



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAÎT LES 1^{ER} 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

NUMÉRO 3

AMSTERDAM, LE 1 FÉVRIER 1923

Sommaire : *Communications diverses:* Retard. — Exemple relié de l'année du Bulletin 1923. — Collaboration. — Effectif au 1er janvier 1923. — Adresse de l'I. T. F. — Janvier terrible. — Manifeste. — L'occupation du Bassin de la Ruhr. — La Société des Nations une frime. — Le « bel ordre » de notre société. — Sentiment et Principes. — *Cheminots:* Un nouveau règlement des pensions de retraite en Hollande. — Action pour conserver en Norvège les allocations de vie chère et de famille. — Une menace pour la journée de 8 heures en Belgique. — Congrès des cheminots lettons. — Les chemins de fer russes peuvent-ils servir de modèle aux autres pays ? — L'Internationale des Administrations des chemins de fer. — Fusion des cheminots dans les Etats-Unis. — *Ouvriers du Transport:* Les conditions de Travail des ouvriers des Ports en Hollande. — Etat des constructions navales du « Lloyd ». — *Gens de mer:* Le mouvement des gens de mer pendant 25 ans en Allemagne. — Gains patronaux et conditions du Travail.

COMMUNICATIONS DIVERSES

Retard.

Par suite du grand nombre de Conférences tenues ces dernières semaines, le personnel du Bureau des Traductions a été trop accablé de travail pour que nous ayons pu faire paraître exactement à temps le présent numéro déjà.

Des mesures sont prises pour prévenir efficacement toute récurrence d'un tel retard.

Exemplaire relié de l'année du Bulletin 1923.

Nous informons les Organisations affiliées qu'il leur sera envoyé pour leurs archives, à la fin de l'année 1923 du Bulletin, un exemplaire relié, imprimé sur du papier de meilleure qualité et pourvu d'un registre.

Collaboration.

Nous insistons encore auprès des Comités Centraux de toutes les Organisations pour qu'ils commencent prochainement l'envoi régulier de brefs renseignements sur les actions qui ont lieu dans leur branche d'industrie et sur tous les événements susceptibles d'intéresser les camarades étrangers ou pouvant leur être utiles pour leur action.

Effectif au 1er janvier 1923.

Les Organisations qui ont négligé jusqu'ici de nous transmettre leur effectif au 1er janvier 1923 sont instamment priées de le faire dans le plus bref délai.

Nous sommes déjà en possession des chiffres de diverses Organisations d'Angleterre, de France, d'Espagne, de Tchéco-Slovaquie, de Suisse et de Danemark.

Adresse de l'I. T. F.

Prière de noter notre adresse pour les envois par la poste :

I. T. F.

Case Postale 996,

AMSTERDAM.

pour les télégrammes :

Intransfe Amsterdam.

« Janvier terrible ! »

Le premier mois de l'année 1923 sera marqué dans l'histoire du mouvement ouvrier d'une couleur profondément noire.

Après avoir proféré des menaces pendant trois ans, les troupes françaises et belges, équipées en guerre avec des canons et des tanks, ont occupé le territoire de la Ruhr.

Après avoir, pendant trois ans, déclaré toujours et toujours, vouloir sinon empêcher de toutes ses forces cette occupation, au moins s'y opposer et y mettre obstacle, le prolétariat international organisé est resté passif et s'est laissé faire. A moins qu'on considère un nombre assez considérable de résolutions protestant contre l'occupation et votées par plusieurs conférences et assemblées comme une action digne de ce nom.

Non seulement il est inutile, mais ce serait un crime envers la classe ouvrière elle-même, que de tourner autour du pot et de nier ou de déguiser la vérité.

La vérité est que la classe ouvrière n'a pas réalisé les espoirs qui avaient été fondés sur elle à juste titre et avaient été suscités par ses militants !

La vérité est qu'au moment où la parole écrite et prononcée devrait être convertie en un acte, cet acte n'a pas été fait.

La vérité est que la classe ouvrière partout, et sans aucune exception, n'était pas préparée à agir effectivement et qu'elle n'en était pas capable ; qu'elle ne pouvait, parce que non préparée, s'opposer par les armes dont elle dispose, aux mesures de violence militaires qui sont appliquées par les classes capitalistes de France et de Belgique aux populations du territoire de la Ruhr.

Au Congrès mondial pour la Paix tenu à La Haye en décembre dernier et convoqué par la Fédération Syndicale Internationale, les représentants du prolétariat de presque tous les pays de l'Europe ont, à nouveau, déclaré solennellement quelle était la tâche, quel était le devoir de la classe ouvrière en cas de guerre menaçante.

Quatre semaines après, lorsqu'il s'agit réellement de dangers de guerre, lorsque la menace des armes surgit de nouveau comme le dernier argument des gouvernements et des consortiums capitalistes et impérialistes, qui les poussent et leur imposent leur volonté, au moment où surgissent des possibilités d'une nouvelle guerre, d'une nouvelle guerre mondiale, pour la possession de pétrole, de charbon et de minerais, la classe ouvrière dans tous les pays dort et ne s'éveille pas à ce bruit. Et quand elle ne dort pas, elle ne pense qu'à son propre chômage, à ses propres réductions de salaires, à la misère dans son propre pays, toutes choses qu'elle veut imputer et qu'elle impute déjà, non pas aux capitalistes de son propre pays et de l'étranger, mais au peuple même, à la classe ouvrière elle-même d'un autre pays.

Comme en 1914, comme durant toutes les années de guerre pour la « Liberté », la « Démocratie », la « Justice » et que sais-je quoi encore, l'indifférence et l'indolence non seulement s'abattent sur la classe ouvrière, mais l'esprit nationaliste l'emporte de beaucoup sur le sentiment de solidarité internationale.

Constaté ces faits est une chose extrêmement pénible, nous le savons. Nous savons qu'il est douloureux de mettre le doigt sur la plaie et d'y mettre le bistouri. Mais, dans la plupart des cas, c'est la seule possibilité d'empêcher la maladie de se propager et de prévenir la purulence et la putréfaction.

Ainsi, les fautes inhérentes au mouvement ouvrier ne peuvent disparaître et devenir des occasions de progrès que lorsqu'on les met à nu, que lorsqu'on prend à cœur les leçons qu'elles offrent et qu'on réduit à un minimum la possibilité d'une récidive.

Il faut la critique de soi-même, sincère et inexorable !

La classe ouvrière dort. Elle est trop indifférente et est incapable d'action internationale vigoureuse qui dépasse le domaine des petits intérêts personnels et à laquelle elle n'est pas préparée. Est-ce la faute des militants ?

Oui et non.

L'assertion, lancée et répétée à satiété au point de n'être plus prise au sérieux par personne, — l'assertion que les masses sont révolutionnaires et prêtes à l'action, mais que, par contre, les militants sont trop peu révolutionnaires, trop lâches, trop indolents, trop attachés — sinon vendus — à la bourgeoisie de leur pays et que, par conséquent, il serait impossible de déclencher aucune action effective, — tout cela, c'est de la blague ! S'il était vrai que les masses sont tellement révolutionnaires et désireuses d'agir, aucun dirigeant ouvrier ne les retiendrait. Il n'aurait qu'à suivre la volonté des masses sous peine de voir s'effectuer l'action malgré et contre lui.

S'il est vrai que le mouvement ouvrier n'est pas actif, s'il est vrai qu'on aperçoit peu d'une réelle volonté internationale, la faute n'en incombe pas aux dirigeants — du moins pas en premier lieu — mais à d'autres facteurs plus concrets plutôt qu'à l'orientation ou à la conviction politiques d'une poignée de militants.

De même que chaque pays a le gouvernement qu'il mérite, ainsi partout, dans chaque entreprise, dans chaque pays, dans le domaine international, la classe ouvrière a les dirigeants qu'elle mérite. Et parfois ceux-ci sont même meilleurs qu'elle ne mérite.

Car, souvent, bien souvent, les dirigeants veulent aller plus loin que les ouvriers qu'ils représentent. Mais alors ils sont handicapés parce que, comme l'a dit à juste titre Losowsky au Congrès mondial pour la Paix, contrairement à toutes les assertions lancées jusque-là par lui et ses amis, — les ouvriers sont encore, en général, trop nationalistes.

Que cela soit vrai, que, dans la plupart des cas on ne réussisse pas à ébranler internationalement, ni même nationalement, les masses dans un but qui dépasse le domaine des intérêts directs et personnels, — ce ne sont pas en premier lieu les dirigeants qui en sont responsables. Prétendre autre chose, c'est se tromper soi-même et essayer de tromper les autres, sciemment ou non. Nombre de facteurs économiques sont cause que le sentiment de solidarité parmi les ouvriers, généralement, ne s'élève pas au-dessus des intérêts de métier. La solidarité qui ne recule pas devant les sacrifices, la solidarité effective avec les ouvriers des autres professions, avec la classe ouvrière tout entière, est déjà rare au point de vue national. Combien plus rare n'est-elle pas au point de vue international !

Les dirigeants eux-mêmes sont le produit de leurs milieux puisqu'ils sont nés dans la classe ouvrière elle-même. Ils ne sont pas beaucoup meilleurs ni ne peuvent être plus que les masses qui les ont produits. Aussi ne peuvent-ils faire beaucoup plus que la masse ne veut ou désire. Mais même si la faute n'en incombe pas à eux, — ils ne s'en lavent pas les mains.

Car, ce sont eux qui aux congrès internationaux ont voté avec enthousiasme les résolutions où l'idée internationaliste est glorifiée, où sont proclamées l'unité du prolétariat au-delà des frontières nationales et la nécessité de la lutte commune des ouvriers de tous les pays contre le capitalisme et l'impérialisme, contre la réaction et le militarisme internationaux.

Ce sont eux, les dirigeants, qui se sont faits les interprètes de belles pensées, de beaux principes et de belles paroles.

Ce sont eux qui ont fait des promesses solennelles et qui se sont engagés d'enthousiasmer les ouvriers pour les mêmes pensées, principes et paroles. Ce sont eux encore qui, à cet égard du moins, n'ont pas rempli pleinement leur devoir.

Que celui-là qui est à la tête d'une organisation ouvrière, grande ou petite, et qui croit que ce n'est pas là la pure vérité, qu'il a réellement tout fait pour rendre des ouvriers qu'il dirige des combattants vraiment internationalistes, et par la volonté et par la pensée, — qu'il se lève et qu'il le dise !

Les dirigeants n'ont pas rempli tout leur devoir ! Pas le moins du monde !

D'autres occupations, importantes, je le veux bien, ont pris leur temps. Des mouvements de salaire, des actions pour la réduction de la durée du travail, pour la législation sociale et naturellement pour des élections parlementaires ou administratives, et beaucoup d'autres choses encore, tout cela est bien utile, bien important, mais ce qui, par le temps qui court, est nécessaire avant tout, c'est-à-dire éclairer la classe ouvrière sur la nécessité de l'unité et de la collaboration internationales, de la lutte internationale contre le capitalisme et l'impérialisme, — lutte qui doit primer toutes les autres, — enfin la lutte internationale contre la guerre et le danger de guerre, — cela

n'a pas été fait du tout ou bien a passé au second ou au dernier plan.

Le mois de janvier 1923 a montré le résultat, les conséquences de la carence des dirigeants.

Et si la marche des événements continue, marche qui conduira et doit conduire incontestablement à une nouvelle guerre impérialiste, le prolétariat se laissera de nouveau traîner à la boucherie tout en chantant, priant et maudissant, pour la plus grande gloire du PÉTROLE, en dépit de tous les beaux discours, de toutes les belles déclarations et résolutions.

A moins que !

A moins que ceux qui se disent socialistes et internationalistes fassent leur devoir, tout leur devoir, en disant la vérité, toute la vérité, à la classe ouvrière sans en craindre les conséquences. Prêts eux-mêmes à tous les sacrifices, excitant les ouvriers à la lutte par tous les moyens, même les plus extrêmes, à la révolte, nationale et internationale, contre le régime capitaliste qui prépare de nouveaux massacres. Pourvu qu'il en soit encore temps !

C'est l'heure !

Parce qu'il peut être trop tard demain !

Comprendra-t-on son devoir ?

*
**

La Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, ses dirigeants et ses organisations ont peut-être moins de reproches à se faire que beaucoup d'autres. Car, dans chaque action internationale, ce furent les ouvriers du transport, ses marins et ses cheminots qui ont été à la tête du mouvement.

Mais l'I. T. F., aussi, n'était pas prête. Ses organisations affiliées n'étaient pas non plus prêtes à la lutte. Ses membres aussi pensaient, et pensent encore, avant tout à eux-mêmes et à leurs propres intérêts. Ou bien à ce qu'ils tiennent pour leurs intérêts.

Camarades !

Prenons à cœur au moins les armères leçons de ce **JANVIER TERRIBLE**. Que chacun d'entre nous, que chaque dirigeant des organisations affiliées à l'I. T. F. fasse son devoir, tout son devoir, se sacrifie, sans s'inquiéter des conséquences, pour que le prolétariat du transport de tous les pays, à tout le moins, soit capable de répondre aux agissements des capitalistes et impérialistes et leurs cliques nationalistes et militaristes qui tendent vers la guerre, par la proclamation d'une grève générale dûment préparée.

Ainsi pourra-t-on au moins essayer de prévenir une nouvelle guerre et d'ouvrir au prolétariat la voie de l'émancipation !

Préparez-vous à la lutte révolutionnaire !

Coûte que coûte !

Edo Fimmen.

*
**

Nous croyons que les Organisations affiliées feront bien de reproduire in extenso l'article ci-dessus, dans leurs feuilles, afin d'y donner le plus de publicité possible.

Nous sommes disposés à mettre à la disposition des Comités Centraux des exemplaires du présent Bulletin à condition que la demande en soit faite, dans les quinze jours, suivant la publication du présent numéro.

Manifeste

aux Ouvriers du Transport, Gens de Mer et Cheminots de tous les pays.

Camarades,

Convoqués dans ce but par le Comité Exécutif de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, les représentants des ouvriers du transport et des cheminots de France, de Belgique, d'Allemagne et de Hollande se sont réunis à Amsterdam, le mardi 23 janvier, pour discuter la question de savoir si l'Internationale des Ouvriers du Transport pourrait prendre des mesures, dans les pays précités, pour pouvoir donner suite, le cas échéant, à un appel de la Fédération Syndicale Internationale ayant pour but d'opposer une action effective de la classe ouvrière à l'occupation militaire du territoire de la Ruhr et, éventuellement, lesquelles.

Il est inutile de dire que tous les assistants, sans exception aucune, condamnaient cette occupation et se sont déclarés disposés à faire tout leur possible pour amener la classe ouvrière à prendre position contre les mesures de violence militaire.

Cependant, il fallut reconnaître que dans la plupart des pays une opposition effective n'aurait que peu de chance de succès à l'heure qu'il est. D'une part grâce aux dissidences intérieures et à la faiblesse à cause des différences de principe et de tactique, d'autre part grâce à la démoralisation provoquée par un chômage étendu et prolongé, la mentalité de la classe ouvrière est telle, en ce moment-ci, que dans beaucoup de cas le souci de l'intérêt individuel l'emporte sur l'esprit de sacrifice en faveur de la solidarité prolétaire, nationale et internationale.

L'assemblée des représentants des ouvriers du transport et cheminots des pays sus-mentionnés se sont vus obligés de constater avec regret que la classe ouvrière n'est pas disposée à déployer cette activité intense et à manifester cet esprit de sacrifice qu'on a le droit d'exiger d'elle et qu'elle n'est pas capable de réaliser les espoirs qu'on nourrit à son égard.

Le territoire de la Ruhr a été occupé par les troupes françaises et belges, non seulement dans l'intérêt du capitalisme français et belge, mais du capitalisme international. Les ouvriers dans le territoire de la Ruhr sont forcés de travailler en esclave pour le capitalisme international.

De nouvelles complications, des excès sanglants, une nouvelle guerre mondiale menacent de se produire par suite des mesures militaires prises par la France et la Belgique.

La misère et la douleur, des effusions de sang et des massacres en masse plus grandes que ceux auxquels nous venons d'assister, menacent l'humanité.

La classe ouvrière, qui pouvait et devait prévenir le déclenchement d'une nouvelle conflagration, et qui devrait être prête à supporter les plus lourds sacrifices, — la classe ouvrière n'est pas prête et écoute de nouveau ce que lui chantent les milieux capitalistes et nationalistes.

Camarades !

Dans ces jours sombres où passent des nuages menaçants, les représentants des ouvriers du transport et cheminots de France, Belgique, d'Allemagne et de Hollande et les dirigeants de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport font un appel des plus pressants à tous les ouvriers du transport, gens de mer et cheminots pour qu'ils se pénètrent bien des dangers qui menacent la classe ouvrière de tous les pays et qui l'entraîneront indubitablement dans une nouvelle guerre mondiale, à la plus grande gloire et pour le plus grand profit du capitalisme et de l'impérialisme internationaux, à moins que la classe ouvrière soit disposée à sacrifier tout et, au besoin, à se sacrifier elle-même pour prévenir ce nouveau carnage.

La Fédération Internationale des Ouvriers du Transport exige de chaque ouvrier qui lui est affilié d'être, dans ces jours-ci, plus et mieux que jamais, un combattant conscient de sa classe qui soit prêt à consentir à tout sacrifice que lui commandera l'intérêt de sa classe.

Le Comité Exécutif de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport exige de chaque marin, de chaque ouvrier du transport et de chaque cheminot qu'il soit un combattant prêt à se consacrer à la cause et, si besoin est, à se sacrifier lui-même, non pas pour la patrie imaginaire où il est né par hasard, mais pour la cause du prolétariat international, dans la lutte contre le militarisme et le capitalisme et pour la réalisation du socialisme.

Camarades,

Rompez enfin, dans ces jours-ci, avec l'indifférence !

Rompez avec tout égoïsme et le souci des petits intérêts personnels !

Ne pensez qu'à la seule chose nécessaire dans les jours que nous traversons ; la lutte implacable, ininterrompue contre le système capitaliste, contre la réaction, contre le militarisme, contre une nouvelle guerre capitaliste et impérialiste.

Le Comité de l'I. T. F. et les représentants des organisations précitées se sont déclarés disposés à donner suite à tout ordre d'action effective qui serait lancé par le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale, et cela sans réserve aucune.

Préparez-vous ! Tenez-vous prêts ! Suivez le mot d'ordre quand il arrivera ! Vous avez la puissance numérique ! Faites en sorte que cette force numérique devienne une force invincible par votre volonté de combat et par votre volonté de consentir les sacrifices les plus lourds pour la cause du prolétariat, pour votre propre cause !

A bas le militarisme !

A bas le capitalisme !

En avant pour la lutte serrée pour l'émancipation finale de la classe ouvrière !

Pour le Comité Exécutif de la
Fédération Internationale des Ouvriers du Transport :

Edo Fimmen, Secrétaire.

Amsterdam, le 25 janvier 1923.

L'occupation du Bassin de la Ruhr.

Solidarité effective.

Il va sans dire qu'on ne peut pas donner, à l'heure actuelle, un compte rendu complet des délibérations de la réunion du 23 janvier dernier où se rencontrèrent des représentants des organisations françaises, allemandes, belges et hollandaises aux fins d'envisager la question de l'occupation de la Ruhr.

Le manifeste reproduit en ces pages, en donne une idée approximative, mais on peut ajouter que les Organisations hollandaises affiliées à l'I. T. F. (Ouvriers du Transport et Personnel des Chemins de fer et des Tramways) se sont engagées à faire tout ce qui sera en leur pouvoir pour empêcher que le transport de charbon refusé par les camarades allemands s'effectue en passant le territoire hollandais.

Le communiqué suivant, émanant de notre Centrale Bond (Ouvriers du Transport de Hollande) prouve que les camarades ne se paient pas de mots.

« Le samedi 27 janvier, le bureau français de Duisbourg intimait à l'équipage hollandais des bateaux français qui transportent régulièrement le charbon sur le parcours hollandais du

Rhin, d'exécuter le travail des Ouvriers du Transport allemands en grève. L'immense majorité de l'équipage, et plus spécialement les camarades affiliés à la Centrale Bond, refusèrent de donner suite à l'ordre en question.

Un seul bateau a entrepris le voyage à Ruhrort, mais il faut dire que l'équipage se composait principalement de membres de la Fédération des Ouvriers du Transport de l'orientation de Moscou et que les hommes d'équipage affiliés à notre Centrale Bond ont refusé de participer à ce sabotage.

Les Hollandais sont restés à Duisbourg. Plusieurs armateurs hollandais ont donné l'ordre, à leurs capitaines, de reconduire les bateaux en Hollande. »

Nos camarades ont fait leur devoir non pour la cause du Gouvernement allemand, mais pour celle de la classe ouvrière, dressée contre le capitalisme international et contre les menaces de guerre.

Nous souhaitons ardemment qu'ils tiennent bon et que leur exemple soit suivi.

**

On sait que la Confédération des Syndicats de Hollande a résolu de mettre la somme de fl. 150.000 (soit deux milliard de marks environ) à la disposition de la F. S. I. pour aider les ouvriers allemands dans leur lutte.

Cette somme n'est qu'un don provisoire, dans cinq semaines on avisera ce qui reste à faire pour l'avenir.

Sur cette somme nos deux Organisations prendront à elles deux pour leur compte 30.000 florins environ.

**

Belgique.

Dans une résolution dirigée contre le gouvernement belge et adoptée par le Conseil National du Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer, après un discours de Fraiture sur l'occupation de la Ruhr, on déclare entre autre :

« Le Conseil National se déclare fermement résolu à observer toutes les décisions qui seront jugées nécessaires à cette fin, par la Commission Syndicale de Belgique ;

Dénonce à tous les travailleurs les dangers auxquels ils sont exposés et qui seront dus aux mesures dans lesquelles le gouvernement s'est engagé ;

Estime qu'il convient de faire connaître ces dangers partout ;
Proteste énergiquement contre les actes du gouvernement et l'avertit solennellement qu'il portera la responsabilité de toutes les mesures que les travailleurs se verraient obligés de prendre pour maintenir un niveau de vie matérielle que la politique gouvernementale fait baisser tous les jours. »

Il fut en outre décidé après un discours de Renier :

« qu'un grand meeting aura lieu le 21 janvier, à Bruxelles, pour démontrer les gaspillages relatifs aux réparations, conséquence de l'occupation de la Ruhr ; qu'une campagne va être engagée dans tout le pays ; qu'une manifestation aura lieu à Bruxelles, qu'enfin des bataillons de « Chemises rouges » vont être constitués dans tous les grands centres et exercés pour la défense des œuvres de l'organisation et contre les menaces violentes des fascistes belges. »

Nous espérons, après communications de nos camarades belges que nous leur avons demandées, pouvoir, dans un de nos prochains numéros, donner des détails circonstanciés concernant les grands dangers que leur fait courir le fascisme en Belgique et les mesures de défense prises par nos camarades, pour autant qu'elles pourront être livrées à la publicité.

La Société des Nations une frime.

Le « Daily Herald » du 12 janvier 1923 fait les remarques suivantes :

Maintenant ou jamais !

« C'est maintenant le moment pour la Société des Nations de montrer si elle a en elle-même une étincelle de vie, ou bien si elle est purement un instrument dans les mains d'hommes qui, tels que Mr. Poincaré, mènent l'Europe à la ruine ou, tels que Mr. Bonar Law, y assistent impassibles. »

La France déclare que les Allemands ont violé le Traité de Versailles. L'Allemagne, elle, reproche à la France de l'avoir rompu. Et voilà exactement la nature des éventualités pour lesquelles on a inventé la Société des Nations. Mais que fait elle donc ?

Il y a dans le Pacte de la Société des Nations des articles qui envisagent l'éventualité de circonstances telles que celles auxquelles nous avons à faire face. Qu'elle agisse donc en conséquence, sinon nous ne la regarderons plus jamais que comme une frime. »

Et, à la lettre, il n'y a rien, dans toute cette question, qui parle d'une activité quelconque de la Société des Nations.

Si jamais elle allait donner signe de vie, ce ne sera pas de son propre mouvement, mais sous la pression de l'opinion publique alarmée des conséquences possibles de l'occupation.

Par quoi il est démontré derechef que la classe ouvrière ne peut compter, dans la lutte, que sur ses propres forces et sur sa propre action.

Le « bel ordre » de notre société.

Nous avons appris récemment la destruction d'une partie de la récolte de sucre à Cuba. Nous savons aussi qu'on a employé dans l'Amérique du Sud, des céréales pour chauffer des locomotives et nous n'ignorons pas non plus qu'en Hollande on détruit les légumes : tout ceci parce que la vente ne rapporte pas assez de bénéfice !

Et ceci se pratique alors que des millions d'êtres humains ont un besoin pressant des denrées que l'on détruit volontairement.

Le communiqué suivant, que nous empruntons au « Daily Express » du 15 janvier dernier, vient ajouter à tout cela un nouvel exemple du bel ordre qui règne dans notre Société.

« Ce fut un crève-cœur pour les misérables qui meurent de faim à Plymouth de voir jeter à la mer des cargaisons de poisson en parfait état de conservation. Le public ayant refusé de payer les prix exorbitants demandés, les marchands préférèrent rendre à la mer le poisson plutôt que de le vendre à des prix plus raisonnables. »

Trente mille poissons furent ainsi soustraits à la consommation et ceci bien que dans toutes les rues de Plymouth on rencontre des anciens combattants chantant le soir pour gagner leur vie. »

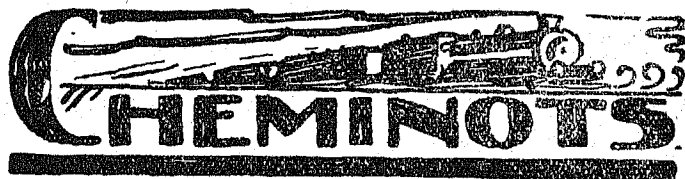
La loi et l'ordre, mais au point de vue capitaliste. Il est dans l'intérêt de l'humanité tout entière de mettre un terme à cette situation.

Sentiment et Principes.

L'organe du Parti travailliste britannique, le « Daily Herald », fait les remarques suivantes à l'occasion de l'incident de Marseille rapporté dans notre Bulletin du 1er janvier sous le titre de :

« Une histoire vraie. »

Il ne faut jamais permettre au sentiment de se mêler des principes. Je connais justement une petite histoire qui illustre bien cette grande vérité. Le 7 décembre dernier, un vaisseau eut à lutter contre de grandes difficultés au large de Marseille pendant une violente tempête. Chacun s'attendait à la voir sombrer et son équipage périr avec lui. Mais Rivelli, secrétaire général de la Fédération française des Gens de Mer, organisa et dirigea une expédition de secours qui ramena l'équipage à la côte après de grands dangers courus. Les sauveteurs furent l'objet d'une ovation des autorités de la Ville présentes, y compris un amiral, le préfet de police, le maître du port et d'autres. Mais quelques jours plus tard, un des héros s'offrait comme chauffeur sur un vaisseau en partance. Il ne fut point agréé. Il était sur la liste noire pour avoir montré trop d'activité pendant la récente grève. Je le répète : les sentiments n'ont rien affaire avec les principes. Un homme porté sur la liste noire des patrons ne doit pas se figurer le moins du monde que l'héroïsme va le tirer de là. Certes pas.



Un nouveau règlement des pensions de retraite de Hollande.

Le nouveau règlement des pensions de retraite est un des résultats de la récente campagne que nous avons déjà mentionnée ici. En voici les dispositions essentielles :

Après 7 années de service, le personnel des chemins de fer a droit à une pension de retraite :

a) A partir de 65 ans ; à partir de 60 ans, pour le personnel employé avant 1911 à la Compagnie hollandaise des Chemins de fer, une des deux sociétés qui ont fusionné depuis ;

b) A partir de 65 ans, pour le fonctionnaire, employé pendant au moins 10 ans à un service très pénible ou qui ne peut plus être rempli dans un âge avancé. Le ministre se chargera de désigner ces sortes d'emplois, dont la détermination est encore à faire.

c) Quand l'employé, par suite de maladies ou d'infirmités, est déclaré incapable de travailler (pension d'invalidité).

d) Quand l'employé, à la suite de maladies ou d'infirmités contractés dans l'exercice de sa profession, est déclaré incapable de travailler (pension majorée d'invalidité).

La pension comprend pour chaque année de service 2 % du salaire moyen reçu pendant les trois dernières années. La pension la plus petite est de 30 %, la plus élevée de 70 %, et le montant maximum s'élève à 4.000 florins.

La rente majorée pour invalides comprend 70 % du salaire annuel moyen reçu pendant les trois dernières années.

Pensions pour veuves et orphelins.

La pension pour veuves comprend le 50 % des premiers 2.000 florins reçus, plus le 40 % du reste de la somme qui aurait constitué la pension de retraite du mari défunt.

La pension pour orphelins comprend pour chaque enfant le 10 % de la pension délivrée à la mère; le 20 %, quand la mère ne bénéficie pas d'une pension.

La pension maximum ne peut excéder 3.000 florins pour les veuves et les orphelins réunis; elle ne peut pas non plus dépasser le 80 % du montant de la pension auquel avait droit le défunt.

Les cheminots qui après 7 années de service n'ont pas été congédiés sur leur propre demande ou qui reçoivent leur congé après 15 années sur leur propre demande reçoivent leur pension à partir de 65 ans, et même avant en cas de maladie, et lorsqu'ils sont déclarés inaptes au travail accompli en dernier lieu.

Le personnel abandonne le 8½ % de son salaire à la caisse de retraite.

Cette participation à la caisse de retraite montre que la situation a empiré, comme nous l'avons indiqué récemment. Car depuis quelques années, le personnel n'était plus tenu de payer de cotisations à la caisse de retraite.

Action pour conserver en Norvège les allocations de vie chère et de famille.

Le Gouvernement norvégien a mis à exécution son projet concernant le retrait de toutes les allocations de vie chère et de famille, à partir du 1er janvier 1923, ce qui a causé une consternation et une indignation générales parmi le personnel.

Un nombre considérable (31) d'Organisations avec un effectif total de 25.000 membres du personnel de l'Etat se sont constituées en Comité, aux fins d'organiser une action générale dans le but de faire changer d'avis le Gouvernement.

La présidence du Comité a été confiée à notre camarade Alberti des Cheminots norvégiens. Reçu en audience par le Conseil des Ministres, le Comité constata que le Conseil se refusait à satisfaire aux revendications présentées et qu'il se bornait à certifier le paiement de certaines allocations de famille aux ouvriers mal rétribués.

On convoquera dans les centres principaux des réunions pour protester contre la politique gouvernementale et une manifestation aura lieu à Christiania.

Nous espérons être en mesure de donner, dans le prochain numéro, un aperçu complet de cette action.

Une menace pour la journée de 8 heures en Belgique.

En Belgique aussi, la lutte contre la journée de 8 heures, menée par la classe possédante, prend des formes de plus en plus précises.

Quelques membres du Parlement, un libéral et deux cléricaux, ont déposé un projet de loi, « inspiré par le double souci de sauvegarder la liberté individuelle de l'ouvrier et de contribuer, dans une large mesure, à la restauration de la Belgique », et tendant, dans l'essentiel, à donner aux patrons et aux ouvriers, après entente préalable, occasion de suspendre l'effet de la loi sur la journée de 8 heures, pendant deux ans.

Notre camarade Renier, président de l'Organisation belge des Cheminots et des P. T. T., fait dans son organe professionnel les remarques que voici:

« Il n'est pas inutile d'attirer l'attention des travailleurs conscients sur la forme de présentation adoptée et qui consiste à ne donner qu'un caractère provisoire au projet. Dans l'esprit des auteurs, ce n'est là qu'une première étape. Ce n'est pas la suspension temporaire de la loi des huit heures que l'on cherche, c'est son abrogation définitive. Le principal objectif visé tendant à rendre aux travailleurs *la liberté que la loi du 14 juin 1921 leur ravie*, nous donne un aspect assez clair du but convoité.

On sait, au surplus, que le Gouvernement belge a refusé de ratifier les conclusions de la Conférence de Washington, c. à d. l'engagement d'assurer, pendant dix ans, aux travailleurs belges, le bénéfice de la loi des huit heures.

Il fallait donc s'attendre — la porte étant restée ouverte — à ce que des tentatives soient faites pour détruire la loi actuelle dans le délai le plus court.

L'offensive déclanchée — nous l'avons déjà dit — suit son cours naturel.

Mais il reste à savoir, si les travailleurs en général et les cheminots (la loi n'est pas applicable au Télégraphe ni à la Marine) en particulier n'ont pas une part de responsabilité dans la brusquerie de l'attaque, dans le désir d'aller vite de nos adversaires.

N'a-t-il pas paru aux yeux de la réaction que nos organisations ont perdu un peu de leur activité, de leur force de résistance; que les travailleurs ont cru, un peu trop tôt, que les réformes acquises, telle la journée de huit heures et le repos hebdomadaire, parce que garanties par une loi étaient à jamais inviolables! Si la situation a apparu telle au sein de la classe ouvrière, quels sont les responsables?

Sont responsables ceux qui, par insouciance ou par ignorance, ont pu laisser penser que les organisations ne seraient plus de force à résister.

Sont responsables ceux qui, par méconnaissance de leurs devoirs politiques, ont permis à la réaction de rentrer renforcée au Parlement.

Tous les travailleurs réfléchis seront d'avis qu'il faut, *par tous les moyens* sauver la plus sacrée de nos réformes. »

*
.

Une réunion du Conseil National du Syndicat National tenue le 11 janvier dernier s'est, entre autre, occupée des attaques dirigées contre la journée de 8 heures.

La résolution suivante a été adoptée :

« Le Comité National du Syndicat National des Ch. P. T. T. M., réuni le 11 janvier, délibérant sur la situation relatée dans le « Ralliement » du 31 décembre 1922 et tenant compte de la situation générale internationale et nationale;

Considérant, que l'ensemble de l'action de la bourgeoisie réactionnaire, accuse une hostilité de plus en plus marquée vis-à-vis de la classe ouvrière;

Considérant que celle-ci, frappée de plus en plus par les conditions économiques d'existence, voit ces principales réformes injustement menacées;

Considérant qu'au point de vue particulier de nos affiliés, les griefs d'ordre matériel et moral déjà énumérés, viennent d'être complétés par la suppression arbitraire du droit reconnu de remplir des postes de bourgmestres ou d'échevins; acte arbitraire qui ne fait que compléter le caractère général autocratique de l'administration assise, instrument du gouvernement;

Estime que le moment est venu, pour le prolétariat, de sortir de son attitude d'expectative, tout en respectant lui-même plus énergiquement que jamais l'application de la législation ouvrière et de poursuivre son action de résistance et de défense;

Dans cet ordre d'idées, charge la C. A. de porter officiellement nos griefs à la connaissance du gouvernement et de la Commission Syndicale;

Décide de constituer un Comité de résolutions avec mission de conduire, d'accord avec le C. E., les négociations et d'appliquer les mesures propres au succès de notre réaction dont les grandes lignes sont arrêtées par le présent Conseil, et passe à l'ordre du jour.»

Congrès des cheminots lettons.

(M.) Du 16 au 19 décembre s'est réuni à Riga un Congrès de la Fédération Lettone des cheminots, qui s'occupa surtout de parfaire l'organisation.

Après une grève qui échoua en avril 1921, et qui déclencha des mesures vexatoires, enfin après la scission des syndicats qui fut consommée bientôt après, le nombre des membres affiliés à la Fédération baissa sensiblement.

Ce qui permit à l'Administration officielle des chemins de fer de supprimer la journée de 8 heures pour le personnel des trains et d'introduire une série d'autres mesures contre lesquelles la Fédération ne put réagir qu'en partie.

Dans les derniers mois qui avaient précédé le Congrès, la Fédération avait surmonté la crise et put enrégistrer une série d'inscriptions de nouveaux membres.

Le Congrès apporta de grandes modifications aux statuts de la Fédération. Il régla à nouveau les cotisations et l'organisation financière et décida des secours grévistes et aux employés atteints par des mesures disciplinaires, ainsi que la création de caisses de chômage et de retraite.

Le Congrès marqua enfin clairement son atteinte au sujet de la question de l'orientation syndicale, car il décida de soutenir fidèlement la Confédération du Travail, la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport et la Fédération Syndicale Internationale.

Les chemins de fer russes peuvent-ils servir de modèle aux autres pays ?

De temps à autre, on peut lire dans les journaux de tous les pays des rapports sur le chaos des chemins de fer russes.

Suivant les informations que nous possédons à ce sujet, ces chemins de fer doivent, en effet, se trouver dans un mauvais état.

Mais il semble, d'autre part, que ces mêmes chemins de fer russes ont aussi introduit des innovations et appliqué des mesures qui peuvent servir de modèle aux entreprises de chemins de fer des pays occidentaux, qui sont combien mieux outillés et qui travaillent dans des conditions combien plus favorables.

Les considérations précédentes sont basées sur un rapport que le professeur Schtschukin a publié sur l'application de l'accouplage automatique et du frein continu au parc des chemins de fer russes. Ce rapport a paru dans le premier numéro de la revue « Technika i Ekonomika » qui est l'organe du Commissariat populaire russe du Trafic.

L'auteur du rapport fait remarquer que les débuts de l'application de l'accouplage uniforme dans les chemins de fer russes remontent à l'époque de la guerre russo-japonaise en 1905, et que, peu avant la Révolution, le tsar avait institué une Commission chargée d'étudier le problème de la substitution de l'accouplage américain à l'accouplage européen dans le parc des chemins de fer russes. Le 4 janvier 1921, une nouvelle

Commission a été instituée aux fins d'étudier l'application de l'accouplage américain et du frein continu, système Westinghouse. La Commission clôtura ses délibérations par une résolution préconisant l'application de l'accouplage américain dans le délai le plus rapproché. Elle propose aussi de n'accepter, en ce qui concerne les voitures pour marchandises, que deux systèmes d'accouplage, pendant la période transitoire, à savoir l'accouplage américain et l'accouplage russe, de faciliter autant que possible au service d'exploitation la période de transition et d'utiliser le plus rapidement possible les avantages que présente l'accouplage américain. Les ingénieurs russes Levi et Nolteïn avaient présenté deux projets concernant la période transitoire.

Le rapport du Conseil spécial a été présenté à la Commission technique supérieure présidée par le professeur Dubelir. Cette Commission explique que la documentation fournie par le rapport Schtschukin permet de se prononcer en connaissance de cause sur l'applicabilité de l'accouplage américain comme aussi sur le mode de sa substitution à l'accouplage actuel; elle déclare en outre unanimement que l'application générale de l'accouplage automatique américain au parc russe est impossible dans les circonstances actuelles. Mais en ce qui regarde cette application générale, elle propose d'adopter le programme suivant basé sur les projets Nolteïn et Levi: 1° Les voitures pour marchandises seront transformées pour recevoir l'accouplage américain (cages renforcées et mécanisme de traction non continu, avec ressort) de façon que l'accouplage américain soit aménagé à un bout et les tampons et les crochets et l'accouplage russe le soient à l'autre bout. 2° Les voitures circuleront deux à deux par l'accouplage américain. 3° Les locomotives seront munies d'un accouplage transitoire double permettant de les accoupler aux voitures avec accouplage russe comme aussi aux voitures avec accouplage américain. 4° Les nouvelles voitures seront munies de l'accouplage américain aux deux bouts et de dispositifs pour y aménager les tampons, crochets et mécanismes de traction de l'accouplage russe. Ces voitures doivent être pourvues de freins automatiques plus lourds. 5° On étudiera la possibilité de la substitution de l'accouplage américain à l'accouplage actuel sur quelques tronçons particuliers, sans attendre l'application générale dudit accouplage au réseau des chemins de fer russes tout entier.

Schtschukin pense, dans son rapport, que ces mesures et la réalisation de la transformation étendue et profonde à la fois du parc russe marqueront « une nouvelle période de progrès économique, financier, politique, et de façon générale, un nouveau progrès culturel de la Russie, dont les autres Etats européens suivront sans nul doute l'exemple ».

L'Internationale des Administrations des chemins de fer.

Le Journal de l'Union des administrations de chemins de fer allemands rapporte entre autres ceci :

Union Internationale des Chemins de Fer.

Conformément aux décisions prises en octobre de cette année, l'Union Internationale des Chemins de Fer à laquelle les chemins de fer russes sont maintenant aussi rattachés, tint sa première séance à Paris, du 14 au 16 décembre. Cinq commissions furent nommées pour traiter les questions les plus importantes et les plus urgentes (tarifs des voyageurs, douane et passeport, heure d'été, comptes, freins à air comprimé pour les trains de marchandises etc.). La présidence de la première commission des voyageurs, qui se réunira à Berlin, le 9 avril de l'année prochaine, a été confiée aux chemins de fer du Reich. Conformément au mandat qu'on leur a donné les chemins de fer du Reich établiront aussi le règlement du Travail des commissions.

Nous empruntons au « Nieuwe Rotterdamsche Courant » les détails suivants sur cette Union, fondée il y a quelques semaines à Paris et qui s'est proposée comme but « d'améliorer les conditions d'exploitation des voies ferrées, tenant compte du trafic international européen ».

On sait qu'avant la guerre l'Union allemande des Chemins de fer jouait en Europe un rôle extrêmement important. Elle atteignait son apogée peu avant la guerre et disposait alors d'un réseau dont la longueur totale atteignait le chiffre énorme de 110.000 kilomètres. Outre tous les chemins de fer allemands, elle englobait ceux de la Hollande, de Luxembourg, de Bosnie, de Roumanie, d'Autriche et Hongrie et quelques Sociétés ferroviaires françaises et belges.

Le Pacte de la Société des Nations imposa aux membres l'obligation de garantir la liberté du trafic et du transit et le Traité de Versailles imposa à l'Allemagne l'obligation d'accepter, ou d'adhérer à, toutes les conventions qui seront adoptées dans un délai de cinq ans après la mise en vigueur du Traité, par les Puissances alliées et associées à l'égard du trafic international pour ce qui concerne les chemins de fer, les ports et les détroits.

Préparée de longue main, l'Union internationale des Chemins de fer, siége à Paris, se trouve enfin constituée. Sont considérés comme fondateurs les Chemins de fer représentés à l'assemblée de fondation ainsi que ceux qui ont, ultérieurement, demandé à être admis, à condition que la Direction en question dispose d'au moins 1.000 kilomètres de voie normale ou large et que le réseau serve au trafic de voyageurs et des marchandises.

Les chemins de fer dont le parcours n'atteint pas 1.000 kilomètres ou les chemins de fer à voie étroite ne peuvent être admises qu'à condition de fournir la preuve qu'ils ont de l'importance pour le trafic international européen. Pourront être admises enfin sur demande les Sociétés de chemins de fer, de transport ou autres entreprises analogues qui, tout en ne remplissant pas les conditions exigées établissent, par leurs lignes, des communications internationales.

La direction de l'Union internationale des Chemins de fer repose entre les mains d'une Commission de Directions se composant de 12 directions et d'une délégation chargée de la présidence. L'Assemblée générale désigne, pour la durée de 10 ans, les pays ou les groupes de pays qui siègeront dans la Commission.

Les Directions des Chemins de fer désignent dans ces pays ou groupes de pays les membres de la Commission, en fixant la durée de leur mandat. La Commission des Directions désigne, dans son sein, un membre-direction chargée de la présidence et trois directions comme présidents suppléants.

Présentement la Présidence est à la Direction française ; celles d'Allemagne, d'Italie et d'Angleterre remplissent les fonctions de vice-présidents.

La langue officielle sera le français. Cinq sous-commissions importantes, qu'il faut considérer comme les éléments principaux dans l'organisation des Directions ont au service de la Commission :

- 1^e La sous-commission pour le trafic des voyageurs.
- 2^e La sous-commission pour le trafic des marchandises.
- 3^e La sous-commission pour l'assurance mutuelle et les questions de change.
- 4^e La sous-commission pour l'échange des trains et voitures et l'emploi en commun du matériel.
- 5^e La sous-commission pour les questions techniques.

Le Secrétaire général qui sera nommé dans le sein des Directions françaises sera chargé de la préparation et de la direction des affaires ordinaires.

Le nombre des kilomètres que président les directions décide du nombre des voix. Une stipulation d'extrême importance arrête qu'il est impossible d'imposer, contre sa volonté, à un membre ou un participant une réglementation des tarifs.

Il ne paraît pas impossible que l'I. T. F., entre un jour en contact avec cette Union internationale, en tout premier lieu dans le but de discuter des questions d'ordre technique intéressant le personnel.

Fusion des cheminots dans les Etats-Unis.

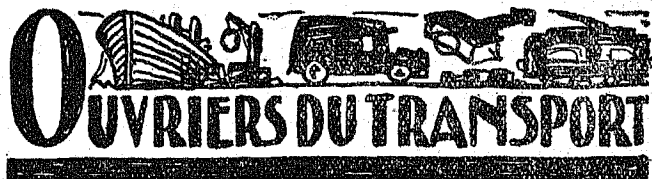
A une réunion mixte des Comité Exécutifs de l'Association des Employés des Chemins de fer de l'Amérique du Nord et de la Fédération Américaine des Ouvriers des Chemins de fer, tenu à Chicago, le 17 novembre, il a été décidé de fusionner les deux Organisations. Cette décision doit être soumise au vote des membres, mais comme on estime que le 99% sont en faveur de la fusion, c'est là pure formalité et, en attendant le résultat du vote, les deux Organisations vont mettre en commun leurs ressources et agir de concert dès le 1er décembre.

La future constitution de la nouvelle Organisation accepte le principe de l'Unionisme industriel comme résultat naturel de l'évolution de l'Unionisme professionnel déclaré suranné et n'ayant plus, dans les circonstances actuelles, d'autre résultat que des discussions, des dissensions et la désorganisation.

La nouvelle Union sera connue sous le nom de « Amalgamated Railway Workers » et aura un effectif de plus de 150.000 membres ; mais il est à prévoir que d'autres Organisations vont finir par fusionner aussi, car le mouvement est déjà en bonne voie.

Nous suivrons avec intérêt les résultats de cette tentative d'union des forces dispersées des cheminots de l'Amérique du Nord.

Nous sommes certains que nos amis américains vont bientôt constater que le corollaire naturel de l'unité nationale est l'unité internationale et s'affilieront à l'I. T. F. Les deux autres grandes Unions industrielles des Etats-Unis, l'Union des Ouvriers de la Métallurgie et celle des Mines, sont déjà membres de leurs Internationales respectives.



Les conditions de Travail des ouvriers des Ports en Hollande.

Des pourparlers qui ont exigé quelques semaines ont abouti à l'entente entre les Comités des Association des Armateurs à Rotterdam et Amsterdam et les Organisations des Ouvriers du Transport, au sujet de la revision des contrats, désirée par les patrons.

Les premières propositions des employeurs étaient de portée fort vaste et visaient l'introduction de la journée de neuf heures pour les ouvriers employés à l'arrimage, à l'expédition et dans les entrepôts et à la journée de 10 heures pour les ouvriers travaillant aux machines. Ces propositions furent repoussées par les Organisations et les patrons finirent par se déclarer disposés à poursuivre les négociations sur la base d'une semaine de 48 heures.

Comme le samedi après-midi on ne travaille pas à bord des vaisseaux dans les ports hollandais, exception faite de ceux qui prennent la mer le jour même ou le lendemain, cela signifie une durée de travail de 8½ heures par 24 heures, journée de travail divisée en deux tâches, dont une de 4 heures et une de

4 et demie. Rotterdam paie pour la tâche de 4 heures fl. 2,70, Amsterdam fl. 2,82½, pour la tâche de 4 heures et demie, Rotterdam paie fl. 3,15 et Amsterdam fl. 3,17½.

On compte un supplément de 50% pour le travail de nuit.

Le salaire minimum des ouvriers fixes est de fl. 29,50 par semaine de 48 heures. Le contrat est entré en vigueur le 22 janvier 1923 et a été conclu pour la durée de 6 mois.

On est toujours en pourparlers au sujet de la révision des salaires de tarif. Les Organisations (« Centrale Bond van Transportarbeiders » et les Organisations protestante et catholique) ont informé les employeurs que ce n'est qu'à leur corps défendant, qu'elles ont accepté les conditions imposées.

Le chômage dans les ports d'Amsterdam et de Rotterdam est à tel point effrayant qu'on ne peut songer à la résistance.

Etat des constructions navales du « Lloyd ».

L'état des constructions navales, tel qu'il est établi par « Lloyd's Register » montre que le tonnage de marine marchande en construction en Grande-Bretagne et en Irlande à la fin de 1922 était de 1.468.599 tonnes contre les 2.640.319 tonnes en chantiers à la fin de 1921. Ce résultat comprend environ 348.000 tonnes dont la construction a été suspendue, de telle sorte que le tonnage actuellement en ouvrage est réduit à environ 1.120.000 tonnes. Un peu moins de la moitié du tonnage de marine marchande en construction dans le monde entier est sur chantiers britanniques et irlandais, ainsi que le montre le tableau suivant :

En Construction au 31 décembre 1922.

	Nombre de vaisseaux	Tonnage
En Grande-Bretagne et Irlande	315	1.468.599
Dans d'autres pays	500	1.485.719
Total pour le monde entier	815	2.954.318

Le tonnage total en construction à l'étranger comprend 216.000 tonnes dont on a suspendu les travaux ; c'est l'Italie qui, à cet égard, a été le plus touchée. Les chiffres montrent qu'en Grande-Bretagne et en Irlande le tonnage en construction à la fin de l'année était d'environ 148.000 tonnes inférieur à celui de la fin du trimestre de septembre. L'Etat établi met clairement en lumière la grande diminution des constructions navales qui persista toute l'année dernière, mais cite deux raisons d'être satisfaites. Dans le dernier trimestre de 1922, on a, dans les chantiers maritimes de Grande-Bretagne et d'Irlande, commencé la construction de 231.187 tonnes, chiffre décidément plus favorable que ceux des précédents trimestres ; outre le montant du tonnage en chantier actuellement dans l'archipel britannique représente en gros les ¾ du tonnage total en construction dans le monde entier pendant le dernier trimestre et qui monte à 344.630 tonnes. Ainsi donc, le chiffre de 231.187 tonnes commencées dans le dernier trimestre, comparé aux 55.290 tonnes du dernier trimestre de 1921, montre, par conséquent, que le fond de la diminution des constructions navales est derrière nous. Combien nos chantiers sont encore loin de leur activité normale, c'est là ce que montre une comparaison avec les « états » antérieurs.

Le tonnage moyen en construction dans l'archipel britannique pendant les 12 mois que précédèrent la guerre était de 1.890.000 tonnes, soit 770.000 de plus qu'aujourd'hui où le progrès est déjà évident. Les chiffres du tonnage en construction dans les principaux pays étrangers sont :

Allemagne et Danzig 463.877 tonnes, Italie 299.199, France 188.525, Hollande 142.969, Etats-Unis 139.448 et le Japon 139.448.

(« L'Economist ».)



Le mouvement des gens de mer pendant 25 ans en Allemagne.

L'Organisation des Gens de mer en Allemagne compta le 1er février 1923 25 ans d'activité.

Nous félicitons cordialement nos camarades de cet anniversaire et espérons que, dans un prochain avenir, l'Organisation réussira à obtenir la pleine réalisation de ses revendications et à conduire les marins allemands à la victoire dans notre lutte commune.

Nous empruntons les détails ci-dessous à un article étendu du camarade *Fr. Waack* de Berlin, membre du Comité de l'Union du Trafic allemande, un des fondateurs de l'Organisation des Gens de mer et travaillant dans ce mouvement depuis plus de 25 ans :

Le 1er février 1898 est un jour mémorable pour les Gens de mer allemands ; c'est à partir de ce jour-là, il y a maintenant 25 ans, que l'Union des Gens de mer, fondée à la suite du premier Congrès des Gens de mer allemands, de novembre 1897, commença son activité en Allemagne.

La fondation de l'Organisation conçue d'après des idées de centralisation fut l'œuvre des représentants des Gens de mer de *Hambourg, de Brême, de Bremerhaven et de Flensburg* qui, jusqu'alors, avaient eu des Organisations locales. Auparavant, les Associations de Gens de mer, dans certains ports, étaient des Associations de secours et de simples sociétés, sauf les Organisations professionnelles locales déjà mentionnées qui furent fondées aux environs de 1890. Ces Associations n'ont jamais essayé d'exercer une influence dans l'établissement des conditions de salaire, des conditions de travail et des conditions juridiques des Gens de mer, qui étaient restées extrêmement arriérées.

Des tentatives nombreuses eurent lieu pour réunir, d'après des idées de centralisation, les Gens de mer organisés localement et professionnellement. Mais des difficultés insurmontables, surtout à la mer Baltique, empêchèrent tout mouvement des Gens de mer et ainsi leur indifférence fit tout échouer. Ce n'est qu'à la suite de la grande grève des ouvriers des ports et des Gens de mer de 1896/1897 qu'un changement se produisit. Les Gens de mer furent secoués et remués par cette grève et par ce qu'elle faisait entrevoir. Nous voyons qu'en 1897, à quatre endroits en même temps, des Syndicats se fondèrent et que de nouveaux membres vinrent accroître ceux qui existaient déjà. La même année, un appel fut adressé de la part du Syndicat des Gens de mer de Hambourg à toutes les Organisations existantes, les invitant à envisager d'un peu près la question de la fondation d'une Union centrale. Cet appel fut entendu. Le 19 juin 1897 déjà, une conférence préparatoire put avoir lieu à Hambourg et, le 15 novembre 1897 déjà, siégea à Hambourg également, le premier Congrès des Gens de mer allemands.

Voici la résolution que l'on prit, au Congrès, adoptée à l'unanimité moins la voix du délégué de Stettin :—

« Le Congrès des Gens de mer allemands décide de fonder une Union centrale s'étendant à toute l'Allemagne. Les Associations des Gens de mer aujourd'hui existantes qui sont conçues d'après les idées modernes du mouvement ouvrier se rattachent à l'Union centrale. »

Le 1er février 1898, quand l'Union des Gens de mer commença son activité, elle se composait en tout de 4 sections et de 2 comités locaux et comprenait au total 1197 membres. Dans 10 ports de la mer du Nord et de la mer Baltique, on nomma des Gens de mer hommes de confiance. La caisse de l'Union contenait en tout 148,50 Mk. Après l'exercice de la première année, le montant de la fortune totale était déjà

de 7.413 Mk. Le nombre des Gens de mer compta des ennemis dans son propre camp. En 1907, sous le protectorat des armateurs dans de nombreux ports, des Associations jaunes furent fondées qui, pour masquer leur propre but, prirent les noms plus divers.

Bien que les Associations jaunes aient trouvé auprès des armateurs une large protection à tous égards, elles n'ont pourtant pas réussi à se développer d'une manière appréciable. Elles n'ont désiré qu'une chose, c'est de combattre l'Union des Gens de mer par les moyens les moins avouables, et de lui créer tous les embarras possibles dans sa lutte pour l'amélioration des conditions de vie des Gens de mer.

A peine le vent de la révolution eut-il balayé les Associations jaunes et chrétiennes des Gens de mer, qu'il se trouvait déjà des gens pour battre en brèche de nouveau les Gens de mer organisés, des gens à tendance bolchéviste et communiste, qui semaient des germes de discorde et créaient une nouvelle Organisation spéciale. Cette nouvelle organisation s'appela d'abord « Union allemande des Marins », puis « Union allemande de Navigation ». Jusqu'à ce jour, malgré tout, cette Organisation n'a fait que semer la discorde dans le mouvement des Gens de mer allemands.

Toutes les difficultés et les nombreuses persécutions n'empêchèrent pas l'Organisation des Gens de mer de se développer lentement, il est vrai, mais en progressant sans cesse. Le 1er juillet 1910, lorsqu'on réunit les Unions des Ouvriers du Transport, des Ouvriers des Ports et des Gens de mer, l'Union des Gens de mer comptait des sections et des bureaux locaux dans tous les ports allemands. En outre, 6 branches locales furent organisées à l'étranger, à Anvers, à Rotterdam, à Gênes, à Marseille, à Hoboken et à Buénos-Aires. Le nombre des membres qui payaient la contribution complète s'élevait à 8.269.

Pendant la guerre mondiale, le nombre des membres baissa: c'était compréhensible; il était à la fin de la guerre de 5.347. Aujourd'hui, la section des Gens de mer compte de nouveau 15.000 membres déjà et à cette section sont réunis les cuisiniers, les stewards ainsi que les hommes de pont et le personnel des machines (excepté les lieutenants) appartenant à la grosse navigation, au cabotage, au remorquage, à la haute pêche et à la pêche aux harengs.

De tout temps, l'Organisation des Gens de mer a tout mis en œuvre pour améliorer la situation sociale des Gens de mer, vraiment désespérée.

L'Organisation s'est employée par exemple inlassablement à reviser le statut des Gens de mer. Cette question fut sans cesse débattue dans des Congrès, dans les réunions des Associations, dans les journaux, dans les revues. Les désirs et les réclamations des Gens de mer furent centralisés, examinés avec soin et formulés sous forme de propositions qu'on adressa aux députés social-démocrates du Reich.

Bien des améliorations qui, lors de la révision du statut des Gens de mer, en l'année 1902, acquièrent force de loi sont dues à cette activité inlassable.

Malgré cela, le nouveau règlement des Gens de mer, entré en vigueur le 2 juillet 1902, est bien loin de donner satisfaction à leurs désirs et réclamations légitimes.

L'Organisation ouvrit, par conséquent, une nouvelle campagne pour obtenir une nouvelle révision de ce statut.

En janvier 1923, le Comité de l'Union allemande du Trafic soumit au gouvernement le projet d'un nouveau statut des Gens de mer. Cela donnera prochainement l'occasion au corps législatif de s'occuper de la révision du statut actuel.

L'organisation a lutté en outre par la parole, par des écrits, par des pétitions sans nombre adressées aux armateurs et aux autorités pour faire disparaître des injustices criantes dans l'établissement des salaires.

La lutte soutenue pendant des dizaines d'années eut enfin un résultat: en novembre 1918, une convention fut passée entre l'Union centrale des armateurs allemands et la Section (gens

de mer) de la Fédération allemande des Transports (nom antérieur de l'Union du Trafic), convention aux termes de laquelle le placement des Gens de mer fut absolument supprimé et les bureaux de placement ne continuèrent à fonctionner que par des Commissions paritaires.

Dans la question de la *nourriture*, débattue pendant des dizaines d'années, on obtint des changements radicaux: l'organisation réussit à obtenir que l'entretien de l'équipage ne fût plus à la charge du capitaine. Les vivres sont achetées par l'armateur. En outre, il existe à bord de chaque vaisseau une Commission des vivres qui se compose d'un représentant des hommes de pont, du personnel de la machine, du personnel de service et des vivres et d'un officier. Cette Commission a pour tâche de veiller à l'administration et à l'emploi des vivres achetées par l'armateur. La Commission doit aussi éventuellement recevoir les plaintes de l'équipage, les examiner et agir de concert avec la direction du vaisseau pour les faire cesser.

Grâce à une critique publique continue, grâce aux pétitions adressées aux armateurs, aux autorités, au gouvernement, aux groupes parlementaires une foule d'injustices les plus criantes qui sévissaient dans le domaine de la navigation, furent sinon absolument supprimées du moins diminuées dans une large mesure. Tant qu'on n'aura pas révisé le statut des Gens de mer et de ses annexes, on ne pourra pas parler d'une amélioration sensible de leur situation sociale et avant que soit introduit le programme de politique sociale établi ci-dessous, qui pendant des dizaines d'années déjà fut l'objet des revendications continues de l'Organisation des Gens de mer:

I. Révision de la loi du 2 juin 1902 sur le devoir qu'a la marine marchande d'embarquer des Gens de mer désirant rentrer chez eux.

II. Organisation complète de l'assurance sociale des Gens de mer:

- a) Assurance-accidents sur mer.
- b) Assurance-Invalidité, -Veuves et -Orphelins. (Caisse de secours des Gens de mer.)
- c) Assurance-maladie.
- d) Participation des Gens de mer à la fixation des pensions de retraites.

III. Protection des Gens de mer.

a) Révision de la loi du 27 juillet 1877 sur les enquêtes en cas d'accident en mer.

b) Introduction du contrôle des autorités dans la construction des bateaux et la navigation avec participation des Gens de mer.

c) Etablissement de l'office de la navigation du Reich avec subdivisions correspondantes dans les ports allemands.

d) Décret, avec collaboration des représentants des Gens de mer, sur les prescriptions de prévoyance contre les accidents.

e) Fixation réglementaire de la limite de charge (maximum, minimum).

f) Création d'une loi sur les équipages.

IV. Participation des Marins à l'administration des caisses de pension des armateurs pour autant que les Gens de mer sont tenus d'y payer des contributions.

V. Administration par l'Etat du sauvetage sur les côtes allemandes.

A cela s'ajoutent les revendications de ces derniers temps:

1° Création d'une représentation des ouvriers dans la navigation, conformément au Par. 5 de la loi sur les Conseils d'entreprise.

2° Qu'on mette les Gens de mer au bénéfice de la loi sur l'assurance-chômage.

3° Qu'on mette les Gens de mer au bénéfice de la loi sur la durée du travail.

Jusqu'à ce jour, la législation sociale a négligé les Gens de mer; cela ne peut et ne doit pas continuer. (Les Gens de mer (Ouvriers et employés) méritent d'être reconnus comme des ouvriers libres et doivent être assimilés à tous égards aux ouvriers industriels du pays.)

C'est avec une énergie et une ardeur de combattants que la jeune Union s'est mise au travail et aujourd'hui, jetant un regard en arrière, c'est avec joie que nous pouvons constater qu'elle a pu obtenir, au cours des années de grands et de bons résultats.

Grâce à de nombreux mouvements de salaire heureusement menés et où la grève était le dernier moyen de lutte, les salaires purent être élevés très sensiblement. Dans plusieurs ports, à Flensburg, Lübeck, Stettin, Kiel, Rostock et Brême, on réussit, les premières années de la constitution de l'Organisation déjà, à réglementer les conditions de salaire et de travail.

Grâce à ces conventions sur les tarifs, les conditions de travail établies naguère toutes dans l'intérêt des armateurs furent supprimées ainsi que les conventions dites « libres » (individuels).

Le front unique de l'Union des ouvriers du Transport par eau et sur terre, représenté à l'Union allemande du Trafic a réussi à venir à bout du groupe puissant des patrons.

Le 3 décembre 1918, pour la première fois, un contrat de tarifs fut passé aux termes duquel les conditions de salaire et de travail furent réglées pour tous les emplois dont les Gens de mer sont chargés et dont la validité s'étendait à la marine allemande tout entière.

Ensuite, on conclut des accords de tarifs unifiés pour la haute pêche et, plus tard, pour la pêche aux harengs, de même que pour les équipages des chalands remorqueurs et des gabares allemands.

Tous ces contrats de tarif, jusqu'à ce jour, ont été modifiés à plusieurs reprises en faveur des Gens de mer.

Les contrats de tarifs qui ont été passés du 3/12/1918 jusqu'à ce jour entre l'Association centrale des Armateurs allemands et les Unions professionnelles des Gens de mer accordent, entre autres, aux Gens de mer, outre les fréquentes élévations de salaire et l'élévation du salaire des heures supplémentaires, les avantages suivants:

Huit heures de travail par jour au port et sur la rade. Système des trois équipes pour tous les bateaux à vapeur et navires qui ont des moteurs de plus de 1000 B. R. T., diminution sensible de la durée du travail pour le personnel de bouche dont les services ne peuvent être utilisés au-delà de ce qu'exigent la préparation des repas ordinaires et le service régulier des personnes se trouvant à bord.

Etablissement d'une commission des vivres dont la tâche est de veiller à l'achat des vivres, à leur emploi, ainsi qu'à la préparation des repas à bord. Elle doit aussi recevoir les plaintes des l'équipage.

En outre, assurance contre les accidents en mer, conséquences du danger imminent d'une guerre, assurance des effets de l'équipage.

Suppression des bureaux de placement professionnels et introduction d'une administration paritaire dans les bureaux de placement.

En outre, on fixa définitivement quand et combien de temps le personnel de pont et des machines devait voyager; on décida que les délais d'avertissement seraient les mêmes pour les armateurs et pour les Gens de mer.

Les contrats de travail comprennent aussi certaines prescriptions sur la propreté du logis. Chaque semaine, le logement doit être nettoyé à fond, pendant les heures de travail; de temps en temps, il doit être désinfecté. Dans les nouveaux bateaux, on doit installer dans le logement une armoire à vêtements pour chaque homme de l'équipage. On devra libérer un homme avant la fin de son temps de travail pour aménager la pièce où l'on prendra ses repas.

Un Tribunal arbitral des tarifs tranche toutes les contestations concernant le contrat de tarifs.

Les contrats de tarifs pour les équipages des chalands remorqueurs et des gabares allemands, pour la haute pêche et la pêche aux harengs, contiennent des arrangements favorables analogues.

Somme toute, on peut dire que l'Organisation des Gens de mer, en Allemagne, a pris un développement satisfaisant et a produit des résultats tout à fait remarquables. On doit réussir et on réussira à réaliser des progrès, à obtenir des résultats plus grands encore. Il suffit pour cela que tout homme de mer soit pleinement conscient de son devoir et se mette au service de la juste cause, fidèle à la devise: « C'est par une volonté commune et de mâles efforts que s'épanouira la puissance du travail. »

Gains patronaux et conditions du Travail.

Les patrons *vont proclamant* partout que le salaire des ouvriers doit être réduit et la durée du travail prolongée, si l'on ne veut pas voir suspendre l'exploitation.

La part de vérité dans ces affirmations apparaît sous son vrai jour dans l'article ci-dessous que nous empruntons à l'« Economist » du 13 janvier.

Chargeurs Réunis.

La réunion annuelle des actionnaires de la Compagnie des Chargeurs Réunis a eu lieu à Paris le 27 décembre dernier.

Dans son discours d'ouverture, le président traita en détail, d'une part des difficultés contre lesquelles les compagnies de navigations eurent à lutter pendant la campagne de 1921—1922; mais d'autre part il put aussi montrer la manière satisfaisante avec laquelle, dans de telles circonstances, les Chargeurs Réunis avaient pu y faire face.

Grâce à une ligne de conduite à la fois énergique et prudente, la valeur d'inventaire au 30 juin 1922 de la flotte qui consistait en 41 vaisseaux et 5 vaisseaux auxiliaires représentant en tout un tonnage brut de 313.107 tonnes, était portée en compte à une moyenne de 413 frs. la tonne (soit environ £ 6,10s. au change moyen).

Si l'on songe que plus de la moitié de la flotte a été construite depuis 1914 et que presque tous les navires ont été équipés en vue du service des passagers et des émigrants, ces chiffres peuvent être considérés comme très bas.

Au 30 juin 1922, il se trouvaient encore en construction 10 grands navires dont 3 ont été depuis mis en service.

Les résultats pour l'année comptable finissant le 30 juin 1922, donnent un bénéfice de plus de 16 millions de francs que conformément à l'usage français le conseil d'administration avait pouvoir d'employer à constituer des réserves.

Les réserves pour la flotte elle-même se sont donc accrues de 7.211.722,69 francs, pour toutes les installations nécessaires à son alimentation de 1.500.000; pour la flotte auxiliaire, bâtiments et fournitures, d'environ 1.350.000; pour le fonds des assurances de plus de 2.370.000 et pour différents comptes de même nature de 2.000.000 environ; quant au reste des bénéfices disponibles, 1.592.916,80 francs, on en consacra 1.500.000 à la suite d'un vote de l'assemblée générale au fonds de renouvellement de la flotte.

L'assemblée générale encore, par résolution spéciale a autorisé le Conseil de porter la totalité de 36.395.132 francs restant au crédit du compte de réserve pour l'amortissement, en 1922—1923, au compte de construction de la flotte.

Questionné sur les perspectives de la campagne actuelle, le président s'est exprimé ainsi:

« Sans vouloir nous compromettre en quoique ce soit nous pouvons dire que nous avons des raisons d'attendre en toute confiance les résultats de l'année courante qui, je crois, seront considérablement meilleurs que ceux de l'année passée. Nous ne saurions, cela va sans dire, vous dire ce qu'ils seront définitive, mais le premier semestre paraît devoir être encourageant. La situation s'améliore à vue d'œil, surtout en ce qui concerne le trafic d'outre-mer, conséquence du remarquable essor de l'exportation. Les frêts et les voyages lointains tendent aussi à s'améliorer.

4 et demie. Rotterdam paie pour la tâche de 4 heures fl. 2,70, Amsterdam fl. 2,82½, pour la tâche de 4 heures et demie, Rotterdam paie fl. 3,15 et Amsterdam fl. 3,17½.

On compte un supplément de 50% pour le travail de nuit.

Le salaire minimum des ouvriers fixes est de fl. 29,50 par semaine de 48 heures. Le contrat est entré en vigueur le 22 janvier 1923 et a été conclu pour la durée de 6 mois.

On est toujours en pourparlers au sujet de la revision des salaires de tarif. Les Organisations (« Centrale Bond van Transportarbeiders » et les Organisations protestante et catholique) ont informé les employeurs que ce n'est qu'à leur corps défendant, qu'elles ont accepté les conditions imposées.

Le chômage dans les ports d'Amsterdam et de Rotterdam est à tel point effrayant qu'on ne peut songer à la résistance.

Etat des constructions navales du « Lloyd ».

L'état des constructions navales, tel qu'il est établi par « Lloyd's Register » montre que le tonnage de marine marchande en construction en Grande-Bretagne et en Irlande à la fin de 1922 était de 1.468.599 tonnes contre les 2.640.319 tonnes en chantiers à la fin de 1921. Ce résultat comprend environ 348.000 tonnes dont la construction a été suspendue, de telle sorte que le tonnage actuellement en ouvrage est réduit à environ 1.120.000 tonnes. Un peu moins de la moitié du tonnage de marine marchande en construction dans le monde entier est sur chantiers britanniques et irlandais, ainsi que le montre le tableau suivant :

En Construction au 31 décembre 1922.

	Nombre de vaisseaux	Tonnage
En Grande-Bretagne et Irlande	315	1.468.599
Dans d'autres pays	500	1.485.719
Total pour le monde entier	815	2.954.318

Le tonnage total en construction à l'étranger comprend 216.000 tonnes dont on a suspendu les travaux ; c'est l'Italie qui, à cet égard, a été le plus touchée. Les chiffres montrent qu'en Grande-Bretagne et en Irlande le tonnage en construction à la fin de l'année était d'environ 148.000 tonnes inférieur à celui de la fin du trimestre de septembre. L'Etat établi met clairement en lumière la grande diminution des constructions navales qui persista toute l'année dernière, mais cite deux raisons d'être satisfaites. Dans le dernier trimestre de 1922, on a, dans les chantiers maritimes de Grande-Bretagne et d'Irlande, commencé la construction de 231.187 tonnes, chiffre décidément plus favorable que ceux des précédents trimestres ; outre le montant du tonnage en chantier actuellement dans l'archipel britannique représente en gros les ¾ du tonnage total en construction dans le monde entier pendant le dernier trimestre et qui monte à 344.630 tonnes. Ainsi donc, le chiffre de 231.187 tonnes commencées dans le dernier trimestre, comparé aux 55.290 tonnes du dernier trimestre de 1921, montre, par conséquent, que le fond de la diminution des constructions navales est derrière nous. Combien nos chantiers sont encore loin de leur activité normale, c'est là ce que montre une comparaison avec les « états » antérieurs.

Le tonnage moyen en construction dans l'archipel britannique pendant les 12 mois que précédèrent la guerre était de 1.890.000 tonnes, soit 770.000 de plus qu'aujourd'hui où le progrès est déjà évident. Les chiffres du tonnage en construction dans les principaux pays étrangers sont :

Allemagne et Danzig 463.877 tonnes, Italie 299.199, France 188.525, Hollande 142.969, Etats-Unis 139.448 et le Japon 139.448.

(« L'Economist ».)



Le mouvement des gens de mer pendant 25 ans en Allemagne.

L'Organisation des Gens de mer en Allemagne compta le 1er février 1923 25 ans d'activité.

Nous félicitons cordialement nos camarades de cet anniversaire et espérons que, dans un prochain avenir, l'Organisation réussira à obtenir la pleine réalisation de ses revendications et à conduire les marins allemands à la victoire dans notre lutte commune.

Nous empruntons les détails ci-dessous à un article étendu du camarade *Fr. Waack* de Berlin, membre du Comité de l'Union du Trafic allemande, un des fondateurs de l'Organisation des Gens de mer et travaillant dans ce mouvement depuis plus de 25 ans :

Le 1er février 1898 est un jour mémorable pour les Gens de mer allemands ; c'est à partir de ce jour-là, il y a maintenant 25 ans, que l'Union des Gens de mer, fondée à la suite du premier Congrès des Gens de mer allemands, de novembre 1897, commença son activité en Allemagne.

La fondation de l'Organisation conçue d'après des idées de centralisation fut l'œuvre des représentants des Gens de mer de *Hambourg, de Brême, de Bremerhaven et de Flensburg* qui, jusqu'alors, avaient eu des Organisations locales. Auparavant, les Associations de Gens de mer, dans certains ports, étaient des Associations de secours et de simples sociétés, sauf les Organisations professionnelles locales déjà mentionnées qui furent fondées aux environs de 1890. Ces Associations n'ont jamais essayé d'exercer une influence dans l'établissement des conditions de salaire, des conditions de travail et des conditions juridiques des Gens de mer, qui étaient restées extrêmement arriérées.

Des tentatives nombreuses eurent lieu pour réunir, d'après des idées de centralisation, les Gens de mer organisés localement et professionnellement. Mais des difficultés insurmontables, surtout à la mer Baltique, empêchèrent tout mouvement des Gens de mer et ainsi leur indifférence fit tout échouer. Ce n'est qu'à la suite de la grande grève des ouvriers des ports et des Gens de mer de 1896/1897 qu'un changement se produisit. Les Gens de mer furent secoués et remués par cette grève et par ce qu'elle faisait entrevoir. Nous voyons qu'en 1897, à quatre endroits en même temps, des Syndicats se fondèrent et que de nouveaux membres vinrent accroître ceux qui existaient déjà. La même année, un appel fut adressé de la part du Syndicat des Gens de mer de Hambourg à toutes les Organisations existantes, les invitant à envisager d'un peu près la question de la fondation d'une Union centrale. Cet appel fut entendu. Le 19 juin 1897 déjà, une conférence préparatoire put avoir lieu à Hambourg et, le 15 novembre 1897 déjà, siégea à Hambourg également, le premier Congrès des Gens de mer allemands.

Voici la résolution que l'on prit, au Congrès, adoptée à l'unanimité moins la voix du délégué de Stettin :—

« Le Congrès des Gens de mer allemands décide de fonder une Union centrale s'étendant à toute l'Allemagne. Les Associations des Gens de mer aujourd'hui existantes qui sont conçues d'après les idées modernes du mouvement ouvrier se rattachent à l'Union centrale. »

Le 1er février 1898, quand l'Union des Gens de mer commença son activité, elle se composait en tout de 4 sections et de 2 comités locaux et comprenait au total 1197 membres. Dans 10 ports de la mer du Nord et de la mer Baltique, on nomma des Gens de mer hommes de confiance. La caisse de l'Union contenait en tout 148,50 Mk. Après l'exercice de la première année, le montant de la fortune totale était déjà

de 7.413 Mk. Le nombre des Gens de mer compta des ennemis dans son propre camp. En 1907, sous le protectorat des armateurs dans de nombreux ports, des Associations jaunes furent fondées qui, pour masquer leur propre but, prirent les noms plus divers.

Bien que les Associations jaunes aient trouvé auprès des armateurs une large protection à tous égards, elles n'ont pourtant pas réussi à se développer d'une manière appréciable. Elles n'ont désiré qu'une chose, c'est de combattre l'Union des Gens de mer par les moyens les moins avouables, et de lui créer tous les embarras possibles dans sa lutte pour l'amélioration des conditions de vie des Gens de mer.

A peine le vent de la révolution eut-il balayé les Associations jaunes et chrétiennes des Gens de mer, qu'il se trouvait déjà des gens pour battre en brèche de nouveau les Gens de mer organisés, des gens à tendance bolchéviste et communiste, qui semaient des germes de discorde et créaient une nouvelle Organisation spéciale. Cette nouvelle organisation s'appela d'abord « Union allemande des Marins », puis « Union allemande de Navigation ». Jusqu'à ce jour, malgré tout, cette Organisation n'a fait que semer la discorde dans le mouvement des Gens de mer allemands.

Toutes les difficultés et les nombreuses persécutions n'empêchèrent pas l'Organisation des Gens de mer de se développer lentement, il est vrai, mais en progressant sans cesse. Le 1er juillet 1910, lorsqu'on réunit les Unions des Ouvriers du Transport, des Ouvriers des Ports et des Gens de mer, l'Union des Gens de mer comptait des sections et des bureaux locaux dans tous les ports allemands. En outre, 6 branches locales furent organisées à l'étranger, à Anvers, à Rotterdam, à Gênes, à Marseille, à Hoboken et à Buenos-Aires. Le nombre des membres qui payaient la contribution complète s'élevait à 8.269.

Pendant la guerre mondiale, le nombre des membres baissa : c'était compréhensible ; il était à la fin de la guerre de 5.347. Aujourd'hui, la section des Gens de mer compte de nouveau 15.000 membres déjà et à cette section sont réunis les cuisiniers, les stewards ainsi que les hommes de pont et le personnel des machines (excepté les lieutenants) appartenant à la grosse navigation, au cabotage, au remorquage, à la haute pêche et à la pêche aux harengs.

De tout temps, l'Organisation des Gens de mer a tout mis en œuvre pour améliorer la situation sociale des Gens de mer, vraiment désespérée.

L'Organisation s'est employée par exemple inlassablement à réviser le statut des Gens de mer. Cette question fut sans cesse débattue dans des Congrès, dans les réunions des Associations, dans les journaux, dans les revues. Les désirs et les réclamations des Gens de mer furent centralisés, examinés avec soin et formulés sous forme de propositions qu'on adressa aux députés social-démocrates du Reich.

Bien des améliorations qui, lors de la révision du statut des Gens de mer, en l'année 1902, acquirent force de loi sont dues à cette activité inlassable.

Malgré cela, le nouveau règlement des Gens de mer, entré en vigueur le 2 juillet 1902, est bien loin de donner satisfaction à leurs désirs et réclamations légitimes.

L'Organisation ouvrit, par conséquent, une nouvelle campagne pour obtenir une nouvelle révision de ce statut.

En janvier 1923, le Comité de l'Union allemande du Trafic soumit au gouvernement le projet d'un nouveau statut des Gens de mer. Cela donnera prochainement l'occasion au corps législatif de s'occuper de la révision du statut actuel.

L'organisation a lutté en outre par la parole, par des écrits, par des pétitions sans nombre adressées aux armateurs et aux autorités pour faire disparaître des injustices criantes dans l'établissement des salaires.

La lutte soutenue pendant des dizaines d'années eut enfin un résultat : en novembre 1918, une convention fut passée entre l'Union centrale des armateurs allemands et la Section (gens

de mer) de la Fédération allemande des Transports (nom antérieur de l'Union du Trafic), convention aux termes de laquelle le placement des Gens de mer fut absolument supprimé et les bureaux de placement ne continuèrent à fonctionner que par des Commissions paritaires.

Dans la question de la *nourriture*, débattue pendant des dizaines d'années, on obtint des changements radicaux : l'organisation réussit à obtenir que l'entretien de l'équipage ne fût plus à la charge du capitaine. Les vivres sont achetées par l'armateur. En outre, il existe à bord de chaque vaisseau une Commission des vivres qui se compose d'un représentant des hommes de pont, du personnel de la machine, du personnel de service et des vivres et d'un officier. Cette Commission a pour tâche de veiller à l'administration et à l'emploi des vivres achetées par l'armateur. La Commission doit aussi éventuellement recevoir les plaintes de l'équipage, les examiner et agir de concert avec la direction du vaisseau pour les faire cesser.

Grâce à une critique publique continue, la grâce aux pétitions adressées aux armateurs, aux autorités, au gouvernement, aux groupes parlementaires une foule d'injustices les plus criantes qui sévissaient dans le domaine de la navigation, furent sinon absolument supprimées du moins diminuées dans une large mesure. Tant qu'on n'aura pas révisé le statut des Gens de mer et de ses annexes, on ne pourra pas parler d'une amélioration sensible de leur situation sociale et avant que soit introduit le programme de politique sociale établi ci-dessous, qui pendant des dizaines d'années déjà fut l'objet des revendications continues de l'Organisation des Gens de mer :

I. Révision de la loi du 2 juin 1902 sur le devoir qu'a la marine marchande d'embarquer des Gens de mer désirant rentrer chez eux.

II. Organisation complète de l'assurance sociale des Gens de mer :

- a) Assurance-accidents sur mer.
- b) Assurance-invalidité, -Veuves et -Orphelins. (Caisse de secours des Gens de mer.)
- c) Assurance-maladie.
- d) Participation des Gens de mer à la fixation des pensions de retraites.

III. Protection des Gens de mer.

a) Révision de la loi du 27 juillet 1877 sur les enquêtes en cas d'accident en mer.

b) Introduction du contrôle des autorités dans la construction des bateaux et la navigation avec participation des Gens de mer.

c) Etablissement de l'office de la navigation du Reich avec subdivisions correspondantes dans les ports allemands.

d) Décret, avec collaboration des représentants des Gens de mer, sur les prescriptions de prévoyance contre les accidents.

e) Fixation réglementaire de la limite de charge (maximum, minimum).

f) Création d'une loi sur les équipages.

IV. Participation des Marins à l'administration des caisses de pension des armateurs pour autant que les Gens de mer sont tenus d'y payer des contributions.

V. Administration par l'Etat du sauvetage sur les côtes allemands.

A cela s'ajoutent les revendications de ces derniers temps :

1° Création d'une représentation des ouvriers dans la navigation, conformément au Par. 5 de la loi sur les Conseils d'entreprise.

2° Qu'on mette les Gens de mer au bénéfice de la loi sur l'assurance-chômage.

3° Qu'on mette les Gens de mer au bénéfice de la loi sur la durée du travail.

Jusqu'à ce jour, la législation sociale a négligé les Gens de mer ; cela ne peut et ne doit pas continuer. (Les Gens de mer (Ouvriers et employés) méritent d'être reconnus comme des ouvriers libres et doivent être assimilés à tous égards aux ouvriers industriels du pays.)

C'est avec une énergie et une ardeur de combattants que la jeune Union s'est mise au travail et aujourd'hui, jetant un regard en arrière, c'est avec joie que nous pouvons constater qu'elle a pu obtenir, au cours des années de grands et de bons résultats.

Grâce à de nombreux mouvements de salaire heureusement menés et où la grève était le dernier moyen de lutte, les salaires purent être élevés très sensiblement. Dans plusieurs ports, à Flensburg, Lübeck, Stettin, Kiel, Rostock et Brême, on réussit, les premières années de la constitution de l'Organisation déjà, à régler les conditions de salaire et de travail.

Grâce à ces conventions sur les tarifs, les conditions de travail établies naguère toutes dans l'intérêt des armateurs furent supprimées ainsi que les conventions dites « libres » (individuels).

Le front unique de l'Union des ouvriers du Transport par eau et sur terre, représenté à l'Union allemande du Trafic a réussi à venir à bout du groupe puissant des patrons.

Le 3 décembre 1918, pour la première fois, un contrat de tarifs fut passé aux termes duquel les conditions de salaire et de travail furent réglées pour tous les emplois dont les Gens de mer sont chargés et dont la validité s'étendait à la marine allemande tout entière.

Ensuite, on conclut des accords de tarifs unifiés pour la haute pêche et, plus tard, pour la pêche aux harengs, de même que pour les équipages des chalands remorqueurs et des gabares allemands.

Tous ces contrats de tarif, jusqu'à ce jour, ont été modifiés à plusieurs reprises en faveur des Gens de mer.

Les contrats de tarifs qui ont été passés du 3/12/1918 jusqu'à ce jour entre l'Association centrale des Armateurs allemands et les Unions professionnelles des Gens de mer accordent, entre autres, aux Gens de mer, outre les fréquentes élévations de salaire et l'élévation du salaire des heures supplémentaires, les avantages suivants:

Huit heures de travail par jour au port et sur la rade. Système des trois équipes pour tous les bateaux à vapeur et navires qui ont des moteurs de plus de 1000 B. R. T., diminution sensible de la durée du travail pour le personnel de bouche dont les services ne peuvent être utilisés au-delà de ce qu'exigent la préparation des repas ordinaires et le service régulier des personnes se trouvant à bord.

Etablissement d'une commission des vivres dont la tâche est de veiller à l'achat des vivres, à leur emploi, ainsi qu'à la préparation des repas à bord. Elle doit aussi recevoir les plaintes des l'équipage.

En outre, assurance contre les accidents en mer, conséquences du danger imminent d'une guerre, assurance des effets de l'équipage.

Suppression des bureaux de placement professionnels et introduction d'une administration paritaire dans les bureaux de placement.

En outre, on fixa définitivement quand et combien de temps le personnel de pont et des machines devait voyager; on décida que les délais d'avertissement seraient les mêmes pour les armateurs et pour les Gens de mer.

Les contrats de travail comprennent aussi certaines prescriptions sur la propreté du logis. Chaque semaine, le logement doit être nettoyé à fond, pendant les heures de travail; de temps en temps, il doit être désinfecté. Dans les nouveaux bateaux, on doit installer dans le logement une armoire à vêtements pour chaque homme de l'équipage. On devra libérer un homme avant la fin de son temps de travail pour aménager la pièce où l'on prendra ses repas.

Un Tribunal arbitral des tarifs tranche toutes les contestations concernant le contrat de tarifs.

Les contrats de tarifs pour les équipages des chalands remorqueurs et des gabares allemands, pour la haute pêche et la pêche aux harengs, contiennent des arrangements favorables analogues.

Somme toute, on peut dire que l'Organisation des Gens de mer, en Allemagne, a pris un développement satisfaisant et a produit des résultats tout à fait remarquables. On doit réussir et on réussira à réaliser des progrès, à obtenir des résultats plus grands encore. Il suffit pour cela que tout homme de mer soit pleinement conscient de son devoir et se mette au service de la juste cause, fidèle à la devise: « C'est par une volonté commune et de mâles efforts que s'épanouira la puissance du travail. »

Gains patronaux et conditions du Travail.

Les patrons vont proclamant partout que le salaire des ouvriers doit être réduit et la durée du travail prolongée, si l'on ne veut pas voir suspendre l'exploitation.

La part de vérité dans ces affirmations apparaît sous son vrai jour dans l'article ci-dessous que nous empruntons à l'« Economist » du 13 janvier.

Chargeurs Réunis.

La réunion annuelle des actionnaires de la Compagnie des Chargeurs Réunis a eu lieu à Paris le 27 décembre dernier.

Dans son discours d'ouverture, le président traita en détail, d'une part des difficultés contre lesquelles les compagnies de navigations eurent à lutter pendant la campagne de 1921—1922; mais d'autre part il put aussi montrer la manière satisfaisante avec laquelle, dans de telles circonstances, les Chargeurs Réunis avaient pu y faire face.

Grâce à une ligne de conduite à la fois énergique et prudente, la valeur d'inventaire au 30 juin 1922 de la flotte qui consistait en 41 vaisseaux et 5 vaisseaux auxiliaires représentant en tout un tonnage brut de 313.107 tonnes, était portée en compte à une moyenne de 413 frs. la tonne (soit environ £ 6,10s. au change moyen).

Si l'on songe que plus de la moitié de la flotte a été construite depuis 1914 et que presque tous les navires ont été équipés en vue du service des passagers et des émigrants, ces chiffres peuvent être considérés comme très bas.

Au 30 juin 1922, il se trouvaient encore en construction 10 grands navires dont 3 ont été depuis mis en service.

Les résultats pour l'année comptable finissant le 30 juin 1922, donnent un bénéfice de plus de 16 millions de francs que conformément à l'usage français le conseil d'administration avait pouvoir d'employer à constituer des réserves.

Les réserves pour la flotte elle-même se sont donc accrues de 7.211.722,69 francs, pour toutes les installations nécessaires à son alimentation de 1.500.000; pour la flotte auxiliaire, bâtiments et fournitures, d'environ 1.350.000; pour le fonds des assurances de plus de 2.370.000 et pour différents comptes de même nature de 2.000.000 environ; quant au reste des bénéfices disponibles, 1.592.916,80 francs, on en consacra 1.500.000 à la suite d'un vote de l'assemblée générale au fonds de renouvellement de la flotte.

L'assemblée générale encore, par résolution spéciale a autorisé le Conseil de porter la totalité de 36.395.132 francs restant au crédit du compte de réserve pour l'amortissement, en 1922—1923, au compte de construction de la flotte.

Questionné sur les perspectives de la campagne actuelle, le président s'est exprimé ainsi:

« Sans vouloir nous compromettre en quoique ce soit nous pouvons dire que nous avons des raisons d'attendre en toute confiance les résultats de l'année courante qui, je crois, seront considérablement meilleurs que ceux de l'année passée. Nous ne saurions, cela va sans dire, vous dire ce qu'ils seront en définitive, mais le premier semestre paraît devoir être encourageant. La situation s'améliore à vue d'œil, surtout en ce qui concerne le trafic d'outre-mer, conséquence du remarquable essor de l'exportation. Les frêts et les voyages lointains tendent aussi à s'améliorer.