

BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAÎT LES 1^{ERS} ET 15 DE CHAQUE MOIS EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND, ESPAGNOLE ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE:
AMSTERDAM [PAYS BAS]
61, VONDELSTRAAT
TÉLÉPHONE: SUD 186

CASE POSTALE 996
AMSTERDAM

NUMERO 1

AMSTERDAM, LE 1^{ER} JANVIER 1923

Sommaire: *Communications diverses:* Sous une forme nouvelle. — Le Congrès Mondial de la Paix à la Haye. — Réunion du Comité Exécutif de l'I. T. F., tenue le samedi 16 et le dimanche 17 décembre 1922 à la Haye. — Comment la liberté de la presse est rendue illusoire. — *Cheminots:* Représentation syndicale aux enquêtes, instructions etc. — La nationalisation des chemins de fer en Irlande. — Des tentatives faites pour réduire les salaires conduisent à l'étatisation des chemins de fer en Irlande. — Conférence des cheminots yougo-slaves. — *Ouvriers du Transport:* Rapport sur la situation hollandaise. — Changement de nom de l'Union allemande des Ouvriers du Transport. — *Gens de mer:* Conférence Spéciale des Marins. — L'«Amalgamated Marine Workers' Union». — Les capitalistes avides de vengeance.

COMMUNICATIONS DIVERSES

Sous une forme nouvelle.

A partir du présent numéro, notre « Bulletin d'Information » sera imprimé à l'imprimerie de la Fédération Syndicale Internationale, à Osnabrück, pour être envoyé directement au destinataire.

Par cette mesure, nous osons espérer une plus grande régularité de la publication et, en général, un meilleur fonctionnement.

Les Organisations affiliées elles-mêmes, d'ailleurs, disposent des moyens nécessaires pour faire du Bulletin une source précieuse de renseignements. A cet effet, elles ne doivent pas se borner à le répandre parmi leurs membres; elles *devront contribuer elles-mêmes à y donner le plus possible un caractère d'actualité.*

Nous prions *instamment* le Comité Central des Organisations affiliées de désigner en leur sein un ou plusieurs camarades qui se chargeront plus *spécialement* de signaler incontinuellement tous les événements se produisant dans leurs pays et concernant les membres de l'Organisation.

Ce que nous demandons, ce sont, non pas de longs articles et des études détaillées, mais des résumés de faits, brefs et précis, propres à renseigner les camarades à l'Étranger.

Jusqu'à ce jour *tout* reste à faire de la part des organisations affiliées pour ce qui concerne ce service d'information. Nous ne disposons que des communiqués de la presse, suivant parfois de loin les événements et ne donnant bien souvent qu'une image fort imparfaite de la situation.

Notre Bureau doit recevoir pour le Bulletin d'Information l'avis de toute action importante.

Les Organisations devront également contrôler les communications publiées antérieurement sur les conditions de travail, dans le but d'y apporter éventuellement les modifications devenues nécessaires, car il est hors de doute qu'au cours des derniers mois il a été publié, concernant divers groupes dans différents pays, des aperçus, notamment sur les conditions de travail, s'écartant considérablement de la réalité

actuelle. Ces modifications doivent être communiquées pour permettre aux Organisations-sœurs de les ajouter aux renseignements reçus auparavant.

Si les Organisations se décident à participer ainsi à la publication de notre Bulletin d'Information, cet organe est susceptible de devenir un auxiliaire précieux dans notre lutte commune, un atout dans le jeu du mouvement tant entier aussi bien que dans celui des groupes pris séparément.

En outre, cette collaboration contribuera puissamment à consolider la solidarité internationale entre tous les Ouvriers du Transport et des Communications.

*
**

Il sera difficile d'éviter certain retard dans la publication des premiers numéros envoyés d'après le nouveau mode d'expédition, d'autant plus que le Congrès contre la Guerre, tenu à la Haye, a occasionné des retards pour la traduction.

Nos camarades comprendront que ce n'est pas une mince affaire de publier un périodique en 5 langues et nous les prions de tenir compte de ces faits.

Le Congrès Mondial de la Paix à la Haye.

En convoquant le Congrès Mondial de la Paix, la F. S. I. a rendu un grand service à l'humanité et surtout à la classe ouvrière.

Se basant sur la résolution de Rome de la F. S. I., le Comité directeur a convoqué des délégués de toutes les centrales syndicales nationales, des secrétariats professionnels, de la III^e Internationale, de l'Internationale de Vienne et de nombreuses organisations pacifistes non-ouvrières. Ces dernières ont été invitées à participer au Congrès à la condition de se rallier à la résolution de Rome de la Fédération Syndicale Internationale.

La propagande anti-guerrière était dirigée autrefois principalement par les organisations politiques. Les organisations industrielles se virent peu à peu refoulées au second plan, malgré le fait qu'en Europe les partis socialistes dépendent principalement du mouvement syndical. Les péripéties de la dernière guerre et les faits d'après-guerre ont cependant montré qu'il ne suffit pas de combattre la guerre en formulant de belles résolutions. Les faits prévalent sur les paroles.

Les discussions étaient animées par des sentiments très élevés, et les organisateurs du Congrès méritent les plus vives félicitations pour leur organisation admirable et réglée jusqu'aux plus petits détails. Tous ceux qui ont assisté à des conférences internationales savent que dans les discussions l'intérêt des différents discours prononcés pâtit souvent à cause de la traduction. Les délégués de ce Congrès suivirent cependant avec une attention soutenue les arguments présentés pour la lutte contre la guerre.

La résolution la plus importante à mon avis est celle de la Commission syndicale. Il s'agit d'une décision bien arrêtée et sans équivoque, qui se trouve reproduite dans le rapport du Congrès. Cette résolution établit notamment :

Le mouvement ouvrier doit s'opposer à toute guerre qui pourrait menacer d'éclater à l'avenir, par tous les moyens à la disposition du mouvement ouvrier et de prévenir le réel éclatement de telles guerres par la proclamation et l'exécution d'une grève générale internationale. . . . Dans ce but il faut faire cesser les scissions qui existent dans les organisations syndicales et inviter les minorités à rejoindre leur centrale nationale afin de reconstituer l'unité de classe du prolétariat. . . . Il appartient à la Fédération Syndicale Internationale de prendre la responsabilité de décider et d'appliquer la grève générale et le boycottage économique conformément à la décision du Congrès de Rome. . . . La préparation de toute action définitive reposera entre les mains du Comité fondé dans ce but par le Congrès Syndical International de Rome et qui est composé par des représentants de la F.S.I. et des Secrétariats Internationaux des Ouvriers du Transport, des Mineurs et des Métallurgistes.

Il appert de cet exposé que l'I. T. F., les secrétariats professionnels des mineurs et des métallurgistes, d'accord avec le Bureau et le Comité directeur de la F.S.I., ont assumé une grande responsabilité.

Les ouvriers de ces trois industries pourraient certainement empêcher la guerre, à condition qu'ils possèdent la volonté d'agir. Mais il ne serait pas juste d'inviter seulement les ouvriers des transports à refuser au transport des munitions. Car les ouvriers de la métallurgie et des autres branches ont eu leur part dans la fabrication de ces munitions. Le devoir de lutter contre la guerre incombe au prolétariat tout entier. L'utilisation de gaz asphyxiants et la fabrication de matières explosives repose sur le travail commun avec les ouvriers de l'industrie chimique organisés internationalement. L'expérience, en effet, a montré que les gaz asphyxiants employés dans les tranchées et répandus par les bombes d'avions sont des armes plus dangereuses que les mitrailleuses ou que l'artillerie lourde.

Un autre facteur qu'il faut prendre en considération, c'est l'action concertée des employés des postes et télégraphes, qui peuvent nous être utiles ou qui peuvent refuser le service, dans l'intérêt de la bonne cause. Tous les télégrammes, radiogrammes et rapports téléphoniques entre ambassadeurs, chefs d'Etats et politiciens, qui peuvent causer tant de malheurs, ont lieu par l'entremise de fonctionnaires des postes et des télégraphes affiliés à la Fédération Syndicale Internationale.

Ce sont les typographes et le personnel des imprimeries organisés en syndicats professionnels qui doivent composer les discours de haine qui excitent les uns contre les autres les ouvriers de pays différents, animent la propagande hostile répandue dans les colonnes de la presse capitaliste, lancent les appels aux sentiments de haine destinés à faire oublier aux ouvriers leur solidarité de classe, et répandant les affirmations des hommes d'Etat selon lesquelles leurs pays ne se livrent qu'à des guerres défensives. La collaboration de ces typographes est également très importante. Car ils ont leur part dans la préparation des guerres, même plus que les ouvriers qui travaillent dans les usines de munitions.

Ces faits doivent être pris en considération par le Comité d'action international, qui agira conformément aux résolutions de Rome et de la Haye.

J'invite le lecteur à prêter une attention particulière au passage de la résolution de la Haye, dans lequel on montre la nécessité qu'il y a pour les minorités qui se sont retirées de leur centrale ouvrière, de leurs organisations professionnelles ou d'un secrétariat international, à rétablir l'unité

de naguère, ou, pour employer l'expression de nos amis russes, à rétablir « le front unique ».

Il est vrai que le parti communiste et la soi-disant Internationale Syndicale « rouge » ont semé la discorde dans les rangs des organisations ouvrières. Moscou porte une grande responsabilité de cet état de choses.

D'autre part, il est établi que le front unique a été complètement disloqué dans la période 1914-1918 par les social-patriotes du mouvement syndical et de la IIe Internationale qui invitaient les ouvriers de leurs pays respectifs à ravager et à dévaster. Ces « aveugles dirigeants d'aveugles », qui déjà bien des années avant la guerre avaient donné leur approbation aux résolutions contre la guerre, devinrent, de concert avec certains politiciens et diplomates malhabiles et conjointement avec les dirigeants des groupes à tendances religieuses, plus papistes que le pape et plus impérialistes que les rois, empereurs et tsars. Ces éléments eurent également une grande part dans la destruction du front unique. Il est facile de faire de la propagande anti-guerrière avant la guerre ou trois à quatre ans après : Pour subir le véritable baptême du feu sur le terrain de la solidarité internationale, c'est pendant la guerre qu'il faut lutter, par l'action personnelle contre la guerre.

Radek, Losowsky, Rothstein et d'autres membres de la délégation russe semblent s'imaginer qu'ils peuvent diriger de Russie les événements en Europe occidentale. Ce point de vue est naturellement complètement erroné. Ils ont sans doute le droit de faire valoir leur influence. Mais l'Internationale ne peut être dirigée que dans un esprit international ; c. à. d. que les dirigeants doivent prendre en considération les intérêts divers du mouvement international en général et les difficultés internationales. Toutes les forces doivent être engagées en commun dans la lutte pour la paix mondiale, afin que sur le terrain politique comme sur le terrain économique les ouvriers et les chefs élus par eux puissent se substituer aux dirigeants actuels.

J'ai eu l'occasion de rappeler à nos camarades russes que sans l'action énergique engagée par les syndicats affiliés à l'Internationale d'Amsterdam, ce ne serait pas la bannière rouge des soviets qui flotterait, sur le Kremlin de Moscou, mais le drapeau noir de la contre-révolution engagée par les Koltchak, les Denikin, les Wrangel et les Yudenitch. Il faut faire comprendre aux Russes que leur tactique actuelle affaiblit les éléments favorables à la révolution mondiale. Des pourparlers provisoires ont eu lieu entre les Russes et nous au sujet d'une affiliation éventuelle des marins, des ouvriers du transport et des cheminots russes à l'I. T. F. Dans cet ordre d'idées nous avons clairement exposé que si les Russes désiraient s'affilier soit à l'I. T. F., soit à tout autre secrétariat professionnel, soit à la F.S.I., leur demande d'admission ne serait admise que s'ils renoncent à leurs efforts néfastes tendant à créer des organisations rivales visant à se détruire mutuellement. Personnellement je suis extrêmement heureux que chez nos camarades russes les réalistes aient enfin compris qu'ils doivent tenir un rang dans l'Internationale, mais pas un autre rang que leur rang légitime. Moi-même, je m'intéresse beaucoup à toutes les questions qui ont trait au mouvement ouvrier russe et au mouvement ouvrier mondial. L'instauration du régime des soviets a produit des expériences qui allaient exercer une grande influence sur le mouvement socialiste en Europe occidentale et dans le monde civilisé tout entier. Ceux qui apportent plus de sympathie à la bourgeoisie européenne qu'au mouvement ouvrier russe ne servent pas la cause du socialisme en taçant systématiquement tous les faits et gestes de la Russie des Soviets. Quand je me représente tout ce qui s'est passé, j'entrevois avec confiance un rapprochement, et notamment, pour commencer, entre les syndicalistes russes et ceux de l'Europe occidentale. Vu la nouvelle politique économique des Soviets, il faut d'abord que les syndicalistes se délivrent de la tutelle de l'Etat et du parti communiste. Après cela, il sera de leur intérêt d'ouvriers de s'unir à leurs camarades occidentaux. Le Congrès de la Haye n'est pas seulement un jalon posé sur le chemin de la paix internationale, c'est

aussi un pas de plus fait pour le rapprochement du mouvement syndical russe avec la F.S.I. et avec les secrétariats professionnels internationaux collaborant avec elle.

On a beaucoup parlé contre la guerre, peut-être même un peu trop. Il importe maintenant qu'aux paroles succèdent les faits.

Robert Williams.

Réunion du Comité Exécutif de l'I. T. F.

tenue le samedi 16 et le dimanche 17 décembre 1922 à la Haye.

La première réunion du Comité Exécutif de l'I. T. F. suivant le Congrès de Vienne tenu dans les premiers jours d'octobre 1922, s'est tenue à la Haye au sortir du Congrès Mondial pour la Paix.

L'assemblée, sous la présidence de Robert Williams, président de l'I. T. F., réunissait tous les membres du Comité Exécutif à savoir :

Robert Williams,
J. Döring,
Ch. Lindley,
M. Bidegaray,
J. Tomschik,
Edo Fimmen (Secrétaire Général),
N. Nathans (Deuxième Secrétaire);

ainsi que les membres du Comité hollandais :

P. Moltmaker,
J. Brautigam.

L'assemblée ouvrit par la communication que le deuxième Secrétaire Nathans, nouvellement nommé par le Congrès de Vienne (le camarade Nathans était auparavant secrétaire de l'Union hollandaise des Cheminots et du Personnel des Tramways) était entré en fonction le 15 novembre, après quoi on passa à la discussion du rapport du Secrétaire auquel nous empruntons les lignes suivantes.

Action des Marins français.

Le rapport donnait un exposé des démarches faites par l'I. T. F. dans l'intérêt des Organisations françaises. On avait adopté la proposition de mettre frs. 25.000 à leur disposition et en outre cette somme, résultat d'une action de secours à laquelle participèrent les Organisations affiliées, on résolut de prélever sur la caisse de l'I. T. F. certaine somme en faveur des Organisations des Marins français.

Bulletin de l'I. T. F.

A partir du 1er décembre 1922 le Bulletin d'Information paraîtra aussi en espagnol ; il se publie donc actuellement en cinq langues (français, allemand, anglais, suédois, espagnol). A partir du 1er janvier 1923 ces tirages seront faits à l'imprimerie « Die Internationale » propriété de la Fédération Syndicale Internationale à Osnabrück ; l'imprimerie se chargera également de l'expédition.

Lettre concernant les persécutions en Hongrie adressée à la Quatrième Conférence Internationale du Travail.

Conformément à la résolution du Congrès de Vienne, on adressa à la Présidence et aux délégués de la Quatrième Conférence Internationale du Travail la lettre reproduite dans le numéro du 15 octobre de notre Bulletin. Le secrétaire de ladite Conférence répondit que, la question ne figurant pas à l'ordre du jour, elle ne pouvait être mise sur le tapis. On a néanmoins distribué à tous les délégués à la Conférence un exemplaire du rapport et une copie de la lettre.

A la réunion prochaine on présentera la lettre et le Rapport au Conseil d'Administration du Bureau International du Travail.

Rapports etc.

Communication fut faite à l'assemblée que le rapport de la Conférence maritime tenue à Hambourg, publié en allemand et en anglais, paraîtra très prochainement en français et en suédois.

Le compte-rendu du Congrès de Vienne est également en voie de préparation et paraîtra avant la fin de janvier en plusieurs langues.

Est également en préparation une brochure exposant les buts, les moyens et les actions de l'I. T. F. L'opuscule est destinée aux Organisations affiliées pour la repandre parmi leurs membres et aux organisations non-affiliées dans le but de les convaincre de l'utilité et de la nécessité de l'affiliation.

Le Rapport du Secrétaire est approuvé à l'unanimité après qu'il a été fourni des renseignements sur d'autres démarches encore entreprises par l'I. T. F.

Congrès des Organisations affiliées.

L'I. T. F. a reçu l'invitation d'assister au Congrès de la Fédération Nationale des Ports et Docks (Paris 26—28 janvier 1923) et à celui de la Norsk Jernbaneforbund (Cheminots de Norvège) Christiania 23 février 1923.

L'I. T. F. sera représentée à Paris par Robert Williams, à Christiania par Edo Fimmen.

Exécution des Résolutions de Vienne.

a) Congrès spécial des Marins.

Pour assurer à une participation aussi générale que possible à ce Congrès qui se tient conformément à la décision du Congrès de Vienne, on résolut de le tenir à Londres dans la deuxième semaine de mai.

Ainsi toutes les Organisations auront le temps de désigner leurs délégués et d'envoyer leurs propositions pour l'ordre du jour. On sait que ce Congrès nommera le secrétaire de la section des Marins de l'I. T. F.

b) Enquête sur les Conditions de Travail du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways.

Communication fut faite qu'un Questionnaire est en préparation.

c) Enquête sur les Conditions de Travail des Ouvriers des Ports et Docks.

On approuve la publication du document No. 7 concernant les conditions de travail dans les ports de Grande-Bretagne, Belgique, Hollande et Allemagne, ainsi que concernant d'autres données publiées ultérieurement. Vu la rapidité avec laquelle change la situation on résolut de ne pas continuer à imprimer les documents, mais d'insister auprès des Organisations intéressées pour qu'elles informent incontinentment le Bureau de toute modification des conditions de travail pour que le Bulletin d'Information de l'I. T. F. puisse les publier régulièrement.

d) Enquête sur la socialisation des moyens de transport.

M. Bidegaray fut chargé de rédiger un questionnaire et un rapport. Le rapport sera présenté au Conseil Général pour être déposé au Congrès prochain. Le Secrétariat prêtera son concours au camarade Bidegaray.

e) Conflit entre les Unions des Marins yougoslaves et italiens.

On résolut de se mettre en rapport à ce sujet avec l'Organisation italienne. De ce fait l'Organisation yougo-slave sera invitée à formuler par écrit ses desiderata.

f) Visite des Organisations américaines aux Organisations d'autres pays.

Avant de décider en la matière le Comité Exécutif attendra la nomination du Secrétaire de la Section des Marins.

g) Réglementation pour le recouvrement des cotisations.

Le Congrès de Vienne a fixé à $\frac{1}{10}$ du salaire horaire par membre et par année la cotisation pour les pays à change déprécié.

Le Comité Exécutif a décidé que la cotisation pour 1922 devra être payée en prenant comme base l'effectif au 1er janvier 1923 ; le salaire au 1er avril 1923 servira de base pour la cotisation de cette année. On entendra par salaire le salaire proprement dit majoré de toutes les indemnités !

Aux fins d'éviter des déficits par suite du cours de change les Organisations devront envoyer leur cotisation le 1er avril ou aussitôt après.

Demandes de secours financier.

Le Comité Exécutif s'est vu obligé d'opposer un refus provisoire ou définitif à diverses demandes de secours. Dans certains cas, M. T. F. ne pouvait mettre des fonds à disposition pour les buts mentionnés ; dans d'autres cas, les données, mises à sa disposition, ne suffisaient pas.

En outre le Comité Exécutif a adopté le point de vue que des secours seront fournis aux Organisations non-affiliées seulement dans des cas tout-à-fait exceptionnels.

On entrera en pourparlers avec certaines organisations affiliées au sujet de leur demande de secours.

Bureaux de l'I. T. F.

Le Président et le Secrétaire sont autorisés à faire le nécessaire pour loger les bureaux de M. T. F., vu que la vente de l'immeuble qu'ils occupent actuellement force la Fédération à rechercher d'autres locaux.

Assemblée prochaine du Conseil Général.

On décide de tenir la réunion prochaine du Conseil Général à Amsterdam les 22 et 23 mars 1923.

Renoncement du Contrat collectif des Ouvriers des Ports et Docks en Hollande.

Brautigam, membre du Comité hollandais, annonce l'intention qu'ont les employeurs de réduire les salaires et de prolonger les heures de travail, c. à. d. d'abolir la journée de 8 heures.

Le Comité Exécutif maintient le point de vue soutenu toujours par M. T. F. à savoir de défendre par tous les moyens la journée de 8 heures.

On décide que Brautigam présentera un rapport¹⁾ écrit destiné à être envoyé aux Organisations intéressées, les priant de se porter au secours des camarades hollandais en cas de conflit.

On autorise le Secrétaire de convoquer une assemblée du Comité Exécutif ou des Organisations des Ports et Docks des pays entrant en ligne de compte, dans le cas où la situation l'exigerait.

Contre la Guerre et le Militarisme.

L'assemblée se déclara satisfaite des résultats du Congrès pour la Paix convoqué par la Fédération Syndicale Internationale. On décida que outre Robert Williams qui participera comme membre, Döring et Bidegaray assisteront à la première réunion du Comité constitué lors du Congrès de Rome de la Fédération Syndicale Internationale. Ledit Comité, qui se compose, comme on le sait, du Bureau de la Fédération Syndicale Internationale et de représentants des Secrétariats Professionnels des Mineurs, des Métallurgistes et des Ouvriers du Transport, s'assemblera le 15 janvier 1923 à Amsterdam. On formula certaines propositions destinées à être présentées à l'assemblée du Comité en question.

¹⁾ Le rapport est distribué et paraît dans le présent numéro du Bulletin.

Comment la liberté de la presse est rendue illusoire.

Les capitalistes allemands du bois et du papier augmentent, avec l'approbation du Gouvernement, les prix du papier à tel point que la presse ouvrière, tant politique que syndicaliste, se trouve devant des difficultés toujours plus grandes.

Un nombre grandissant de feuilles disparaissent complètement ou doivent limiter considérablement leur étendue.

L'Union des Ouvriers du Transport allemands publie quelques chiffres sur ses propres organes.

En octobre ses différentes feuilles (pour les ouvriers du port et du transport, des tramways et des lignes de chemins de fer vicinales, gens de mer, ouvriers de l'aviation et camions-automobiles, postes et télégraphes) coûtaient, sans les frais d'expédition et de rédaction, 4 millions de marks ; en novembre ces frais étaient de 8 millions, tandis qu'en décembre ils seraient de plus de 15 millions, si l'on avait maintenu la même étendue.

De cette façon le travail d'éducation par écrit et le travail de propagande ainsi que la critique sont bien restreints.

Ainsi, le capitalisme exerce sa dictature à lui !



Représentation syndicale aux enquêtes, instructions etc.

Le Gouvernement belge a marqué son accord sur une proposition de notre Syndicat National tendant à admettre au cours des enquêtes, l'intervention de délégués syndicaux, étant entendu que cette intervention rencontrera l'assentiment des intéressés et ne pourra jamais porter atteinte aux principes fondamentaux de la hiérarchie, c. à. d. :

a) Qu'un agent ne pourra jamais se prévaloir de la présence de son assistant pour se soustraire à l'obligation de donner, à son chef, toutes les explications d'ordre administratif que celui-ci jugerait opportun de réclamer ;

b) Que le délégué syndical ne pourra abuser de l'autorisation lui accordée d'assister aux enquêtes, en interdisant, à un agent, de satisfaire à cette obligation ;

c) Que le fonctionnaire instructeur restera seul juge des méthodes à adopter comme aussi des questions à poser.

Il y a lieu de s'en tenir à ces dispositions.

En vue de régler les modalités d'application de cette décision et pour la réaliser pratiquement le Syndicat National a proposé encore :

a) Que l'intervention syndicale doit s'exercer aussi bien dans les enquêtes préliminaires à une mise en accusation qu'à celles qui sont consécutives à une proposition de sanction.

b) Au siège de chacun des districts, groupes et circonscriptions, le Syndicat National possède une section. Il désignera au sein de celle-ci le ou les délégués chargés de le représenter dans les enquêtes : ces délégués seront choisis autant que possible parmi les agents travaillant au siège même du district, groupe, etc., de façon à ce que les fonctionnaires enquêteurs puissent rapidement et facilement se mettre en rapport avec eux. La liste de ces délégués sera transmise à l'Administration.

Dès qu'un agent est inculpé ou sous le coup d'une accusation pouvant entraîner une mesure disciplinaire grave, il avisera, si bon lui semble, son chef immédiat de son désir d'être assisté par un représentant de son groupement : le

chef immédiat en informera d'urgence — au besoin télégraphiquement — le fonctionnaire chargé de l'enquête. Celui-ci donnera alors au délégué syndical toutes les indications lui permettant d'accomplir sa mission.

Dès que l'accord sera définitif, nous espérons donner des informations supplémentaires.

La nationalisation des chemins de fer en Irlande.

La commission des chemins de fer instituée par le gouvernement provisoire de l'Irlande méridionale a déposé récemment son rapport. Ce dernier diffère d'une manière frappante de ce que nous sommes habitués à lire de la part de semblables commissions gouvernementales.

La commission était chargée de conduire une enquête sur les points suivants :

1. La situation actuelle des chemins de fer irlandais ;
2. Les procédés administratifs les plus favorables aux intérêts des actionnaires, des employés et du public ;
3. Les rapports entre les cheminots et les companies.

Nous lisons dans les conclusions de la commission les importants détails que voici :

a) L'administration privée des chemins de fer finit souvent par léser les intérêts généraux ; *en ce cas l'intérêt de l'administration prime toujours.*

b) On se plaint sans cesse de ce que les chemins de fer entravent l'évolution industrielle ; la confiance en les chemins de fer irlandais fait défaut.

c) Le fait qu'avant la guerre des dividendes ont pu être payés est dû avant tout aux salaires trop bas.

d) Un conflit est imminent entre les cheminots et les companies.

Le rapport compare les services ferroviaires aux services des P. T. T. et remarque : « Les chemins de fer sont un monopole qui doit équilibrer qu'il n'y a aucune raison à ce qu'un pareil monopole soit exploité par une entreprise privée dans l'intérêt d'un très petit groupe de la communauté. » La commission s'en remet à la décision du gouvernement au sujet du rachat des chemins de fer irlandais. Mais ce sera non pas un ministre, mais une commission de surveillance des chemins de fer qui sera chargée de leur administration. Cette commission indépendante sera composée comme suit :

1° Un président qui soit expert en matières ferroviaires, et ait des capacités commerciales ainsi qu'une grande expérience des affaires ;

2° Un représentant de l'industrie ;

3° Un représentant du commerce ;

4° Deux représentants agricoles ;

5. Deux représentants des ouvriers ;

6° Un fonctionnaire du gouvernement comme représentant de Trésor.

En outre, on attire l'attention sur ce fait que la nationalisation rendrait nulles les objections soulevées contre l'unification des salaires et des conditions de travail.

Pour aplanir des conflits, on suggère d'instituer pour chaque division du service une commission d'arbitrage composée de 5 représentants du personnel et de 5 représentants de l'administration. On pourra interjeter appel contre les décisions de cette commission auprès d'un Conseil général d'arbitrage composé de 4 représentants de l'administration, 4 représentants des syndicats respectifs, un représentant du Conseil d'agriculture, un de la Chambre de commerce et 2 repré-

sentants de la Confédération Syndicale irlandaise ; les 4 derniers comme représentants du public utilisant les chemins de fer.

Un rapport de minorité déposé par un seul membre de la Commission propose la fusion des chemins de fer avec le contrôle gouvernemental pour la durée de 3 ans et recommande de délivrer aux actionnaires un dividende garanti.

Des tentatives faites pour réduire les salaires conduisent à l'étatisation des chemins de fer en Irlande.

Un récent conflit qui était à régler entre les cheminots et les compagnies de chemins de fer en Irlande a produit un résultat inattendu.

Les compagnies des chemins de fer irlandaises avaient proposé une réduction de salaires de 3 sh. 6 d. par semaine pour le personnel roulant et de 5 % pour le personnel des locomotives. Les organisations s'opposèrent vivement à ces tentatives de réduire les salaires. Les pourparlers qui furent engagés ne conduisirent cependant à aucun résultat et furent rompus le 27 décembre.

Les cheminots avaient projeté une grève qui devait être déclanchée lors de l'expiration du contrat collectif en cours, c. à d. le 31 décembre 1922. Mais le président de l'Etat libre d'Irlande, Cosgrave, fit savoir aux compagnies que le gouvernement ne saurait pas tolérer le déclanchement d'une grève. Toutes les compagnies qui ne seraient pas à même de payer les salaires habituels seraient placées sous le contrôle de l'Etat. Dans ce dernier cas, le gouvernement répondrait des déficits d'exploitation, mais sans pouvoir garantir aucun dividende aux actionnaires.

Trois compagnies ont décidé de continuer à travailler pour leur propre compte, quelques autres seront effectivement placées sous le contrôle de l'Etat. En vertu de ces conventions, le gouvernement aura à payer annuellement environ 1 million de livres sterling.

Il faut féliciter les cheminots de l'heureux règlement du conflit, ainsi que le gouvernement de l'état libre pour son intervention judicieuse.

Dans l'Irlande septentrionale, où les cheminots étaient également engagés dans un conflit, on continue à travailler en vertu des arrangements en cours et dans l'attente des résultats que produiront les délibérations d'un comité composé de 6 membres de chaque part.

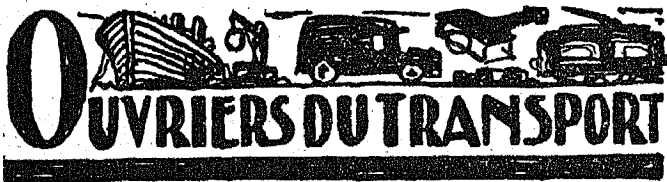
Conférence des cheminots yougo-slaves.

Le 5 novembre, la Fédération des Cheminots (Savez Zeljeznicara) convoqua à Zagreb une conférence extraordinaire de toutes les organisations affiliées, où l'on traita de la situation difficile faite aux cheminots depuis déjà quatre ans. La conférence prit acte de la situation intenable, ainsi que des procédés illégaux et inhumains de gouvernement ; elle établit les revendications des cheminots dans un mémoire spécial qui fut soumis au ministère des transports, au gouvernement central et à toutes les fractions parlementaires. Le gouvernement fut invité à donner immédiatement son avis sur les revendications des cheminots.

L'intention du ministre, Dr. Zerjav de supprimer la journée de 8 heures, fut déclarée comme un acte des plus réactionnaires.

Le ministre, en se rapportant point par point au mémoire, donna la réponse suivante :

Il avait pris une décision de commun accord avec le ministre des finances au sujet des salaires et des augmentations de traitement, dans ce sens que les cheminots seraient un peu mieux rétribués que les autres fonctionnaires ; il protestait contre l'assertion selon laquelle il ne reconnaît pas les organisations syndicales. Et au sujet des cheminots révoqués, il se plaça sur le terrain réactionnaire qu'ils devaient être punis (après avoir été hors de service pendant déjà plus de deux années) parce qu'ils s'étaient mis en grève.



Rapport sur la situation hollandaise.

Samedi, le 9 décembre, nous avons été invités par les comités des Unions des armateurs et expéditeurs de Rotterdam et d'Amsterdam pour discuter des conditions auxquelles ils étaient disposés à conclure un nouvel accord avec nous, au 1er janvier 1923, date à laquelle expire le contrat actuel.

Dans cette conférence, les patrons nous ont communiqué que, par suite de la concurrence rigoureuse de Hambourg et d'Anvers, ils se voyaient obligés de proposer une aggravation des conditions de travail. Seulement ils pensaient que les salaires actuels devaient être réduits aussi peu que possible. C'est pourquoi il fallait, à leur avis, prolonger la durée du travail.

La durée du travail est actuellement de 8 heures par jour et de 5 heures le samedi, avec travail supplémentaire dans les cas seulement où il s'agit du départ d'un navire et pour les travaux des docks et entrepôts, quand c'est nécessaire. Dans ces cas-là on peut faire 2 heures supplémentaires par jour ouvrable et 3 heures le samedi.

Maintenant les patrons se proposaient de changer la durée du travail en 9 heures par jour et 5 heures le samedi, donc de transformer la semaine de 45 heures en la semaine de 50 heures. Le travail de nuit resterait fixé à 8 heures par 24 heures.

Prenant en considération le prolongement des équipes de 4 à 4½ heures, la réduction proposée par les patrons se monte à 15 %. Ainsi le nouveau taux des salaires serait pour 9 heures de travail fl. 6,— à Rotterdam et fl. 6,20 à Amsterdam, tandis que pour le travail de nuit (8 h.) il y aurait une réduction de fl. 0,65 par 4 heures ce qui fixe le nouveau salaire à fl. 8,10 pour 8 heures de travail de nuit.

Pour les ouvriers fixes ayant actuellement un salaire de fl. 32,50, la durée du travail serait également prolongée s'ils travaillent le jour, tandis que leur salaire serait réduit de fl. 32,50 par semaine à fl. 30,—.

Le prolongement à 9 heures par jour signifierait pour beaucoup d'ouvriers travaillant 10 heures par jour et 55 heures par semaine dans les branches secondaires, pour assurer pendant 8 heures la marche du travail à bord des navires mais surtout dans les docks et entrepôts, un prolongement de 55 heures à 60.

Plus grave encore que les propositions sus-dites est le prolongement de la durée du travail que les patrons visent pour le déchargement mécanique, surtout de minerais et de charbon. Cette mesure frappe à peu près 2.000 ouvriers à Rotterdam qui, dans la branche sus-dite, travaillent à peu près 43 heures par semaine.

Les patrons veulent, pour ces ouvriers, prolonger la durée du travail à 10 heures par jour pour les 5 premiers jours de la semaine ce qui permettrait de supprimer la 3e équipe dans les entreprises à fonctionnement continu.

En échange de ce prolongement, on est disposé à augmenter le salaire de fl. 3,50 par semaine, de sorte que le salaire hebdomadaire serait porté à fl. 36,—.

Cependant si cela est appliqué pour les ouvriers occupés au déchargement mécanique, cela signifie pour la catégorie des mécaniciens, chauffeurs etc. une durée de travail de 12 heures.

En outre, si ces changements sont introduits dans les entreprises mécaniques, il y a grand danger, à ce que le déchargement du blé s'effectuant à l'aide d'élevateurs et où on travaille de jour seulement, se fasse dorénavant aussi avec 2 équipes. Ainsi, les ouvriers des ports auraient la journée de 10 heures et ceux occupés aux machines et chaudières 12 heures.

Les patrons sont à même de faire ces propositions parce que la journée de 8 heures légale n'est pas encore entrée en vigueur. Les ouvriers industriels ont reçu la journée de 8 heures (semaine de 45 heures) en 1918. L'an passé, cette conquête a été diminuée en ceci que l'on y a substitué la semaine de 48 heures parce qu'on stipulait que les 5 premiers jours de la semaine il serait travaillé pendant 8½ heures et le samedi 5 heures.

Or, depuis 1916 nous avons une loi sur l'arrimage stipulant que les ouvriers faisant du travail d'arrimage ne peuvent travailler plus de 10 heures par journée. Seulement le terme de « travail d'arrimage » a été limité purement au travail des ports, de sorte que tant le personnel technique des grues etc. que les ouvriers des entrepôts sont exclus de cette protection.

Déjà en octobre 1921, le gouvernement a proposé au Parlement un amendement à la loi sur l'arrimage stipulant que la journée de 8 heures serait fixée par la loi pour les ports. Quoique le parlement ait étudié cette réglementation et présenté un rapport provisoire le 10 avril 1922 déjà, le gouvernement n'a pas encore donné de réponse, de sorte que la proposition n'est pas encore parvenue à discussion. On s'attend à ce que cela soit fait au printemps de l'année prochaine et c'est pourquoi les tentatives des employeurs faites pour en arriver vite à la journée de 9, 10 et 12 heures dans les entreprises des ports, peuvent être considérées comme un effort pour devancer le gouvernement et empêcher celui-ci de modifier la loi sur l'arrimage. Dans la conférence du 9 décembre, nous avons refusé de discuter les propositions des patrons en leur disant que nous désirions d'abord les discuter dans notre propre milieu.

La conférence a été ajournée alors au 18 décembre.

Dans la Conférence du 18 décembre, l'Union Centrale des Ouvriers du Transport a, par la bouche de Brautigam, catégoriquement refusé d'accepter le prolongement de la durée du travail. Il pouvait, ce faisant, parler aussi au nom des Organisations catholique et protestante. L'organisation de l'orientation extrémiste ne prend plus part, depuis longtemps déjà, aux discussions de cette nature.

L'éventualité de prolonger la durée du travail a alors fait l'objet d'amples discussions des deux côtés.

Les employeurs ont avancé dans ces discussions, que les ouvriers temporaires même, si une semaine de 50 heures au maximum est possible, n'y parviennent presque jamais, pas plus qu'ils ne parviennent maintenant à une semaine de 45 heures. Notre Organisation a répondu que la durée du travail actuelle constituait un maximum, tandis qu'avec la réglementation telle qu'elle est proposée maintenant par les employeurs, il y aurait une semaine fixe de 50 heures pour tous les ouvriers permanents. D'autre part, la réglementation proposée par les patrons relative au déchargement mécanique était vraiment terrible.

L'argument essentiel avancé par nos orateurs fut que, si nous acceptions ces propositions, cela signifierait le succès d'une attaque contre la journée de 8 heures et la semaine de 48 heures pour tous les ouvriers de la Hollande et les ouvriers du transport de toutes les nations européennes.

Par contre, les patrons prétendirent qu'à Anvers, on faisait régulièrement du travail supplémentaire, que la journée de 8 heures n'était pas du tout maintenue dans les ports allemands et que, pour ce qui concerne l'Angleterre on travaille régulièrement 10 heures dans les ports de la Tyne.

Le résultat de cette conférence a été que, par la bouche de Brautigam encore, les ouvriers se sont déclarés disposés à étudier de nouveau les propositions des patrons, sous la réserve cependant qu'il ne s'agirait que d'une semaine maximale de 47 heures ½ soit 8½ h. par jour et par nuit et 5 heures le samedi.

Les patrons communiquèrent qu'ils considéraient ce point en détail dans l'assemblée de leurs membres et la conférence a été ajournée au samedi 23 décembre prochain.

Nous avons l'intention de donner des détails ultérieurs au sortir de cette conférence.

Fin de la grève des dockers à Anvers.

La grève des déchargeurs de minéral à Anvers a pris fin. Nos camarades ont obtenu une augmentation de salaire de 2 frs. par jour.

Dans les prochains 6 mois on prendra en considération la possibilité de fixer des taux à la pièce.

D'après un communiqué paru dans les journaux juste avant l'impression du présent numéro de notre Bulletin, une grève générale a éclaté dans les ports d'Anvers pour une augmentation des salaires. Nous espérons donner plus de détails dans le prochain numéro.

Changement de nom de l'Union allemande des Ouvriers du Transport.

Dès le 1er janvier 1923 le nom de l'Union allemande des Ouvriers du Transport « Deutscher Transportarbeiterverband » est intitulé « Deutscher Verkehrsbund » (Union allemande du Trafic). L'adresse reste la même, c. à. d. 1, Michaelkirchplatz, Berlin SO 16.



Conférence Spéciale des Marins.

Conformément à la décision de Vienne, on tiendra à Londres, dans la deuxième semaine du mois de mai 1923, une Conférence spéciale du Groupe International des Marins affilié à l'I. T. F.

La Conférence discutera des propositions d'extrême importance touchant la situation des Marins, tant au point de vue national qu'international.

Conformément aussi à la résolution du Congrès de Vienne, on nommera le Secrétaire rétribué du Groupe International des Marins, affilié à l'I. T. F.

Les Organisations intéressées recevront en temps opportun une circulaire contenant des renseignements plus précis.

On a fixé la date de façon à laisser aux Organisations un délai suffisant pour se préparer convenablement. Aussi espérons-nous que toutes se feront représenter, car la tâche à remplir par le Congrès est extrêmement importante.

L'«Amalgamated Marine Workers' Union» (Union des Marins).

Les résolutions suivantes ont été prises à la réunion du Conseil Exécutif de cette Union tenue à Londres les 12 et 13 octobre 1922 :

Semaine de 48 heures.

Le Conseil Exécutif proteste énergiquement contre la conduite du Gouvernement qui refuse d'exécuter les termes de la convention sur les heures de travail et spécialement sur la semaine de 48 heures, convention qui a été adoptée à Washington par les propres représentants du gouvernement et par le Bureau International du Travail, en octobre 1919 ; il demande en outre que le projet de loi relatif aux conditions du travail (1921) soit mis en discussion sans retard, à la prochaine session du Parlement.

Fixation internationale des Salaires.

Le Conseil Exécutif émet l'avis que le moment est arrivé où une échelle internationale de salaires régissant toutes les branches de la marine marchande du monde entier doit être établie. Il charge la section des Marins de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport de s'occuper le plus tôt possible de cette question.

Equipage.

De l'avis de ce Conseil Exécutif, le moment est arrivé de s'occuper de l'introduction d'une réglementation internationale relative à l'effectif normal des équipages. Il charge la Section des Marins de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport de s'occuper le plus tôt possible de cette question.

Les capitalistes avides de vengeance.

Les marins français ont lutté contre l'atteinte à la journée de 8 heures avec le courage et l'enthousiasme qu'ils montrent dans toutes leurs actions.

Ils étaient le parti le plus faible, et il faut ajouter que la Fédération de Havelock Wilson, à laquelle les gens de mer français étaient encore affiliés, avait décidé d'avance qu'elle ne participerait pas au conflit et qu'elle déclinait toute aide autre que financière.

Les employeurs restèrent victorieux.

Et maintenant ils se vengent.

Après la fin de la grève, plus de 2.500 des nôtres demeurèrent sur le pavé. Beaucoup de chefs de service âgés et expérimentés font partie de ces sans-travail.

Les armateurs établirent des listes avec les noms de ceux qui ne devaient plus être embauchés. Ces listes furent communiquées aux capitaines, aux chefs de service, aux chauffeurs et aux commissaires.

Les détails ci-dessous donnent une idée sur la manière dont ces mesures sont exécutées.

Dans la rade de Marseille, le 7 décembre 1922, un navire surpris par une violente tempête vient de courir de graves dangers.

Plusieurs tentatives faites pour diriger le navire dans l'intérieur du port avaient échoué.

Un grand nombre de témoins oculaires qui du rivage assistaient à la scène crièrent déjà que le navire subirait le même sort qu'un vapeur sombré récemment au même endroit et dans les mêmes conditions.

Donnant le meilleur de leurs forces et bravant la mort, quelques courageux camarades à nous parviennent à sauver les marins sous la direction personnelle de Rivelli et l'aide d'une barque de pêcheur.

Lorsqu'ils abordèrent ils furent félicités par tous les spectateurs, et notamment par les autorités présentes, parmi lesquelles se trouvaient un amiral, le maire de la ville, le capitaine du port etc.

Cependant lorsqu'un de ces braves se présenta quelques jours après pour s'engager comme chauffeur sur un navire en partance, son offre de services fut écartée parce que l'employer en question le qualifia d'indésirable et parce qu'il avait pris une part trop active au conflit.

Il est facile de concevoir que l'opinion publique n'est pas précisément favorable aux armateurs, qui mettent leurs désirs de vengeance au-dessus de tout.

La collecte ouverte par un journal en faveur du marin en question rapporta une très jolie somme.

Mais d'autres mesures encore sont nécessaires pour lutter contre l'attitude indigne des armateurs de Marseille.

Espérons que le moment sera bientôt venu où ces mesures pourront se réaliser.