



# BULLETIN D'INFORMATION

## DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAÎT LES 1<sup>ERS</sup> ET 15<sup>ES</sup> DE CHAQUE MOIS EN FRANÇAIS,  
ANGLAIS, ALLEMAND, ESPAGNOLE ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:  
INTRANSFE - AMSTERDAM

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

CASE POSTALE 996  
AMSTERDAM

NUMERO 4

AMSTERDAM, LE 15 FEVRIER 1923

**Sommaire:** *Communications diverses:* Changements dans la liste d'Adresses. — La lutte future. — Nou seulement impuissant, mais encore lâche. — L'unité avec les travailleurs américains. — La guerre. — Le « bel ordre » de notre société. — *Cheminots:* Les formes de la lutte économique des Cheminots. — *Ouvriers du Transport:* L'occupation de la Ruhr. — Congrès des organisations françaises. — Salaires des ouvriers des Ports et Docks en Suède. — *Gens de Mer:* Congrès des Marins français. — Le nouveau contrat collectif des marins suédois. — Duplicité.

### Changements dans la liste d'adresses.

*Ajouter aux membres du Conseil Général:*

Page 17. G. Sardelli, représentant de l'Italie, Adresse: Via Spezia 32, Roma.

N. Nathans, Secrétaire-Adjoint.

A remplacer A. Forstner par J. Tomschik.

*Membres du Comité Exécutif:*

A remplacer A. Forstner par J. Tomschik, à ajouter N. Nathans.

Page	Adresses antérieures	Adresses nouvelles
21	R <sub>6</sub> Fédération Belge du Personnel des Tramways, Place Fontainas 13, Bruxelles. Organ: Le Tram Belge.	R <sub>6</sub> *Centrale Belge du Personnel des Tramways et Vicinaux, Rue Joseph Stevens 8, Bruxelles. Organ: Le Tram Belge.
22	R *Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik, Rudolfstrasse 93, Aussig (Krammel).  R <sub>6</sub> (+T+S+T <sub>6</sub> ) *Deutscher Transportarbeiterverband	R *Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik, Schillerstrasse 22, Aussig (Krammel).  R Privatbanefunktionaerenes Forbund, Ny Kaervej, Aalborg. Organ: Dansk Privatbanefund. R <sub>6</sub> (+T+S+T <sub>6</sub> ) *Deutscher Verkehrsbund.
23	R <sub>1</sub> Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, 8 Park Square, Leeds. Organ: Locomotive Journal.  R Sindicato Ferrovieri Italiani, Via Marghera No. 1, Bologne. Organ: La Tribuna dei Ferrovieri.  R <sub>6</sub> Sindicato Tramvieri Italiani, Via Monza 15, Roma.	R <sub>1</sub> Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, 9, Arkwright Road, Hampstead, London NW. 3. Organ: Locomotive Journal.  R Sindicato Ferrovieri Italiani, Casella postale 490, Torino. Organ: La Tribuna dei Ferrovieri.  R <sub>6</sub> *Sindacato Tramvieri Italiani, Via Spezia 32, Roma.
24	R Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych w Polsce, Ul. Długiej 19, Warszawa. Organ: Kolejarz Zwiaskowiec.	R* Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych w Polsce, Ul. Długiej 19, Warszawa. Organ: Kolejarz Zwiaskowiec.
27	R <sub>1</sub> Brotherhood of Locomotive Engineers, Firemen and Enginemen, 1188, B. of L. E. Bldg., Cleveland, Ohio.	R <sub>1</sub> Brotherhood of Locomotive Engineers, 9th floor, B. of L. E. Bldg., Cleveland, Ohio. Organ: Locomotive Engineers Journal.  R <sub>1</sub> Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, 9th Floor, Guardian Bldg., Cleveland, Ohio. Organ: Locomotive Firemen's Magazine.
28	R <sub>3</sub> American Federation of Railroad Workers, 1209, Morton Building, 588, S. Dearborn St, Chicago, Illin.	R American Federation of Railroad Workers, 315, So. Ashland Boulevard, Chicago, Illin.
31	Afrique.	R Rhodesian Railway Workers' Union, P. O. Box 109, Bulawayo (Rhodesia).

Page	Adresses antérieures	Adresses nouvelles
31	<i>Asie.</i>	<i>Les Indes orientales hollandaises.</i> R Vereeniging van Europeesch personeel in dienst by de Deli Spoorwegmaatschappij, Javastraat Huize A. Muller. Medan. Organ: De Seinpai. R Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel in Ned. Indië, Heerenstraat, Semarang, Organ: De Volharding.
37	T Savez Saobracajnih i Transportnih, Radnika i Sluzbenik Jugoslavia, Petrinjska Ul 40, Zagreb.	
38	T Związek Zawodowy robotników na Drogach wodnych, Warszawa.	Związek Zawodowy robotników na Drogach wodnych, Nowy Zjazd 6, Warszawa.
45	S Suomen Merimiesten ja lämmitäjän-Uniointi, Lapinlahden katu 8 B 10, Helsingfors.	S Suomen Merimiesten ja lämmitäjän Uniointi, Helenegatan 4, Helsingfors.
45	S Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, 211, Rue Lafayette, Paris (Xe). Organ: Le Travailleur de la Mer.	S *Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, 211, Rue Lafayette, Paris (Xe). Organ: Le Travailleur de la Mer.
47	S Verband Südslavischer Seeleute, Bakar.	S *Verband Südslavischer Seeleute, Susak. <i>Roumanie.</i> S Association des Marins de la Navigation maritime et fluviale de Roumanie, Str. Rosiorilor 393, Braila.
60	Metallurgisten, C. Ilg, Kapellenstrasse 6, Bern.	Métallurgistes, C. Ilg, Monbijoustr. 61, Bern.

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### La lutte future.

Finalément et graduellement la classe ouvrière des différents pays se met pourtant en mouvement; d'une allure encore lente et lourde, il est vrai, mais néanmoins les premiers pas se font.

En France, en Belgique, en Angleterre, dans les pays scandinaves, en Hollande, les protestations des ouvriers contre l'occupation violente de la Ruhr se manifestent non seulement par des articles plus ou moins énergiques dans la presse socialiste et syndicaliste, mais encore par d'immenses meetings de protestation.

Dans un pays cependant, la protestation a su déjà dépasser les mots!

En Hollande, la Conférence de la Confédération Syndicale a résolu, lors de sa dernière réunion, de venir en aide aux camarades allemands dans leur lutte contre le capitalisme national et international, en mettant à leur disposition, comme premier don, 2½ % de la fortune totale de l'organisation, c'est à dire, pour commencer, une somme de 150.000 florins (environ 1 million de francs français).

Entraînée par cet exemple, la Fédération Syndicale Internationale a adressé une circulaire à toutes les organisations nationales centrales affiliées, invitant les ouvriers d'autres pays à mettre également à la disposition de la Fédération Syndicale Internationale des sommes d'une certaine importance, afin qu'elle puisse soutenir la lutte prolétarienne de la classe ouvrière allemande contre les forces du militarisme et du capitalisme.

La Fédération Syndicale Russe qui, jusqu'ici, n'est pas affiliée à la Fédération Syndicale Internationale, a suivi l'exemple de la Confédération Syndicale de Hollande et a remis à la classe ouvrière allemande, pour l'aider à soutenir sa lutte de défense contre la violence militaire, une somme de 100 000 roubles-or, c'est à dire d'environ 800.000 francs.

Comme premier indice heureux, prouvant que les ouvriers sont prêts à faire plus qu'à se rendre à des réunions de protestation, à adopter des résolutions et à dépenser des sommes d'argent, nous pouvons citer la résolution des organisations des ouvriers du Transport et des Cheminots hollandais, toutes deux affiliées à l'I. T. F. En outre de cette résolution, le transport du charbon de la Ruhr pour l'Entente traversant la Hollande sera empêché quelles que soient les circonstances, et sans tenir compte des conséquences possibles.

Déjà un premier groupe d'ouvriers du Transport hollandais, travaillant sur des chalands du Rhin, a refusé de travailler lorsque les autorités françaises d'occupation leur proposèrent de transporter du charbon de la Ruhr.

Tout cela n'est pas encore grand' chose et même bien peu, en comparaison de ce qui aurait dû être fait. L'on est encore très éloigné d'une résistance fédérale, bien organisée et consciente contre les mesures de violence du militarisme et contre le capitalisme international, inspirateur de ces violences.

Ce commencement, tout modeste qu'il est, n'est cependant qu'un commencement, un tout premier début.

Entretiens, la lutte des ouvriers allemands dans le territoire de la Ruhr, contre la domination militariste et le capitalisme étranger, suit son cours.

Cette lutte n'est peut-être pas complètement exempte de tendances — nous ne voulons pas dire nationalistes — mais cependant nationales. Ce qui n'empêche pas que les ouvriers allemands de la Ruhr, les mineurs, les cheminots, les ouvriers du Transport, soutiennent la lutte d'une façon admirable, se montrant calmes et pondérés, mais inébranlables et démontrant au monde entier à quoi peut parvenir la classe ouvrière à l'aide de ses forces économiques, quand, d'un commun accord, d'une façon organisée et d'une volonté ferme, elle tend à un but déterminé. Elle nous a démontré ce que peut le prolétariat en faisant usage de ses ressources économiques contre les forces militaristes, contre le capitalisme et l'impérialisme qui se servent de ces forces !

Il est difficile de prédire et de vouloir fixer d'avance la marche des événements dans la Ruhr et de dire qui finalement sera vainqueur, non selon les apparences et aux yeux du monde, mais selon la réalité. On ne peut plus prévoir, si le développement de l'état des choses entraînera des mesures plus sévères de la part des troupes d'occupation et s'il s'en suivra une résistance encore plus acharnée et plus énergique des ouvriers.

Les ouvriers organisés de tous les pays ne peuvent qu'exprimer l'espoir que la classe ouvrière allemande saura tenir bon et saura confondre les intentions des capitalistes étrangers qui veulent en faire l'objet de leur exploitation.

En outre, le prolétariat ne peut qu'espérer que la lutte des ouvriers allemands pourra se débarrasser de toute tendance nationale et souhaiter de tout coeur que la classe ouvrière allemande soit en état de lutter et prête à le faire de la même façon, avec les mêmes moyens, et avec la même persévérance contre les exploiters de son propre pays, qui en ce moment, non seulement applaudissent à sa conduite, mais profitent aussi de ses forces pour défendre et protéger leurs propres intérêts contre les groupes des capitalistes étrangers.

Si cela se produit, si la classe ouvrière allemande montre la même énergie pour se soulever contre les exploiters de son pays, contre ces capitalistes allemands cyniques et sans pitié qui s'appliquent, non sans succès d'ailleurs, à rejeter sur le prolétariat toutes charges du Traité de Paix, toutes les conséquences matérielles et morales de la guerre perdue, on pourra constater que ces employeurs allemands, qui actuellement applaudissent les ouvriers de la Ruhr, qui les soutiennent et les glorifient comme des patriotes fidèles, appelleront le secours de ces mêmes troupes françaises et belges pour repousser d'une façon sanglante une attaque dirigée contre leurs biens et leur position privilégiée.

Et alors on pourra voir se former d'une façon manifeste le « front unique » des capitalistes allemands, français et belges contre les ouvriers allemands, ce « front unique » qui a existé avant la guerre et pendant la guerre et qui existe encore aujourd'hui, en dépit de tous les contrastes imaginables et de toutes les provocations nationalistes.

Quelle que soit l'issue de la « guerre » dans les territoires de la Ruhr, ce sera de nouveau, comme dans toute autre guerre, le prolétariat qui sera en dernière instance le vaincu, le prolétariat allemand et, en même temps que lui, le prolétariat international.

Quand on aura pu résoudre d'une façon ou de l'autre la question de l'occupation militaire et la question des Réparations qui y donna lieu, quand les choses reviendront en Allemagne à l'état « normal », alors le moment sera proche, où l'on devra stabiliser le marc. Que cette stabilisation ait lieu à la valeur actuelle du marc, ou bien lorsque cette valeur aura diminué encore jusque là de quelques centaines de pourcent, tôt ou tard, il faudra bien y arriver.

Cette stabilisation entraînera avec elle un chômage, qui ne sera pas seulement plus étendu et plus terrible que tout ce que les ouvriers allemands ont connu jusqu'ici mais qui sera probablement plus étendu et plus terrible que ne l'a jamais été chômage, dans n'importe quelle partie de l'Europe.

La classe ouvrière allemande, sans force et épuisée par les longues années de guerre et les tout aussi longues années de soi-disant « paix », qui furent à bien des égards pires et plus dures que celles de guerre qui les précédèrent, ne pourra et ne voudra plus alors supporter la misère, causée par le chômage.

Et c'est alors que la bourgeoisie, secondée en cela par la bourgeoisie et les gouvernements des autres pays, étouffera dans le sang toute résistance de la masse ouvrière, pressurée et poussée à bout.

Pour les ouvriers des autres pays, ce sera le moment où ils auront de nouveau l'occasion de montrer et de prouver que le prolétariat de tous les pays a une grande et unique communauté d'intérêts. Ils pourront démontrer que la solidarité et l'unité internationales existent, en dépit de toutes les désillusions et de tous les échecs du passé, que finalement la communion des ouvriers de tous les pays dans la lutte et dans la souffrance est plus qu'une simple théorie.

Ce n'est pas seulement par considération pour la solidarité que le prolétariat organisé internationalement devra se ranger aux côtés de ses camarades allemands, et devra soutenir de tous ses moyens leur lutte, une lutte contre leur propre bourgeoisie, mais en même temps aussi une lutte indirecte contre le capitalisme international. Ce sera également un intérêt personnel bien compris qui fera lutter les ouvriers de tous les pays, côté à côté avec les ouvriers allemands.

La courte période de plus grande liberté, de pouvoir plus effectif et de bien-être relatif, que les ouvriers de presque tous les pays connurent immédiatement après la guerre, était due au mouvement révolutionnaire, qui suivit l'écroulement du pouvoir militaire en Allemagne.

Le résultat de la lutte future de la classe ouvrière allemande aura de même une répercussion sur la position de la classe ouvrière dans le reste de l'Europe.

La victoire du prolétariat allemand sur sa propre bourgeoisie signifie la possibilité d'une lutte efficace des ouvriers des autres pays.

La défaite du prolétariat allemand, par contre, l'arrêt sanglant de son attaque signifie un triomphe permanent de la réaction, une victoire sur la classe ouvrière indépendante, luttant pour la liberté de l'humanité, pour la réalisation du socialisme.

La bourgeoisie de tous les pays se rend compte de cela et soutient ouvertement et en secret les capitalistes allemands. Elle connaît et comprend pleinement la communauté de leurs intérêts réciproques.

Puisse le prolétariat être pénétré aussi pleinement et si possible, davantage encore du sentiment de la communauté de ses intérêts avec ceux de la classe ouvrière allemande et de l'unité des intérêts des ouvriers de tous les pays !

Cette lutte du prolétariat allemand contre le patronat éclatera-t-elle dans quelques semaines, dans quelques mois ou seulement dans un an ou plus tard ? Il est difficile de le prévoir mais il est certain qu'un jour cette lutte éclatera et qu'elle doit inévitablement éclater.

La classe ouvrière des autres pays, les organisations et l'Internationale seront-elles alors et à même de remplir leur devoir ?

Un travail de propagande énergique et incessant parmi les ouvriers est nécessaire. Une campagne d'éducation et de documentation assidue et inlassable doit être faite, pour que les ouvriers de tous les pays comprennent et sachent ce qui en est, pour qu'ils comprennent et sachent quels intérêts sont en jeu.

Puissent avant tout les ouvriers du Transport, les Cheminots et les Gens de mer, affiliés à la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, avoir conscience du sérieux des temps et de l'importance de la tâche qui les attend, s'ils veulent avec honneur occuper leur place dans la lutte future.

La Fédération Internationale des Ouvriers du Transport et les Organisations qui y ont affiliées ont fait plus d'une fois leur devoir. Lors du boycottage contre la Hongrie, lors de l'arrêt des transports d'armes pendant la guerre de la Pologne contre la Russie des Soviets, ce sont eux, parmi les ouvriers organisés, qui ont, de leur propre initiative et de l'initiative de la Fédération Syndicale Internationale, commencé la lutte et l'ont menée à bonne fin. Cette lutte n'était pas aisée.

La lutte future sera plus pénible encore et exigera des sacrifices beaucoup plus grands.  
Camarades !

Préparez-vous à cette lutte ! Qu'elle vous trouve prêts à tout sacrifice qu'elle demandera de vos personnes et de vos Organisations.

Unissez-vous dans chaque nation ! Mais, avant tout, Ouvriers du Transport, Cheminots et Gens de mer, formez internationalement une armée aux rangs serrés, dont chaque régiment soit prêt à se sacrifier pour les autres dans la grande lutte commune pour l'émancipation de la classe ouvrière !

### Non seulement impuissant, mais encore lâche.

Dans notre Bulletin précédent, nous avons cité l'opinion suivante du « Daily Herald », sur la Société des Nations :

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

Le cours des événements s'est chargé de la réponse.

Le Conseil de la Société des Nations s'est réuni en séance solennelle.

Bien des personnes espéraient que cette réunion entamerait des pourparlers ou prendrait des mesures capables de préserver le monde des conséquences terribles qui peuvent résulter des agissements des gros-capitalistes français dans la Ruhr. Plusieurs membres du Conseil étaient venus en effet avec l'intention ou le désir de mettre à l'ordre du jour la question de l'occupation de la Ruhr.

Le Gouvernement français cependant fit entendre déjà à l'avance que, maintenant qu'il se trouvait « en pleine action » il ne tenait pas à être entravé par des ingérences étrangères.

Il arriva donc qu'on ne dit mot de cette question qui tenait en suspens et en agitation le monde entier !

Le membre représentant la Suède au Conseil, Branting, déclara ce qui suit à un représentant du « Populaire ».

« Quoique beaucoup de membres le désirent, il est peu probable qu'une proposition visant à une intervention du Conseil en cette affaire soit acceptée à l'unanimité. Il nous faut donc agir avec prudence ! Pour le moment, nous devons nous limiter à préparer l'avenir. Il me semble probable que la question si importante des Réparations finira par être soumise à la Société des Nations par une voie naturelle. Espérons, qu'avant qu'il soit ainsi, que l'état des choses n'aura pas trop empiré. »

Peut-on être plus indolent ?

Peut-on exprimer plus clairement son impuissance ?

Étant donné qu'une façon d'agir énergique serait désagréable à la France, on y renonce absolument.

Et cela dans l'espoir qu'entretiens « l'état de choses n'aura pas trop empiré » par exemple par une nouvelle guerre mondiale !

Que violent contraste entre cette attitude envers la France et la façon de ce même Conseil de la Société des Nations à l'égard de la beaucoup plus petite Lituanie.

Ce pays également est en difficultés avec un autre pays, c'est-à-dire la Pologne, au sujet de questions résultant de ces Traités de « Paix » qu'on ne pourra jamais assez vanter !

Dans ce cas-ci, la Société des Nations ne s'est pas abstenue !

Toutefois le représentant de la Lituanie se vit obligé de déclarer à la séance qu'il ne pouvait accepter le jugement du Conseil.

Apprenez maintenant comment l'indignation de la noble assemblée se tourna contre ce pays !

Ironie du sort ! Ce fut le délégué de la France qui, apparemment avec l'approbation de tout le Conseil, prononça un jugement des plus sévères sur ce refus d'accepter les bons offices d'autrui.

Ce fut Viviani qui fit observer :

que le refus de la Lituanie ne pouvait porter atteinte à la décision prise à l'unanimité par le Conseil de la Société des Nations ;

que la Lituanie n'avait pas le droit de s'y opposer, car, sans cela, les dispositions des articles 15 et 16 lui seraient applicables et tous les membres de la Société devraient rompre immédiatement toutes relations commerciales et financières avec elle et qu'elle serait enfin exclue de la Société avec des sanctions fort sévères.

Viviani déclara encore e. a. ceci à l'adresse de la Lituanie :

« Si vous mettez en exécution la menace contenue dans la déclaration que vous venez de faire, c. à. d. si vous vous opposez de force contre le règlement adopté, l'article 16 sera applicable. Vous êtes membre de la Société des Nations ; quand vous avez accepté de l'être, vous étiez au courant du Pacte. Nous ne pouvons tolérer une infamie pareille. »

Et il ajouta qu'au cas où le gouvernement Lituanie agirait d'une façon hostile contre la Pologne, le Conseil de la Société des Nations se réunirait immédiatement, afin de se prononcer sur cet acte. S'il le considérait comme un acte de guerre, l'article 16 deviendrait applicable, c'est à dire que la Lituanie serait exclue de la Société et entrerait en conflit avec toutes les nations y représentées.

Ainsi parla le délégué de la France.

Ainsi jugea le Conseil de la Ligue des Nations à l'égard de la Lituanie.

Mais, le différend entre les groupes des gros-capitalistes de France et d'Allemagne, qui a fait sugir le danger des calamités d'une nouvelle guerre, fut jugé trop délicat pour être discuté !

Société des Nations, duperie des Nations.

Voilà une nouvelle raison pour la classe ouvrière de s'appliquer uniquement à renforcer son propre pouvoir, afin de renvoyer ces Messieurs au plus vite et de prendre elle-même les choses à la main.

## L'unité avec les travailleurs américains.

Le numéro du « Labour Magazine » contient les phrases suivantes :

« Une des nouvelles les plus réjouissantes que nous ayons reçues depuis longtemps est celle qui nous communique que les unions des ouvriers métallurgistes des Etats-Unis ont adopté une résolution, exprimant leur sympathie pour leurs camarades d'Europe, dans leur lutte contre les tentatives du patronat voulant réduire les salaires et augmenter les heures de travail. La résolution fait également entendre que, dès que la crise commerciale que traverse l'Amérique sera surmontée, les ouvriers métallurgistes de ce pays seront prêts à s'affilier à la Fédération Internationale des Ouvriers sur Métaux. »

Où en sont les ouvriers américains du transport, ceux des ports et docks et les marins ?

La I. T. F. est prête à les accueillir et attend qu'ils prennent leur place dans les rangs du mouvement mondial des Ouvriers du Transport.

## La guerre.

« Aujourd'hui, la force s'appelle la violence et commence à être jugée ; la guerre est mise en accusation. La civilisation, sur la plainte du genre humain, instruit le procès et dresse le grand dossier criminel des conquérants et des capitaines. Les peuples en viennent à comprendre que l'agrandissement d'un forfait n'en saurait être la diminution ; que si tuer est un crime, tuer beaucoup n'en peut être la circonstance atténuante. Que si voler est une honte, envahir ne saurait être une gloire.

Ah ! proclamons ces vérités absolues, déshonorons la guerre. »

Victor Hugo.

## Le « bel ordre » de notre société.

Produire davantage — gagner moins.

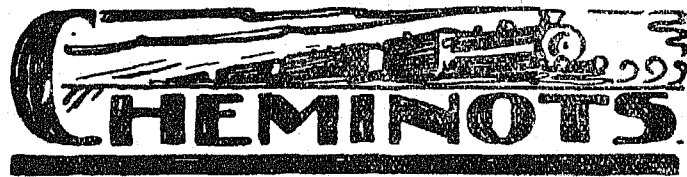
Selon le journal américain « Labor », les statistiques pour la période qui va de 1899 à 1922 montrent que la production par tête aux Etats-Unis a augmenté de 35—40 %. Durant cette même période, le pouvoir d'achat par tête des salaires de l'industrie n'a augmenté que du 6 %.

L'Américain *Georges Soule*, directeur du Bureau du Travail, a proclamé, dans un « meeting » à Chicago de l'Association Economique Américain, que cela prouve la fausseté de l'affirmation des patrons que les ouvriers entendent gagner davantage s'ils produisent davantage.

Les faits, a dit Mr. Soule, ne vont pas être l'aiguillon qui fera que les ouvriers donneront toute leur mesure en faveur d'un rendement meilleur et d'une plus grande production, car, pendant ces 23 dernières années, l'augmentation de la production a été régulière et considérable, tandis que leurs salaires réels sont restés stationnaires, s'ils n'ont pas laissé.

La seule conclusion qu'on peut tirer de ces statistiques, dit Mr. Soule, c'est que, dans l'industrie américaine, l'ouvrier n'a reçu, pendant cette longue suite d'années, qu'une part toujours moindre de la richesse qu'il créait.

Mr. Soule ne nous a rien dit de nouveau, mais se l'on songe à la source de cette information, son témoignage est bien digne de remarque.



## Les formes de la lutte économique des Cheminots.

Un article ainsi intitulé dans l'organe de nos camarades allemands en Tchéco-Slovaquie, définit les diverses formes d'opposition effective que le personnel des chemins de fer a à sa disposition.

Nous en empruntons ce qui suit :

« Ca' canny » est une expression écossaise qui traduite littéralement signifie « doucement » et qui, à un certain moment, devint le mot de passe des Syndicats anglais, qu'on se passait en secret d'homme à homme pour « hübsch zu arbeiten » (travailler tout à la douce), dans le but, soit de fatiguer les patrons dans la lutte des salaires, soit pour les obliger à embaucher davantage d'ouvriers. Cette méthode a été employée à différentes reprises dans les entreprises de chemins de fer lors de situations critiques ; elle l'est moins dans le service du train proprement dit ; par contre, elle est employée surtout dans le service de mise en marche et le service d'expédition ainsi que dans l'entreprise des voies, dans les ateliers et les maisons de chauffe.

La forme plus complète du « Ca' canny » est le « Work-to-rule », la « lydelyk verzet », comme on l'appelle en Angleterre et en Hollande ; en allemand on l'appelle : Genau nach der Vorschrift arbeiten (travailler en observant à la lettre le règlement). Cette forme de lutte conduit à ce qu'on appelle « la résistance passive ». Nous avons eu à maintes reprises l'occasion de décrire la lutte sous cette forme-là, en Italie, en Autriche, en Angleterre, par exemple.

On a eu recours à cette forme de lutte surtout en Italie, parce que, dès qu'une grève des cheminots éclatait, le gouvernement aussitôt les militarisait.

C'est pourquoi les cheminots ne se mirent plus en grève, mais proclamèrent, à partir d'une certaine heure, la résistance passive, c'est à dire que tous les ouvriers devaient travailler en observant strictement le règlement et se conformer à toutes ses prescriptions avec tant de conscience et de telle façon qu'en quelques heures régnait dans l'exploitation et le transport l'anarchie la plus complète.

Ces messieurs autour du tapis vert se sont mis à couvert de tant de dispositions, de prescriptions et de décrets, qu'en les observant tous en toute conscience, on en arrive, en très peu de temps, à la confusion la plus complète. En suivant le plus strictement possible tous les règlements en vigueur, l'entreprise des chemins de fer ne peut même pendant une heure poursuivre régulièrement son exploitation. Les bureaux administratifs avec leur manie de la réglementation ont mis contre eux-mêmes, entre les mains des cheminots, les plus belles armes qui soient.

Il n'y a qu'une condition à l'exécution de la résistance passive, c'est un syndicat bien formé, fortement organisé, une discipline rigoureuse chez les membres.

L'expérience a encore montré qu'il n'est pas bon qu'on étende la résistance passive à tout le transport, mais elle doit commencer d'abord dans le transport des marchandises seulement, quand il n'est plus possible de l'éviter.

Les cheminots ne doivent jamais oublier, qu'en soutenant leurs luttes économiques, ils ont continuellement la sympathie du public de leur côté. Mais qu'ils désorganisent de prime abord le transport des voyageurs, le public aussitôt sera contre eux et c'est là une situation qui peut nuire énormément aux cheminots, dans leur lutte.



En Italie, où l'on avait toujours étendu la résistance passive à tous les transports, on l'a fit aux dépens de soi-même, alors qu'en Autriche, où la résistance passive n'était appliquée qu'aux transports des marchandises, on obtint une brillante victoire.

La résistance passive appliquée méthodiquement, énergiquement, dans un but précis, est une arme beaucoup plus tranchante que la grève, car, avec elle, les cheminots restent dans l'entreprise. Avec la grève ils quittent l'entreprise et fournissent ainsi l'occasion au « Technische Nothilfe » (personnel technique d'occasion) et aux briseurs de grève bourgeois de mettre en activité et de faire marcher les locomotives, les postes d'aiguillage et les autres postes importants.



### L'occupation de la Ruhr.

#### Une résolution des ouvriers du transport anglais.

Le Conseil Exécutif de l'Union anglaise des Ouvriers du Transport et Ouvriers non-qualifiés a adopté à sa réunion la résolution suivante par rapport à l'occupation de la Ruhr :

« Le Conseil Exécutif de l'Union des Ouvriers du Transport et Ouvriers non-qualifiés proteste d'une façon énergique contre l'occupation militaire des territoires de la Ruhr par le gouvernement français.

Il apprend avec indignation que des Ouvriers du transport, nos camarades, sont tenus à leur poste à la pointe de la baïonnette et ont été soumis, en même temps que d'autres travailleurs, à un terrorisme militaire des plus brutaux.

Il invite le gouvernement à protester contre une politique qui conduira inévitablement à une autre guerre européenne et à l'extension du désastre économique.

Il fait appel à ses membres pour appuyer le conseil général de la Confédération des Syndicats britanniques dans toute action que celle-ci entreprendra pour prévenir la guerre et le terrorisme militaire. »

..

#### L'Action des Ouvriers du transport hollandais.

Après la résistance opposée par l'Union Centrale des Ouvriers du Transport de Hollande aux tentatives françaises, ayant pour but de faire convoier des bateaux de la Ruhr par des équipages hollandais, — voir notre bulletin du 1er janvier — des armateurs français ont essayé d'effectuer le transport d'une autre façon.

Dans différents endroits, e. a. à Rotterdam, ils ont essayé, profitant du chômage existant, d' enrôler des sarrasins.

L'Union Centrale prit immédiatement des mesures auprès des autorités, afin de l'empêcher ; elle s'adressa également aux ouvriers de la navigation rhénane, à l'aide de feuilles volantes contenant e. a. ceci :

« Vu que les équipages allemands refusent de convoier ces bateaux, vu qu'en Allemagne l'on ne peut trouver des remplaçants, on essaye de toute façon

*d'engager en Hollande du personnel expérimenté pour servir de sarrasins ou de briseurs de grève.*

Notre Union Centrale des Ouvriers du Transport estime qu'il est de son devoir de vous mettre en garde là-contre. Dans la lutte de nos camarades allemands, nous nous rangeons

entièrement à leurs côtés, en vertu des conventions internationales et en vertu du fait que nous devons, autant que possible, réagir d'une façon effective contre toute menace de nouvelle guerre.

C'est à cause de cela que les bateaux et navires hollandais ne doivent pas faire ce dont les bateaux et navires allemands (éventuellement français) s'abstiennent. Il n'y a que le transport de la Hollande ou vers la Hollande qui soit permis aux bateaux et navires hollandais.

*Bateliers et marins chômeurs*, ne vous laissez pas persuader, ne soyez pas les émissaires de l'impérialisme français ; ne consentez pas à attaquer par derrière vos camarades allemands pendant leur lutte loyale, mais difficile.

L'on ne peut et l'on ne doit accepter ce travail qui, vu les complications internationales, ne peut être considéré comme du travail convenable dans le sens de la loi sur l'assurance-chômage.

*N'acceptez donc pas de travail sur les navires des armateurs français.*

*Ne prenez pas, dans cette lutte importante de vos frères allemands, parti contre eux et pour l'occupation de la Ruhr, en les supplantant.*

### Congrès des organisations françaises.

A la fin de janvier, eurent lieu, à Paris, les Congrès de la Fédération des Moyens de Transports et de celle des Ports et Docks, toutes deux affiliées à notre Fédération Internationale.

Les congrès se distinguèrent par un esprit de camaraderie réciproque et de grande activité.

Au sujet des résolutions adoptées, nous avons trouvé, dans la presse française, ce qui suit :

Le Congrès de la Fédération des *Moyens de Transports* vota e. a. les résolutions suivantes :

#### Concernant la journée de huit heures.

« D'intensifier son action en vue de la défense de la journée de huit heures, en dénonçant par une inlassable propagande les intentions de la classe possédante ; en ouvrant les yeux des travailleurs sur le danger que présentent les heures supplémentaires ; en s'employant à déjouer les manœuvres patronales ; en mettant les organisations en garde contre toute proposition d'allongement de la journée en retour d'une augmentation de salaire ; en invitant les syndicats à aider dans cette tâche la Fédération, en se servant de la réunion, du journal, de la conversation individuelle pour tenir leurs mandants en haleine sur cette importante question ;

De donner à la commission administrative et au comité national mandat de prendre toute mesure utile allant jusqu'à la grève générale pour le cas où notre corporation serait menacée de perdre le bénéfice de la loi de huit heures ;

D'assurer la C. G. T. que, si elle se trouvait dans l'obligation pour assurer le maintien de la journée de huit heures de faire appel à l'ensemble des salariés, elle peut compter sur le concours et l'appui effectif de la Fédération Nationale des Moyens de Transports et de toutes ses organisations affiliées. »

Au sujet du matériel des tramways, le Congrès réclama la standardisation des motrices et des remorques dans tous les services urbains et suburbains, puis aussi des perfectionnements intéressant le freinage, l'avertissement et l'éclairage.

Concernant la question de la Ruhr, le Congrès se prononça comme suit :

« Considérant que la classe ouvrière allemande, aussi sensible à son amour-propre national que la classe ouvrière française, opposera sa seule force ; la force d'inertie au capitalisme et au militarisme français et que l'occupation de la Ruhr n'est pas de nature à relever les ruines des pays envahis ;

Considérant que seule une entente internationale est susceptible de ramener la paix parmi les peuples en même temps que la reconstruction des pays ravagés ;

Le Congrès proteste contre l'occupation militaire de la Ruhr, demande que la question des réparations soit soumise à l'arbitrage de la Société des Nations, passe à l'ordre du jour. »

Guinchard, secrétaire de la Fédération, soumit au Congrès un rapport sur les modifications que la Fédération voudrait voir apporter à la loi des retraites des petits cheminots portant sur le fonctionnement des caisses, l'âge de la retraite, le temps de présence exigé du personnel, le taux de l'allocation etc.

Les ordres du jour ayant trait à ce rapport furent votés à l'unanimité.

Le Congrès de la *Fédération des Ports et Docks* se prononça sur le sujet de la question de la Ruhr à l'unanimité comme suit :

« A l'ouverture de leurs travaux, les délégués au 14e congrès national des ports et docks élèvent leurs plus véhémentes protestations contre la politique de réaction et de violence de notre gouvernement, considérant que cette politique est la cause des conditions économiques misérables subies par le pays.

Les congressistes, leur faisant la déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen, protestant de toute leur énergie contre les arrestations et perquisitions opérées contre des camarades qui, quelles que soient leurs opinions, ont le droit absolu d'exprimer leurs pensées.

Ils déclarent ne pouvoir admettre l'attitude adoptée par le gouvernement français envers le peuple allemand par l'occupation de la Ruhr, protestant contre ce geste de provocation et ne voyant de solution à la question des réparations que dans la mise en application du programme de la C. G. T. à laquelle ils restent plus que jamais attachés. »

A part cela des délibérations eurent lieu concernant la main-d'œuvre étrangère : contrôle paritaire de l'importation et de la répartition de cette main-d'œuvre. On parla également de la carte professionnelle, délivrée sous le contrôle des organisations patronales et ouvrières et l'on examina avec grande attention la question de l'organisation intérieure et des mesures de propagande à prendre.

L'I. T. F., invitée aux deux Congrès, y fut représentée par *Robert Williams*.

Nous empruntons ce qui suit à son discours :

« En ce qui concerne la situation générale de l'Europe, il observa que ses collègues de l'Internationale avaient appris avec consternation que des cheminots français avaient été dirigés vers la Ruhr pour servir de briseurs de grève contre les travailleurs allemands. En vertu des lois dites de conscription en vigueur en France, des cheminots furent rappelés sous les drapeaux pour une période d'exercice de trois semaines. On les employa non comme soldats mais comme briseurs de grève, afin d'anéantir les efforts admirables faits par les mineurs, les cheminots, les employés des postes et les ouvriers du transport dans la région occupée. Le prolétariat de France serait déshonoré à jamais, en permettant que son gouvernement malhonnête et criminel emploie des ouvriers français sous prétexte de service militaire comme briseurs de grève organisés. L'Europe s'attendait à ce que les ouvriers français protestassent d'une façon éclatante et énergique contre leur gouvernement réactionnaire.

Nous nous trouvons à présent en face du danger d'une nouvelle guerre peut-être plus dévastatrice encore que celle de 1914. Si la France et la Pologne se réunissent pour détruire l'Allemagne, elles feront entrer dans le conflit les baïonnettes de l'armée rouge commandée par Trotsky. Ce n'est pas à moi de conseiller les Ouvriers du Transport français quant à leurs agissements, mais il est parfaitement intolérable que 4.000 cheminots français soient envoyés dans la Ruhr pour briser une grève des cheminots allemands.

Nous ne pouvons consentir à ce que vos financiers et capitalistes réduisent le peuple allemand à l'esclavage. La Grande-Bretagne a eu quatre années de paix, quatre années de politique de Versailles et il en résulte que près de deux millions d'hommes sont sur le pavé.

La seule solution possible du problème de la Ruhr, et du problème des Réparations en général, consiste en la convocation d'une Conférence internationale, où les ouvriers aussi bien que les classes gouvernantes seront représentés. »

## Salaires des ouvriers des Ports et Docks en Suède.

Le 30 septembre 1922, les employeurs ont résilié le contrat réglant le tarif des salaires, qui expirait le 31 décembre dernier. Les employeurs avaient l'intention d'appliquer une diminution des salaires de 15% et de réduire la rémunération extra du travail supplémentaire, qui s'élevait pour les premières deux heures à 60 et pour le temps excédant à 100%, à resp. 40 et 80%. Ils désiraient en outre supprimer l'indemnité pour le travail de débardage de l'entrepont, ne payer que 50% les heures d'attente, réduire les allocations en cas d'accidents aux montants prescrits par la loi, ainsi que la mise en vigueur d'une défense de blocus de certains bateaux, marchandises ou maisons d'entreprise. Les ouvriers, de leur côté, ont répondu à ces propositions par des exigences tendant à une amélioration des tarifs, demandant l'abolition de tout travail supplémentaire et une augmentation de 10% des salaires.

A côté de ces exigences d'ordre général, on désirait, tant du côté des employeurs que du côté des sections locales de l'Union Nationale des Ouvriers du Transport, apporter des changements aux tarifs locaux et l'on réclamait des diminutions, resp. des augmentations de salaires pour certains travaux à la pièce. Les deux parties convaincues dès le commencement de l'impossibilité d'aboutir à un résultat par la voie ordinaire des pourparlers, prièrent le gouvernement de nommer un arbitre; M. Cederborg fut désigné à cette fonction.

Les premières négociations eurent lieu le 20 novembre et ne donnèrent aucun résultat. Les parties, cependant, se mirent d'accord pour tâcher de supprimer les différends locaux en envoyant un représentant de l'Union, accompagné d'un représentant des employeurs dans les différents ports, afin d'entamer des négociations. Ce travail fut terminé, environ vers la Noël, et une nouvelle conférence entre les représentants des Comités eut lieu. Cette fois encore, on n'obtint pas de résultat, mais on réussit cependant à trancher la plupart des différends locaux. L'arbitre insista pour obtenir un ajournement jusqu'à la mi-janvier, en stipulant qu'il serait interdit aux deux parties d'entreprendre quoi que ce soit qui puisse aggraver la situation. Les employeurs renoncèrent donc jusqu'au 29 janvier à appliquer la réduction projetée.

L'arbitre voulait également profiter de ce délai pour faire entrer en ligne de compte les nombres-indices, qui seraient publiés par le gouvernement après le 1er janvier 1923, et qui indiqueraient, d'après les prévisions, une baisse de plusieurs pourcents. Il arriva en effet que ce chiffre diminua de 190 à 183, mais se trouva cependant encore à 83% au-dessus du niveau de 1914.

Pendant la conférence tenue au milieu de janvier, il fut possible de faire naître une meilleure entente entre les parties. Les ouvriers étaient d'avis que la baisse des prix était, jusqu'à un certain point, un motif pour accepter une réduction de salaire. L'état d'esprit parmi les représentants des ouvriers était cependant tel, que l'arbitre n'osa proposer qu'une diminution de 5% à partir du 1er juillet 1923, et ce à supposer que les prix continueraient à baisser. Il proposa en outre de réduire la rémunération extra des heures supplémentaires de 60% à 50%, toutefois à condition que le calcul se passe sur la base du chiffre moyen pour toute la journée et non pas pour la quantité manipulée pendant les heures supplémentaires mêmes, car la quantité du travail fournie pendant ces heures-là est toujours inférieure à celle fournie pendant les premières 8 heures. Il reste à savoir si cette nouvelle stipulation sera plus avantageuse pour les patrons que n'était l'ancienne.

A l'exception de la révision d'un certain nombre de tarifs locaux pour travaux à forfait, qui ont presque tous tourné à l'avantage des ouvriers, on jugea nécessaire la prolongation des autres stipulations du tarif existant. Le contrat actuel, qui expire à la fin de janvier 1924, a été accepté par les deux parties et est en vigueur pour tous les ports de la Suède méridionale, occidentale, et pour le centre du pays, sauf pour Göteborg, où on entamera des négociations spéciales. Plus tard, on

commencera des pourparlers pour le nord de la Suède, mais cela n'est pas si pressé, car, en hiver, les ports y sont bloqués par la glace.

La réduction des salaires qui entre en vigueur le 1er juillet et qui se monte au 5%, ne représente cependant que 2½%, si on la répartit sur l'année entière. Elle est compensée en partie, par un nombre d'augmentations d'ordre local et est d'autre part plus que couverte par la baisse des prix.

Nous avons donc toute raison d'être satisfaits du résultat des négociations.

Charles Lindley.



### Congrès des Marins français.

A la fin de janvier, eut lieu, à Paris, le Congrès de la Fédération des marins, réunissant les délégués de trente sections groupant 20.000 marins.

Un esprit d'unité fraternelle et de camaraderie régnait également ici.

Le Congrès se prononça pour la mise en vigueur de la loi sur les pensions, dans laquelle cependant il fallait encore qu'on tienne compte des desiderata de l'organisation.

Il protesta contre les tribunaux d'exception dont les marins sont les victimes et demanda que les projets de Code de travail maritime et de refonte du Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande, soient rapidement mis en discussion au Parlement, la Fédération se réservant le droit d'y faire introduire les amendements utiles pour les mettre au point et les rendre tout à fait justes dans leur application.

Au sujet des bureaux paritaires de placement maritime, le Congrès insista sur un changement des rapports existants.

De longues discussions eurent lieu concernant les taux des salaires qui seront revendiqués et ceux de la rémunération du travail supplémentaire, et des moyens qu'on emploiera pour obtenir satisfaction dans le plus bref délai possible.

L'intention est de revenir aux taux des salaires d'avant le 1er août 1921.

L'affiliation à l'I. T. F. fut sanctionnée par le Congrès et des délégués au Congrès International des Marins, qui aura lieu à Londres au mois de mai prochain, furent désignés.

### Le nouveau contrat collectif des marins suédois.

A partir du 1er janvier 1923, un nouveau tarif des salaires est entré en vigueur en Suède.

Les salaires des différents membres de l'équipage ont subi une diminution d'un pourcentage assez faible. Les salaires des hommes de pont et du personnel de la machine qui, avant le 1er janvier, allaient de 35 à 185 couronnes, ont été fixés pour le premier semestre de 1923 à 34—179 couronnes, pour le second semestre à 33—170 couronnes. Les navires ont été classés en trois catégories (groupe I en-dessous de 899 tonnes brutes, les groupes 2—4 de 900 à 2.999 tonnes brutes et les groupes 5—7 au-dessus de 3.000 tonnes).

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des salaires des hommes de pont et du personnel de la machine :

	Groupe 1		Groupes 2—4		Groupes 5—7	
	1/1 à 30/6	1/7 à 31/12	1/1 à 30/6	1/7 à 31/12	1/1 à 30/6	1/7 à 31/12
Charpentiers ayant au moins 4 ans de pratique, dont 2 ans au moins comme charpentier, maîtres et assimilés . . . . .	151,—	144,—	165,—	155,—	179,—	170,—
Charpentiers ayant moins de pratique, graisseurs . . . . .	137,—	130,—	151,—	143,—	154,—	158,—
Chauffeurs ayant au moins 12 mois de pratique de mer, dont au moins 6 comme chauffeurs, matelots	132,50	126,—	142,—	135,—	156,—	149,—
Chauffeurs ayant moins de pratique . . . . .	103,—	99,—	117,50	112,—	127,—	123,—
Soutiers de charbon au-dessus de 18 ans	—	—	98,—	94,—	107,—	103,—
Soutiers de charbon avant 18 ans révolus	—	—	68,—	64,—	78,—	73,—
Novices ayant au moins 3 années de pratique . . . . .	108,—	104,—	117,50	112,—	127,—	123,—
Novices ayant moins de 3 années de pratique	83,—	80,—	97,—	93,—	107,—	103,—
Mousses ayant au moins 1 an de pratique . . .	44,—	43,—	58,—	55,—	68,—	64,—
Mousses ayant moins de 12 mois de pratique	34,—	33,—	48,—	45,—	58,—	55,—

Les armateurs exigèrent pour commencer une diminution de 15 % ; on a cependant réussi à la limiter à 10 %, dont 3 % sont déduits immédiatement et 7 % seulement à partir du second semestre.

Pour le personnel d'intendance et de service les règlements suivants sont en vigueur :

Les qui jusqu'à présent recevaient un salaire de 170 à 290 couronnes par mois, recevront pendant le premier semestre de 1923 de 165 à 280 couronnes et ensuite de 160 à 260 couronnes ; les cuisiniers qui avaient de 160 et 180 couronnes de salaire, recevront resp. de 155 à 179 et de 145 à 167 couronnes.

Les garçons de carré sur les bateaux de passagers ont, selon l'ancien tarif de 40 à 60 couronnes et de 35 à 50 couronnes, les garçons d'office de 25 à 35 couronnes, sans changement.

A cause des conditions de travail spéciales parmi les gens de mer, ainsi qu'à cause des salaires peu élevés de certaines catégories, qui leur rendraient une diminution de salaire uniforme trop dure, on a dû nécessairement fortement s'écarter des pourcentages susnommés. Pour les catégories dont on peut admettre qu'il s'agit d'hommes mariés, les diminutions de salaire ont été rendues aussi minimales que possible, tandis que pour celles qui, en règle générale, comprennent des célibataires, on a introduit des diminutions plus importantes.

On peut citer comme exemple les deux groupes de chauffeurs (soutiers au-dessus et au-dessous de 18 ans) dont le salaire s'élève dans le groupe 2, qui comprend la majorité des bateaux, à resp. 98 et 94 (pour les 1er et second semestre) et à 68 et 64 couronnes. Ces salaires montaient en 1922 à 100 et à 70 couronnes.



### Duplicité.

Toute critique, fût-elle mordante, doit être bien accueillie dans nos milieux, car elle est indispensable à une évolution saine de notre mouvement.

Il faut cependant que la critique soit édifiante, qu'elle vise à combattre ce qui est mauvais et à apporter des améliorations là où cela lui semble utile.

Il est de toute première nécessité que celui qui la fait, observe une parfaite honnêteté, une honnêteté dans sa façon de présenter les choses aussi bien que dans ses *actes* !

C'est à ce propos que nous tenons à faire quelques remarques concernant la façon d'agir de la « Svenska Sjömans Unionen » (Fédération des marins suédois).

Ses dirigeants se donnent des airs de révolutionnaires radicaux et font les yeux doux à Moscou — mais, en même temps, cette Association est une des rares Organisations faisant encore partie de la Fédération Internationale des Marins de Havelock Wilson ! Ce qui signifie que cette Union et ses chefs sont aussi responsables des agissements réactionnaires de la I. S. F. et de ses services de complicité avec les employeurs !

Toutes les déclamations révolutionnaires ne peuvent rien changer à ce *fait*.

Nous n'aurions pas fait cette remarque d'ordre général, si le périodique de cette organisation, « Sjömannen », n'y avait pas donné lieu.

Par rapport à la lutte récente soutenue par les marins français contre l'attaque de la journée de huit heures, cette revue s'exprime e. a. ainsi :

« La grève pour le maintien des huit heures, conduite par les marins français avec un grand acharnement, a été perdue. Il y a beaucoup de causes qui expliquent ce résultat : les temps mauvais et plus particulièrement la position isolée des grévistes ainsi que le manque de solidarité des autres groupes ouvriers. Les Organisations affiliées à l'Internationale Syndicale Rouge soutenaient la grève des marins, tandis que les Socialistes réformistes (de la droite) affiliés à l'Internationale d'Amsterdam, la sabotaient. »

Nous ne savons rien de cette aide que l'Internationale Syndicale Rouge aurait donnée aux camarades français ; ce que nous savons, au contraire, c'est que, au lieu de saboter, les Organisations affiliées à l'Internationale d'Amsterdam leur ont prêté de secours, autant qu'il était en leur pouvoir.

« Sjömannen » cependant oublie de dire la cause principale par suite de laquelle l'Organisation combattante se trouva, dès le commencement, sans forces suffisantes, c'est à dire que la I. S. F., dont fait partie également la « Svenska Sjömans Unionen », avait déclaré d'avance qu'elle ne soutiendrait pas effectivement une grève éventuelle de l'Organisation française, à ce moment pourtant encore affiliée à la I. S. F.

Et ce qu'il y a de plus fort, c'est que, lorsqu'une réunion de la I. S. F. discuta la question d'un secours éventuel à la France, ce fut M. Griph, le chef de la S. Sj. U. qui déclara lui-même qu'il se ralliait entièrement à l'opinion de Havelock Wilson et qu'il était d'avis de ne pas venir en aide autre que financière aux marins français. Le temps n'était pas opportun pour commencer une action en faveur de la journée de huit heures.

Les Français considèrent cette façon d'agir de la I. S. F. comme une nouvelle trahison et non seulement ils s'en séparèrent, mais ils refusèrent même avec indignation tout secours *pécuniaire* de la I. S. F.

« Sjömannen » fait remarquer ensuite :

« Nous laissons de côté le fait que les gens d'Amsterdam dans des journaux aussi bien que dans le Parlement, se *prononcent* pour l'abolition de la journée de huit heures. »

« Sjömannen » aura beaucoup de peine à démontrer où notre mouvement syndicaliste a pu se prononcer « pour l'abolition de la journée de huit heures » !

Les phrases suivantes sont encore de même aloi, fantaisistes et mensongères :

« L'union dirigée par Rivelli et qui, jusqu'à maintenant, organisait la majorité des marins français, a reçu un coup formidable. Les marins plus radicaux et qui sont plus conscients étaient depuis longtemps mécontents de la direction de Rivelli. Ils demandent une lutte plus impitoyable encore contre les armateurs et ont fondé une Organisation nouvelle dans laquelle, après quelques semaines déjà, 8.000 membres s'étaient inscrits. Cette nouvelle Organisation s'est affiliée à l'Internationale Syndicale Rouge. »

Cela est bien de la même force que le récit que « Sjömannen » sert à ses lecteurs, concernant l'Union des cheminots chinois affiliée à Moscou et comptant 50.000 membres !

Ce même organe cependant n'hésite pas à donner l'adresse de Havelock Wilson parmi celles *des hommes de confiance de la S. Sj. U.* !

Les chefs de cette Organisation sont dans une étrange situation :

Ils veulent *paraître* révolutionnaires, tout en étant, en même temps, des disciples et des acolytes du réactionnaire Havelock Wilson.

Par conséquent, ils approuvent et favorisent de propos délibérés et d'une façon effective toutes ses machinations chauvines, nationalistes et contre-révolutionnaires.

Des raisonneurs pareils n'ont qu'à se taire, quand les ouvriers honnêtes soutiennent leur bonne lutte.