est pas applicable à toute une série de fonctions, dont la nature ne comporte pas de réglementation de la durée du travail. Il établit ensuite le principe que la durée du travail effective ne peut excéder 2504 heures par an. (En même temps, le décret prévoit 450 heures annuelles pour travaux exceptionnels.) Les agents dont le travail est intermittent peuvent être astreints à des présences ne dépassant pas douze ou quinze heures par jour selon leurs fonctions. Ceux qui sont assujettis à un horaire variable ne doivent tenir compte que d'un maximum mensuel d'autant de fois douze heures qu'il y a eu de journées de travail dans le mois.

Les agents, dont le travail est effectif pendant toute la durée de leur présence, ne peuvent être retenus, en général, pendant plus de 10 heures par jour. Pour telles fonctions particulières, à horaire variable, ils ne sont cependant tenus que d'observer un total mensuel.

Toutes les Organisations de Cheminots protestèrent contre cette violation manifeste de la résolution de la Commission de 1919 et déclarèrent la loi illégale. Le député Lobet interpella le ministre Le Troquer et lui rappela l'entente de 1919. Le 16 octobre, une délégation des cheminots fut reçue par le Ministre-Président. Le Troquer assistait à l'entrevue. La délégation proposa une durée de travail sur la base de 298 jours de travail et 2384 heures annuelles, mais réclama, pour la réalisation de cette proposition, une nouvelle convocation de la Commission paritaire.

Grâce aux nombreuses exceptions prévues de l'ordonnance, une durée de travail de 10 voire de 12 heures journalière est possible. Les explications de Le Troquer à ce sujet n'ont pas satisfait les cheminots. Le Comité, dans sa séance du 27 octobre, se décida à une propagande de grand style en faveur de la journée de 8 heures et à la lutte contre l'ordonnance de Le Troquer aussi longtemps qu'elle n'aurait pas été retirée. Le Comité décida en outre de soumettre la question à la Conférence Internationale du Travail. La résolution suivante fut adressée télégraphiquement à Jouhaux et au Président de la Conférence du Travail:

"Fédération Cheminots confédérés vous invite protester énergiquement contre violation par Gouvernement français loi de huit heures dans Chemins de fer contrairement aux résolutions de conférence Washington partie 13 du Traité Paix, des quarante-trois conclusions issues des Commissions paritaires contresignées par Gouvernement français."

Le résultat en fut nul.

Si la lutte pour la journée de 8 heures est devenue si difficile, la cause en est dans l'influence croissante des cercles patronaux, sur le gouvernement et l'administration. Cette influence toutefois ne l'ût jamais devenue si forte, si les Communistes n'avaient affaibli le front unique des cheminots par une querelle politique entre frères. La question d'un front unique est redevenue actuelle tout dernièrement, à l'occasion d'une action entreprise par le Comité des cheminots. Ce Comité est en effet entré en pourparlers avec les Organisations des cheminots, même les Organisations des Extrémistes, pour mener une action commune contre l'ordonnance de Le Troquer.

Par tout le pays, des assemblées communes de toutes les organisations très fréquentées furent organisées. A Paris, par exemple, 10.000 cheminots protestèrent contre l'atteinte portée à la journée de 8 heures.

Quoique les perspectives de détourner le mal soient momentanément assez défavorables, la lutte ne doit pas pour cela être suspendue.

C'est ce qui ressort de la résolution suivante, votée par une assemblée tenue à Paris par la Fédération, affiliée à l'I.T.F., et dont voici le texte:

"Les cheminots confédérés de la région parisienne, après avoir entendu les camarades Bidegaray, Guiraud et Dumoulin, constatent que le régime des huit heures dans les chemins de fer a été défini en 1919 par des conclusions paritaires au bas desquelles on trouve les signatures des représentants du personnel des Compagnies et du ministre des travaux publics, que ces conclusions n'ont pas été dénoncées malgré l'invitation qui fut faite aux Compagnies devant le conseil supérieur des chemins de fer, que, dans ces conditions, elles restent toujours valables et que, conformément à la loi du 23 avril 1919, tout décret portant règlement d'administration publique pour les chemins de fer doit se référer à ces conclusions.

Ils émettent une protestation véhémement contre le décret du 14 septembre, lequel ne se référant pas à ces conclusions, est une violation de la loi.

Ils déclarent que pour l'accomplissement normal du service ils se conformeront aux règlements remis à chaque agent, contenant les instructions à observer par eux pour la bonne marche du service et éviter les accidents.

Ils déclarent, en outre, ne pas sacrifier la condition sociale des travailleurs du rail à l'intérêt des Compagnies.

Ils invitent le groupe parlementaire de défense des cheminots à mener toute action utile auprès du gouvernement pour faire respecter la loi du 23 avril 1919 et se séparent aux cris de: "Vive la Fédération confédérée! Vive la C.G.T.!"

Nouvelles contributions à l'histoire des persécutions des  
cheminots en Hongrie.

Dans ces derniers temps, par ordre ministériel, le décret suivant a été transmis aux chefs des chemins de fer par la direction des chemins de fer hongrois, dont voici la teneur.

Décret très confidentiel sur l'interdiction visant les journaux  
dits "Jelzo" et "Lampa".

"Par disposition du Ministère royal (?) hongrois de l'Intérieur, datée du 2 octobre de l'année passée, les journaux cheminots édités et rédigés à Budapest par Julius Lukács et Aladár Weissshaus sont frappés de la défense de paraître et d'être lus, vu leur contenu dangereux pour l'ordre et la sécurité publiques. Le chef de la police de Budapest a reçu l'instruction de diriger toute son attention vers des tentatives qui auraient pour but de déjouer ce décret sur la presse, ou de faire paraître des journaux similaires d'un caractère aussi tendancieux et trompeur et d'en informer la direction, après en avoir fait la confiscation."

Le décret dit en outre :

"Vu les expériences faites à ce jour, il est fort probable que sous le titre "Lampa" et "Jelzo" est publié le journal "Vasutas" dont l'impression a déjà été défendue jadis, et que l'intention existe de faire passer en fraude celui-ci sous un nouveau nom chez les employés et spécialement chez les ouvriers.

Nous vous enjoignons donc l'ordre de faire, dans votre milieu d'action, tout votre possible pour empêcher la propagation de ces produits de la presse."

La statistique suivante montre les victimes de l'Union des Cheminots Hongrois, qui ont été condamnés, internés ou bien mis à la retraite par mesures coercitives, par le gouvernement hongrois. Plus de 900 membres ont été en prison préventive durant des mois; plus de 450 ont été frappés d'emprisonnement ou bien internés. Beaucoup ont été condamnés à des peines de prison de 10 à 15 ans. Environ 270 ont été internés. Aujourd'hui, il y en a encore 14 en prison et 20 autres ont été déportés en Russie en échange de prisonniers. 300 membres ont été forcés de prendre leur retraite. Près de 800 membres ont été renvoyés par suite d'enquêtes dites disciplinaires. A ces gens, nulle rente viagère n'est servie. Il y a toujours des gens qui se trouvent, en ce moment encore, en prison préventive.

L'Union compte à présent 8700 membres, soit le 35 % de tous les cheminots. Malgré la grande terreur exercée, le nombre des adhérents s'accroît de jour en jour.

Le gouvernement hongrois est persuadé que la continuation de son règne de terreur, contraire à toute loi, n'est possible que grâce à une répression très sévère du parti ouvrier. Il fait donc tout pour le subjuguier et pour empêcher le mouvement des cheminots visant à une existence plus digne d'hommes, ainsi que pour éloigner d'eux les journaux qui pourraient les éclairer.

x

x

x

L'assemblée annuelle de l'Union Allemande des Cheminots.

Le 10 septembre dernier, a eu lieu à Munich l'assemblée annuelle de l'Union Allemande des Cheminots, 300 délégués, ainsi que de nombreux hôtes étrangers, ont assisté à cette assemblée.

Le Président Scheffel a donné lecture du rapport moral. Dans un discours de sept heures, il condamne entre autres les visées des Communistes, qui voulaient se servir de l'Union comme d'instrument d'un parti politique. Il se tourne en outre aussi contre la nouvelle forme des projets de Stinnes. De l'avis de Scheffel, la question pendante sur la forme de l'organisation ne pourrait être résolue, pour le moment, par la fusion de l'Union Allemande des Cheminots avec celle des Ouvriers du Transport. Ce point fait naître des débats et on s'accord finalement sur une coopération très étroite des deux Unions.

Tomschik (Autriche) salue l'assemblée annuelle de la part de tous les délégués étrangers. Il est heureux de communiquer, que, des 120.000 cheminots autrichiens, 110.000 sont affiliés à l'Organisation unifiée autrichienne des Cheminots.

La résolution suivante se rapportant à l'Organisation Unifiée des Cheminots et Employés, a été adoptée :

"Pour veiller avec succès aux intérêts tant personnels que positifs des Cheminots allemands, il faut :

1. que les groupes des différentes branches s'unissent dans la solidarité la plus étroite;
2. que toutes les difficultés, quant à la forme de l'organisation soient aplanies.

La seconde assemblée générale s'attend donc à ce que le Comité ne tarde pas à entrer en pourparlers avec l'Union nationale des Employés et Aspirants des Chemins de fer allemands, afin d'amener son affiliation à l'Union allemande des Cheminots."

On a pris des décisions sur : la majoration des traitements des cheminots des contrées rhénanes-westphaliennes, la majoration des retraites des employés, l'assimilation des retraites des ouvriers à celles des employés, ainsi que l'amélioration de la situation économique allemande. Une protestation est lancée contre l'exécution des socialistes révolutionnaires en Russie.

L'assemblée annuelle se déclare expressément d'accord avec les décisions du comité du 7 janvier 1921 et du 10 avril 1922, dirigées contre les destructeurs de l'Organisation. Après l'étude des dossiers, la Commission des réclamations constate, qu'aucun membre n'a été exclu de l'Union pour cause d'adhésion à un parti politique. L'inobservation des statuts et des décisions de l'Union en furent au contraire les causes réelles.

Enfin, un nouveau comité exécutif a été élu et il a été arrêté que la prochaine assemblée générale se tiendra à Francfort s/Main.

x

x

x

Fin de la grève des Ouvriers des ateliers des Chemins de fer  
aux Etats-Unis.

La grève défensive des Ouvriers des ateliers des Chemins de fer, proclamée le 1<sup>er</sup> juillet 1922, s'est terminée par une victoire complète des Ouvriers, après une lutte opiniâtre de 4 mois. Quatre cent mille ouvriers, syndiqués dans les Organisations suivantes, ont participé au conflit:

International Association of Machinists (mécaniciens-constructeurs);  
International Brotherhood of Blacksmiths,  
Drop Forgers and Helpers (Forgeurs, Etampeurs et Aides);  
International Brotherhood of Boilermakers, Iron Ship Builders and  
Helpers of America (Grosse Chaudronnerie, Ouvriers de la  
Construction navale en fer et aides);  
Amalgamated Sheet-Metal Workers' International Alliance  
(Chaudronniers de cuivre);  
Brotherhood of Railway Carmen of America (Ouvriers en wagons);  
Brotherhood of Electrical Workers (Electriciens).

La grève fut provoquée par la décision de l'Office Central ferroviaire (Railway Board) qui réduisit de 5 à 9% le salaire horaire, ce qui le porta au-dessous du taux de 1915. L'Office ferroviaire fut forcé à cette tentative par la pression des "Rois des Chemins de fer" qui voulaient profiter du chômage aigu pour réduire les salaires, et cela malgré l'augmentation de leur bénéfice net et la diminution des frais d'exploitation.

La grève qui fut générale, fut conduite sans défaillance et eut la pleine sympathie du mouvement ouvrier américain, qui se développa considérablement durant le conflit. Au cours de celui-ci, les Organisations militantes eurent à subir des attaques acharnées de la part de la Haute Finance et du Capital ferroviaire, qui représentaient la grève comme un crime envers l'Etat et la Justice.

Les Cheminots, ayant décliné l'offre de médiation faite par le Président Harding et tenant à prouver qu'ils étaient résolus à lutter jusqu'au bout, le Président Harding déclara à la Chambre des Députés que les chemins de fer devraient être soumis à un régime disciplinaire (en passant à l'Etat), si la grève ne se terminait pas dans le plus bref délai, et on nommait déjà le général Pershing comme le dictateur prescriptif de tous les Chemins de fer des Etats-Unis.

On finit par trouver une solution: les grévistes reprirent le travail, à condition de conserver tous les droits dont ils avaient joui avant la guerre. On institua, en septembre, une Commission paritaire dont les travaux ne sont pas encore terminés, mais on peut dire dès maintenant que la grève a été un événement de grande importance, non seulement pour les Ouvriers des ateliers et pour les Cheminots en général, mais pour toute la classe ouvrière américaine, vu qu'elle a réalisé le front unique des Ouvriers des ateliers, répartis jusqu'ici sur 6 Organisations, et qu'elle amènera, de ce fait et peut-être dans un avenir prochain, la Centralisation rapide du mouvement ouvrier ferroviaire d'Amérique.

Union des Cheminots de Norvège.

Cette Organisation fête, ces jours-ci, son trentième anniversaire.

Nous lui adressons nos vœux, à elle et à sa direction. Nous souhaitons de tout cœur qu'elle poursuive à l'avenir son activité en faveur des Cheminots de Norvège, dans le sein de notre I.T.F., en relation organisatoire avec les autres Organisations des Cheminots, des Travailleurs des Ports et du Transport et des Marins de Norvège et des autres pays. Puisse cette activité avoir de beaux résultats pour toute la classe ouvrière, en général, et pour les Cheminots norvégiens, en particulier.

x                    x

x



## OUVRIERS DU TRANSPORT.

### La XXVIème Assemblée annuelle de la Fédération allemande des Ouvriers du Transport.

Le 3 septembre dernier, l'assemblée annuelle de la Fédération des Ouvriers du Transport a eu lieu à Berlin. En dehors des 305 délégués ayant le droit de vote, de nombreux hôtes étrangers y prenaient part. L'assemblée avait invité également les camarades survivants des 24 participants du Congrès de fondation d'Altenbourg de l'année 1897.

Le Président Schumann remémora, les 25 années écoulées, qui furent une école très efficace pour les Ouvriers du Transport. Le résultat de la lutte des 25 dernières années prouvant que la Fédération allemande des Ouvriers du Transport est - grâce à ses 600.000 membres - une des plus fortes Organisations du monde. Ce chiffre énorme l'a mise à même de soigner de son mieux les intérêts de ses membres.

L'assemblée a prêté son entière attention au discours de bienvenue du délégué de l'I.T.F. Le discours d'Edo Riamen culmine dans la déclaration, que le mouvement ouvrier international s'opposera à l'anéantissement de la république allemande et du mouvement ouvrier allemand que pourraient provoquer les conditions terribles de Réparations.

Au nom des Ouvriers du Transport et des Ouvriers des ports et docks dont le 95 % sont organisés, ainsi que des marins belges, Mahlman félicite la Fédération de son 25e anniversaire.

Brautigam de l'Organisation hollandaise-soeur remet aux Ouvriers allemands du Transport un grand tableau en signe de parfaite approbation de leur travail.

Büchi (Suisse) montre l'attaque internationale réactionnaire et relève que la vraie Ligue des Nations n'a pas son siège à Genève, mais bien là, où se trouvent les sommités du Mouvement Ouvrier International.

La Fédération suédoise des Ouvriers du Transport, était représentée à cette assemblée par Lindley.

L'assemblée a blâmé l'attitude du roi sans couronne Stinnes, qui même encore ces derniers temps, a déclaré lèse-patrie toute politique de Réparations et qui, depuis, s'est rallié à cette même politique. Il est connu, qu'en vertu de l'accord de Wiesbaden les réparations en nature se trouvaient sous le contrôle du gouvernement. Plus tard les capitalistes français, belges et allemands, ont, par de sourdes menées, forcé le gouvernement allemand d'abandonner son rôle d'intermédiaire. Sans ce contrôle, les Réparations sont devenues une affaire purement capitaliste et il s'ensuit un parfait désaccord entre la méthode de Réparations visées par Stinnes et celle des ouvriers libres. Stinnes gagne à son accord avec Lubersac 40 milliards. Il traite à Londres de la question des chemins de fer, commerce avec la Russie et est proclamé le sauveur de la patrie.

Dans une résolution, se rapportant à ces points, l'assemblée déclare que la situation économique de l'Allemagne est à la longue intenable et la conduira forcément à la ruine. Les causes de ce chaos sont les conditions-mêmes du Traité de Paix de Versailles, que l'Allemagne - malgré la meilleure volonté - est incapable de remplir, si elle ne veut risquer

d'arriver à la banqueroute et ensuite de mourir lentement d'inanition. L'assemblée demande donc la révision des conditions, des Réparations comme il a été d'ailleurs stipulé par le Congrès de la Fédération Syndicale Internationale d'Amsterdam, au mois de mars 1921.

En outre, il a été adopté une résolution sur l'organisation définitive de l'Union du Trafic. Elle aura, par son caractère d'Organisation unique des Ouvriers du Transport et des Cheminots allemands à veiller aux intérêts communs des fonctionnaires, des employés et des ouvriers du commerce, du Transport et du Trafic.

Une autre résolution autorise les délégués à continuer leur mission dans les Communautés de travail (conseil national économique, centres d'exportation etc.)

Enfin, le comité exécutif a été réélu et renforcé de quelques membres.

x x  
x

Contrat de réciprocité passé entre le "Dansk Arbejdsmandsforbund" et les Ouvriers du Transport allemands.

En septembre dernier, un contrat de réciprocité, réglant le passage et l'admission des membres ayant trouvé du travail dans un autre pays, a été signé par le "Dansk Arbejdsmandsforbund" et les Ouvriers du Transport allemands.

Il y est stipulé, qu'il est interdit aux adhérents sans travail de l'organisation d'un pays de passer à celle de l'autre. Après une occupation ininterrompue de 4 semaines, les membres ont plein droit à la jouissance des institutions de l'organisation et peuvent, en cas de chômage, toucher un secours de voyage nécessaire à leur rapatriement.

Ce secours n'est alloué qu'aux membres adhérant à une Union contractante au moins depuis 12 mois. Le montant total de ce secours ne peut pas dépasser la prestation maximale.

En conformité aux statuts, l'Union procurera du travail à ceux qui dans les 4 semaines deviennent chômeurs.

De même, il est interdit d'accorder toute indemnité de chômage ou de payer pour l'intérieur du pays, des frais de voyage aux membres ne pouvant justifier un travail d'au moins 4 semaines consécutives.

Un membre rentrant dans sa patrie, recourra immédiatement dans ses anciens droits, alors même que, à ce moment là, il serait sans ouvrage.

Le contrat court du 1er juillet 1922 et ne pourra être dénoncé que trois mois avant la fin de l'année civile.

x x  
x

La grève des déchargeurs des minerais à Anvers.

Il existe deux méthodes de déchargement des minerais dans le port d'Anvers. Les minerais de qualité inférieure sont déchargés en entreprise, à raison de Fr.1,25 par tonne, par équipe de 8 ouvriers. Les hommes du pont se paient à la journée, à raison de 27 frs. par jour.

Quant aux minerais de meilleure qualité, dont on peut décharger un plus grand nombre de tonnes par jour, les patrons les font décharger à la journée afin d'emporter seuls les gros bénéfices.

Les déchargeurs de minerai ont donc demandé de décharger à entreprise toutes les qualités de minerais, mais se sont heurtés au refus des patrons.

Ceux-ci laissèrent sans réponse la demande de l'Organisation et en outre refusèrent de se rendre à l'invitation de la Commission du Port qui les priaient de venir discuter avec elle.

Tous les déchargeurs de minerais, au nombre de 250, quittèrent le travail et 14 bateaux restèrent en souffrance.

Ce fait détermina les patrons à s'aboucher avec la Commission du Port, mais les discussions restèrent sans résultat. Par conséquence la grève dure encore. (17 novembre)

x                      x  
                            x

## GENS DE MER.

### Anvers : Grève des Marins.

Tout d'un coup, sans la moindre discussion ni préparation, les marins qui s'étaient loués pour 8 bateaux, refusèrent de s'embarquer. Les marins déclaraient qu'ils ne voulaient plus aller en mer aux salaires actuels. Comme tous ces marins étaient organisés, ils se rendirent auprès de la direction de leur Organisation.

Les salaires mensuels étaient de 420 frs pour un matelot et de 437,50 frs pour un chauffeur. De ce salaire on retient 3 % pour la caisse de secours de l'état, plus les taxes professionnelles. La valeur des livres anglaises, du dollar, du florin et de la monnaie scandinave a tellement augmenté, que le marin, qui, pendant son voyage doit acheter dans un port étranger quelques objets de première nécessité, doit payer 80 frs. pour un livre anglaise, de telle sorte que, à son arrivée chez lui, il ne lui reste que 300 frs, après 30 jours de labeur, à donner à sa famille. Avec ça, on avait encore beaucoup de difficultés à se faire payer la rémunération des heures supplémentaires.

Leur patience était à bout, disaient les marins. Immédiatement les revendications suivantes furent formulées : une augmentation de 200 frs de salaire mensuel et paiement des heures supplémentaires à raison de 3.50 frs. l'heure. Les armateurs furent mis au courant des revendications des marins. Le 1<sup>o</sup> novembre on proposa aux marins de s'enrôler aux conditions anciennes, avec promesse que les armateurs examineraient leurs revendications et qu'une amélioration éventuelle des salaires serait payée avec effet rétro-actif pour ceux qui se seraient enrôlés à partir du 9 novembre. Les marins n'acceptèrent pas cette proposition.

La proposition d'un armateur, dont un bateau, à Gand, devait partir, fut acceptée provisoirement. Cette proposition disait : 100 frs d'augmentation de salaire mensuel, paiement de toutes les heures supplémentaires, et, dans le cas où les armateurs belges concluraient un accord avec l'Union des Marins de payer plus de 100 frs d'augmentation, cet armateur payerait le "surplus" avec effet rétro-actif.

Les négociations furent continuées le 1<sup>o</sup> novembre. Le Comité, se basant sur le fait de l'accord provisoire avec un armateur, demandait, à l'assemblée des grévistes, mandat d'entamer des pourparlers pour la revendication de 100 frs par mois d'augmentation et paiement de toutes les heures supplémentaires.

Quoique le secrétaire employait toute son influence à faire accepter ces revendications, la proposition du comité fut rejetée par vote secret par 167 voix contre 30, et la revendication de 200 frs d'augmentation de salaire fut maintenue.

Les marins belges tiennent bien, mais les armateurs tâchent d'enrôler des remplaçants étrangers.

x

x

x

La grève des Marins français.

La grève des Marins français, proclamée en réponse au décret du gouvernement visant la révocation de la loi d'huit heures, a été levée, après une lutte de 54 jours.

Il n'a pas été possible de repousser l'attaque brutale que la réaction française dirigeait contre cette conquête des marins; la situation économique déplorable, le marasme où se trouve le commerce, le fait que la journée de huit heures n'est pas applicable aux marins d'autres pays, les dissidences dans l'Organisation Internationale, sont autant d'éléments qui ont influencé défavorablement le résultat du conflit. Pourtant les héroïques grévistes français sont restés ce qu'ils étaient, les pionniers qui ont lutté pour la journée de huit heures pour les marins, et pour conquérir à ceux-ci les mêmes droits que ceux dont jouissent les autres catégories du prolétariat. Ce sont eux qui ont porté le premier coup et, dès que l'occasion s'offrirait de nouveau, la lutte pour les huit heures sera reprise avec énergie.

Au début, la grève avait été générale: les opérateurs de la télégraphie sans fil, les médecins et même les officiers du bord s'étant rangés du côté des marins; mais le gouvernement ayant réussi à engager des équipages dans les ports de l'Atlantique, ayant eu recours à des jaunes (non-marins), à des officiers de bord de nationalité étrangère (ce qui est contraire à la loi française) et à des pêcheurs, sans travail à cause de la crise de la pêche, la grève dut être levée pour les ports de l'Atlantique, afin de ne pas enlever aux grévistes toute possibilité d'engagement après le conflit.

La lutte continua pour les ports méditerranéens, mais il fut impossible de faire entendre raison au gouvernement et aux armateurs, par le fait seul que le conflit durait à Marseille, le port le plus important de la France.

L'I.T.F., qui avait mis 25.000 frs. à la disposition de l'Organisation maritime française, organisa une action de secours parmi les Organisations affiliées à elle. Diverses Organisations ont déjà répondu et nous nous proposons de donner, dans notre prochain numéro, l'aperçu des sommes reçues des divers pays.

x x x

La prochaine Conférence maritime de l'I.T.F. aura à étudier les moyens de livrer internationalement la lutte, dans le but de faire obtenir la journée de huit heures aux marins. Par l'affiliation des Marins français à l'I.T.F., la section maritime de celle-ci est devenue la véritable représentante des Marins d'Europe.

x x

x