



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

NUMERO 8/9

AMSTERDAM, LE 1 MAI 1923

Sommaire : *Communications diverses :* 1er Mai 1923. — L'Effectif de l'I. T. F. — Guerre à la Guerre. — Protestations contre la persécution de nos camarades hongrois. — Le « bel ordre » de notre Société. — « Les Masses dorment ». — *Cheminots :* Fusion parmi les Unions des cheminots anglais ? — Propositions tendant à une réduction Générale des Salaires. — Les Causes des guerres. — Grande-Bretagne. — Réajustement des Salaires des Cheminots allemands. — Un Développement de l'industrie des chemins de fer dans un mauvais sens. — Prescriptions pour les voitures desservies par un seul homme. — Vers une Unité plus grande. — Aggravations des conditions de travail des Cheminots autrichiens. — *Ouvriers du Transport :* Les ports allemands. — L'Organisation des Conducteurs d'automobiles allemands. — Encore une grève en Norvège ? — *Gens de mer :* Congrès de la Section des Gens de Mer de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport. — Grande-Bretagne. — L'Assurance-Maladie pour les Marins allemands. — Un nouveau règlement des salaires pour les marins anglais.

COMMUNICATIONS DIVERSES

Camarades,

Soyez sur vos gardes contre le danger de guerre toujours menaçant !

Continuez à surveiller avec la plus grande attention le transport de tout matériel de guerre.

Tenez nous au courant de toutes les particularités importantes !

Les résolutions de nos Congrès définissent notre attitude à l'égard du *Militarisme*.

Elles exigent de nous une lutte sans trêve contre cette manifestation du capitalisme.

Travailleurs du Transport et des Communications montrons nous dignes de l'honneur qui nous est échu, de nous trouver en première ligne dans la lutte contre la guerre et le Militarisme.

Que chaque organisation surveille avec attention les agissements des Militaristes de son propre pays et prenne des mesures afin de pouvoir exercer un contrôle rigoureux sur le transport de matériel de guerre et de pouvoir l'empêcher s'il y a lieu !

1er Mai 1923.

Le prolétariat, la classe toujours opprimée et exploitée n'a pas de raisons de commémorer le jour du 1er mai de l'année du Seigneur 1923, comme un jour de fête.

Cet article fut envoyé le 20 avril déjà aux organisations affiliées et aux rédactions des organes professionnels, afin de leur permettre de le publier à l'occasion du 1er mai.

Partout, dans tous les pays, l'espoir et l'attente, suscités parmi la classe ouvrière par les premières conquêtes, obtenues assez facilement après la guerre mondiale, ont été déçus. Partout, dans tous les pays, la bourgeoisie a réussi à empêcher et à arrêter la marche en avant du prolétariat et même à reprendre en grande partie ce qui dans le premier élan fut obtenu, trop facilement peut-être.

De l'attitude offensive la classe ouvrière a été refoulée dans la défensive et la bourgeoisie, dont l'avance devient de plus en plus véhémente, la fait reculer pas à pas.

L'atteinte la plus funeste et la plus dure lui a été portée par le fascisme en Italie. Non seulement la classe ouvrière italienne, mais encore le mouvement ouvrier du monde entier ont été frappés.

Aucun autre fait n'a contribué, autant que l'a fait la victoire des fascistes à renforcer l'assurance de la bourgeoisie de tous les pays et à accroître son désir de dominer, d'opprimer et d'exploiter les classes ouvrières.

Depuis longtemps déjà le fascisme est devenu un phénomène international et quelle que soit la façon dont il s'organise dans les différents pays, quels que soient les aspects qu'il prenne — ses efforts visant à un anéantissement total de l'organisation autonome de la classe ouvrière, sont partout analogues.

Ces efforts visant à opprimer et à anéantir l'organisation du prolétariat conscient de soi, ne sont cependant qu'un moyen d'arriver au but. Le but réel n'est autre que de rendre à nouveau la classe possédante à même de mettre l'Etat et la législation, entièrement et uniquement, au service des intérêts de la possession et de se décharger des conséquences de la guerre, et spécialement des dépenses immenses qu'elle a entraînées, sur la masse ouvrière. Ce qu'on n'a pu obtenir de l'ennemi sur les champs de bataille, devra être arraché aux compatriotes. La guerre des différents Etats entre eux est remplacée par une guerre internationale de la bourgeoisie contre le prolétariat.

Par-dessus les tombeaux et les ruines, les ennemis d'hier se tendent la main et le conflit de la Ruhr lui-même, se terminera, en tant que ceci n'a pas encore eu lieu en secret, en une fraternisation des groupes de capitalistes des deux côtés du

Rhin. Cette fraternisation sera consacrée par l'exploitation commune des classes ouvrières allemande et française par le capitalisme allemand et français réunis et, d'une façon indirecte, par l'exploitation du prolétariat international par le capitalisme international. Toutes les oppositions d'intérêts entre les capitalistes des différents pays, quelque fortes qu'elles soient, disparaissent en face de la crainte que dans un de ces pays la classe ouvrière pourrait s'élever en classe dominante, c'est-à-dire qu'elle pourrait conquérir, non seulement le pouvoir politique, mais encore le pouvoir économique.

Tous les indices nous portent à croire que la lutte la plus pénible et la plus difficile est encore à venir pour les ouvriers des différents pays. On exige que par une production de travail augmentée et par des conditions d'existence aggravées, le prolétariat crée à nouveau ce qui fut détruit pendant 5 années d'égarement.

Dans tous les pays le niveau d'existence de la classe ouvrière est diminué jusqu'au-dessous de celui d'avant-guerre et dans quelques pays, notamment l'Allemagne et l'Autriche, le niveau d'existence a déjà tellement baissé que la majeure partie du prolétariat doit se contenter d'un salaire qui est totalement insuffisant, même à couvrir les frais du minimum d'existence officiellement fixé.

Ces salaires si peu élevés constituent un danger pour les ouvriers des autres pays, parce qu'ils facilitent considérablement les efforts des employeurs visant à réduire sans cesse les salaires de leurs employés.

Le capitalisme sorti de la guerre avec des forces nouvelles se trouve partout en face d'un prolétariat affaibli par la discorde et tourmenté par le chômage, dont la résistance et la combativité sont, internationalement parlant, bien moins fortes qu'elles ne l'étaient il y a deux ans.

La discorde qui règne parmi les classes ouvrières des différents pays a diminué de beaucoup leur pouvoir et leurs forces internationales. N'insistons pas sur les causes de ce phénomène affligeant. Il est incontestable qu'uniquement par suite d'une trouée dans les phalanges prolétariennes, la bourgeoisie de tous les pays s'est trouvée à même, non seulement de se remettre de sa frayeur et de sa faiblesse temporaire, mais encore de revendiquer pour elle, en dépit du crime qu'elle vient de commettre envers l'humanité entière, tout le pouvoir économique, politique et moral, afin de conserver l'hégémonie dont elle a si ignominieusement abusé.

Il est du devoir de la classe ouvrière toute entière de se débarrasser aussi vite que possible de ce qui fut cause de son affaiblissement et de s'unir à nouveau, tant nationalement qu'internationalement, en une force ferme et solide. Personne ne peut se soustraire à la lutte. Mais il faut aussi que personne, parmi ceux qui sont prêts à prendre leur place dans la lutte pour la liberté de la classe ouvrière, ne soit exclu. C'est seulement si elle réussit à rassembler tous ceux qui sont prêts à prendre part à la lutte commune et internationale du prolétariat aspirant à la liberté, que la classe ouvrière saura développer les forces nécessaires afin de combattre avec succès les classes ennemies et de leur résister. C'est uniquement ainsi qu'elle saura éveiller, dans les masses ouvrières qui se tiennent encore à l'écart de toute lutte, l'enthousiasme et l'ardeur indispensables.

C'est la disposition à la lutte et le désir de l'unité qui sont, en ce premier jour de mai, plus que jamais nécessaires à la classe ouvrière. Qu'elle soit prête à tous les sacrifices, même à ceux qu'impose l'unité si indispensable.

Unité ne veut pas dire ici qu'une opinion unique doit exister à l'égard de tous les problèmes du mouvement ouvrier. Des divergences d'opinion ont existé depuis l'origine du mouvement ouvrier et elles existeront toujours. Les situations économiques et politiques parmi lesquelles vit le prolétariat, sont bien trop compliquées pour qu'elles puissent toujours aboutir à une

même opinion. Si l'on veut poser l'unité d'opinion comme condition à l'unité d'organisation et à l'unité dans la lutte, c'est en vain qu'on espérera d'y arriver jamais.

Une condition pourtant doit être remplie. Nous devons nous rapprocher les uns des autres d'une façon franche et sincère, animés du ferme désir de lutter les uns pour les autres et par conséquent pour la classe ouvrière toute entière. Il y a une chose que les ouvriers doivent se jurer réciproquement, c'est de décliner tous les succès temporaires et tactiques, si ceux-ci comportent le danger de nouvelles discordes et de nouvelles scissions. Car aucun succès, aucune conquête, quelque importante qu'elle puisse paraître, ne pourra jamais compenser les dommages et les torts, causés par la discorde.

Puisse la classe ouvrière de tous les pays se rendre compte en ce jour de mai, le cinquième depuis le grand massacre des peuples, que la première condition à un relèvement de la dépression actuelle et à une libération de l'exploitation et de la domination capitalistes, est l'union de tous les ouvriers, admettant comme principe fondamental la lutte de classe. Puissent-ils en ce jour être remplis du désir de créer cette union dans le délai le plus bref !

Edo Fimmen.

L'Effectif de l'I. T. F.

Jusqu'ici 40 organisations nous ont communiqué leur effectif au 1er janvier dernier. Quelques-unes, ne disposant pas encore de chiffres définitifs, nous firent des communications provisoires.

Le total de ces effectifs se montait à 2.147.972.

Nonobstant notre demande réitérée nous ne reçûmes pas encore de réponse des organisations suivantes : Irlande ; Ouvriers du Transport ; Italie : Gens de Mer ; Norvège : Cheminots, Personnel des Locomotives et Maîtres d'Hôtel ; Pologne : Cheminots.

Sans parler de l'Italie — étant donné que le fascisme exerce sur le mouvement syndicaliste une influence néfaste et destructive et vu le fait que nous sommes en correspondance avec les Travailleurs de la Mer au sujet de leur attitude envers les fascistes — et en calculant pour les organisations des autres pays un nombre de $\frac{1}{6}$ de l'effectif en 1922, nous devons ajouter au chiffre sus-mentionné un nombre approximatif de 70.000 membres.

Nous arrivons ainsi à un effectif total de 2.217.972 membres, dont 80.000 femmes.

Au 1er janvier 1922 l'effectif total se montait à 2.441.248 membres ; nous constatons donc une diminution de 225.000, soit de 9% environ, causée par la diminution des effectifs des organisations affiliées, qui n'a pas pu être entièrement contrebalancée par des affiliations nouvelles.

Des démissions n'eurent pas lieu dans le courant de 1922 ; nous pouvons mentionner par contre depuis janvier 1922 les affiliations suivantes : Belgique : Personnel des Tramways ; Danemark : Chauffeurs de navires ; France : Gens de Mer ; Hongrie : Personnel des Tramways ; Italie : Gens de Mer ; Yougo-Slavie : Gens de Mer ; Lettonie : Gens de Mer ; Pologne : Cheminots ; Espagne : Chauffeurs d'automobiles de Madrid.

**

Réparti sur les différentes sections, l'effectif au 1er janvier 1923 était, en tenant compte des particularités susmentionnées, à peu près le suivant :

Cheminots : (Autriche, Belgique, Bulgarie, Tchéco-Slovaquie, Danemark, France, Allemagne, Grande-Bretagne, Hollande, Hongrie, Luxembourg, Norvège, Pologne, Espagne, Yougo-Slavie, Suède et Suisse) 1.225.000

Marins : (Belgique, Danemark, France, Allemagne, Grande-Bretagne, Hollande, Yougo-Slavie, Lettonie, Norvège) 50.000

Ouvriers du Transport : (Autriche, Belgique, Tchéco-Slovaquie, Danemark, France, Allemagne, Grande-Bretagne, Hollande, Hongrie, Norvège, Irlande, Italie, Yougo-Slavie, Espagne, Suède et Suisse) 941.000

dont :

Ouvriers des Tramways et des Chemins de Fer Secondaires : (Autriche, Belgique, Tchéco-Slovaquie, France, Allemagne, Grande-Bretagne, Hollande, Hongrie, Irlande et Italie) 171.000

Chauffeurs d'automobile, Cochers etc. : (Autriche, Belgique, Tchéco-Slovaquie, Danemark, France, Allemagne, Grande-Bretagne, Hollande, Hongrie, Irlande, Norvège, Espagne, Suède et Suisse) 180.000

Ouvriers des Ports et Docks : (Belgique, Danemark, France, Allemagne, Grande-Bretagne, Irlande, Hollande, Norvège et Suède) 190.000

Navigations Intérieures : (Autriche, Belgique, Tchéco-Slovaquie, Allemagne, Grande-Bretagne, Irlande, Hollande et Hongrie) 30.000

Aviation : 500

Autres Ouvriers du Transport : 370.000

Nous espérons, à l'aide de la collaboration des organisations affiliées, être à même l'année prochaine de fournir des données statistiques plus détaillées et pouvoir mentionner également l'affiliation de camarades hors d'Europe.

Guerre à la Guerre.

Une guerre à vie et à mort fait usage de chaque arme effective.

« La guerre moderne est caractérisée par l'usage impitoyable de tous les moyens possibles, propres à détruire des vies ou du matériel. Aucun moyen, quelque terrible qu'il soit, n'a continué à être illégal du moment qu'il a été jugé effectif et utile à déterminer le cours d'une bataille ou à amener la fin d'une guerre Dans chaque nation d'Europe on s'attend à ce que dans une nouvelle grande guerre l'usage des avions pour bombarder des villes prenne des proportions sans pareilles dans la guerre précédente. Tout ceci est dû au fait qu'une guerre entre des nations en armes est toujours une guerre à mort, dans laquelle chaque nation doit faire tout ce qui est en son pouvoir, afin de se sauver elle-même et d'anéantir son adversaire ».

(Général Tasker H. Bliss : « Ce qui en réalité eut lieu à Paris »)

Le gas Lewisite.

« Les Américains avaient préparé pour la campagne de 1919, le gas Lewisite, une substance mystérieuse dont les effets sont toutefois connus. Elle est invisible ; elle s'enfonce de façon à éteindre toute vie dans des caves et des abris ; respirée elle tue instantanément ; si elle s'attache à la peau, même sur une toute petite surface, elle empoisonne les organes et cause la mort avant les douze heures. Il a été conclu, d'après des sources sûres, qu'une douzaine de bombes d'une tonne, chargées au gas Lewisite, pourraient, donné un vent favorable, faire disparaître toute vie à Berlin. Ce gas n'a pas été employé pendant la grande guerre, mais nous possédons la formule de sa manufacture. Sans doute les nations européennes la possèdent également à présent ».

(Will Irwin.)

Protestations contre la persécution de nos camarades hongrois.

Sans parler de différentes feuilles professionnelles, nous avons trouvé jusqu'ici dans le « Telegraaf » et « la Tribune » d'Amsterdam, le « Daily Herald » de Londres, « Le Peuple » et « Le Populaire » de Paris, « Der Sozial-Demokrat » de Tchéco-Slovaquie, le « Vooruit » de Gand et la « Giustizia » de Milan des articles concernant les infâmes mesures de persécution dont nos camarades hongrois sont l'objet.

La motion adoptée à ce sujet par le Conseil Général de l'I. T. F. dans sa réunion tenue à Cologne le 22 mars dernier fut portée à la connaissance des Ministres de Hongrie à Londres et à la Haye par la Fédération anglaise des Ouvriers du Transport et par l'Union néerlandaise des Cheminots et Tramelots.

La fédération anglaise écrivit la lettre suivante au représentant du Gouvernement hongrois :

Copie d'une lettre, envoyée par la National Transport Workers' Federation

le 29 mars 1923

Au Ministre Plénipotentiaire de Hongrie

(ou tout autre représentant diplomatique du Gouvernement hongrois)

Légation de Hongrie,

47 Cadogen Place,

Londres S. W. 1.

Monsieur le Ministre,

Lors de l'Assemblée du Conseil Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, tenue à Cologne les 21 et 22 courant, la résolution suivante fut adoptée à l'unanimité par les représentants réunis des différents pays d'Europe :

« Le Conseil Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport proteste énergiquement contre la tyrannie du Gouvernement hongrois, qui s'oppose toujours encore à ce que les Ouvriers du Transport et les Cheminots de Hongrie s'organisent syndicalement. En tant qu'internationalistes, nous condamnons les réactionnaires hongrois pour leur refus d'accorder aux ouvriers la jouissance des droits ouvriers et civiques accordés aux ouvriers des autres pays en vue de la protection de leurs conditions de salaires et de travail.

L'I. T. F. invite les organisations affiliées des divers pays à protester par écrit auprès des représentants de la Hongrie dans les capitales d'Europe contre la politique du gouvernement hongrois.

Le Conseil Général, d'autre part, exprime son regret de ce que le Bureau International du Travail n'ait pas exercé la pression nécessaire sur les représentants du Gouvernement hongrois pour mettre fin à son attitude brutale et insolente à l'égard du mouvement syndicaliste de Hongrie. »

En exécution de cette résolution je prends la liberté de m'adresser à vous au nom d'environ huit cent mille Cheminots et Ouvriers du Transport britanniques, afin d'attirer l'attention de la légation de Hongrie sur les protestations qui s'élèvent contre la politique du Gouvernement hongrois.

Un de nos représentants a fait récemment une enquête personnelle sur la situation où se trouvent actuellement les Ouvriers du Transport et du Trafic, ainsi que les autres syndiqués, à Budapest et dans les principaux centres industriels de votre pays. Qu'il me soit permis d'affirmer que les graves accusations alléguées contre l'attitude de votre Gouvernement causent une vive consternation parmi les syndicalistes de l'Europe Occidentale qui, pendant des générations, ont joui de droits civils et professionnels, leur permettant de s'organiser pour la défense de leur position économique.

L'espoir était fondé que la Hongrie dont la récente liberté politique est une conséquence de la guerre mondiale, réaliserait l'importance qu'ont, pour la classe ouvrière, les négociations collectives, faites avec les employeurs par la voie du syndicat. Il résulte des informations que nous avons reçues et que nous pouvons considérer comme parfaitement sûres, que les dirigeants de la Fédération hongroise des Ouvriers du Transport n'ont pas le droit de prononcer dans leurs propres organes, un avis concernant les salaires et les conditions de travail des membres. Il paraît en outre que la loi défend au cheminots hongrois de s'organiser en une union indépendante, fondée sur les principes admis par le mouvement syndical de l'Europe Occidentale. Nous avons appris de plus qu'il n'y a pas de possibilité de réunion ou d'association, sans une immixtion brutale et vexatoire de la part de la police et des espions professionnels. On nous a dit encore que des syndiqués, s'employant d'une façon toute normale à obtenir pour leurs confrères une amélioration des conditions de travail, deviennent l'objet d'arrestations, d'emprisonnements et de persécutions. On nous communiqua également qu'aucun cheminot n'est en sûreté, si une accusation peut être avancée contre lui, prouvant son désir de s'organiser avec ses camarades selon des principes syndicaux qui nous semblent tout à fait naturels.

J'ose espérer que vous voudrez bien attirer l'attention du gouvernement hongrois sur l'attitude du syndicalisme de la Grande-Bretagne et de l'Europe Occidentale à l'égard de ces agissements intolérables. J'émetts le vœu que, pour des motifs de morale, d'humanité et de civilisation, votre gouvernement s'emploiera à trouver les moyens de modifier sa politique envers les citoyens hongrois, qui désirent s'organiser en des syndicats indépendants, dans le but d'obtenir, ce qui pendant de longues années déjà a été le patrimoine indéniable des sujets britanniques, la faculté de joindre et d'unir leurs efforts, visant à une amélioration de leur situation économique.

Si j'ai émis, au nom du syndicalisme britannique, des accusations qui ne sont pas conformes à la réalité des faits, vous m'obligeriez en me communiquant toute version que votre Gouvernement jugera propre à les réfuter.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me répondre dans le plus bref délai possible et vous présente, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.

(Signé) Robert Williams.

Le « bel ordre » de notre Société.

Protection et destruction de vies humaines sous le régime capitaliste.

Tandis que le travail scientifique des savants qui mettent leurs connaissances au service du Militarisme est encouragé et soutenu de toutes façons, les savants dont les recherches ne tendent qu'à secourir l'humanité tourmentée, n'ont qu'à se tirer d'affaire.

Selon le « New Leader », Sir Ronald Ross a eu récemment, dans un discours tenu pour le British Science Guild, l'occasion de démontrer ceci, à l'aide de quelques exemples. Nous empruntons à son discours ce qui suit.

Le génie qui, par la découverte de sérums contre le choléra et la peste, a sauvé un nombre incalculable de vies humaines dans notre Empire de l'Inde, n'est à présent employé d'aucune façon par l'Empire britannique.

Sir David Bruce qui découvrit la méthode curative de la maladie du sommeil, se trouve à présent sur l'île de Madère et se plaint qu'il n'a pas de travail. L'Angleterre est d'avis que cela ne vaut pas la peine de l'employer !

Walter Read, le jeune américain, qui découvrit que la fièvre jaune est véhiculée par les moustiques, obtint après sa grande trouvaille, une place de simple médecin, où il devait examiner les langues et prescrire de l'huile de ricin ! Ceci fut cause qu'il attrapa une maladie qui le fit mourir, plein d'inquiétude pour l'avenir de sa femme et de ses enfants.

« Il y a encore » — ajouta M. Ross — « trois ou quatre grands « solutionneurs de problèmes » de notre génération qui sont également méconnus. Vous jetez vos génies parmi les ordures ! » — exclama-t-il. « On a souvent dit que l'homme qui saura guérir la tuberculose et celui qui trouvera la cause du cancer et sa médication, deviendront tous deux millionnaires.

Il me semble, au contraire, bien plus probable que ces hommes finiront leurs jours dans une maison de travail. »

« Les Masses dorment ».

La parole de Fimmen dit vrai !

L'article « Janvier terrible », paru dans le No. 3 du Bulletin d'Information de l'I. T. F., qui tentait d'attirer l'attention sur l'impuissance et l'apathie de la classe ouvrière à l'égard de l'occupation du Bassin de la Ruhr, a eu l'honneur d'éveiller de toutes parts un intérêt extraordinaire.

Tant les amis appartenant à la droite du mouvement ouvrier que ceux qui feignent et croient peut-être eux-mêmes, former la gauche, ont donné libre cours à leur indignation. Les premiers se sont récriés au sujet de l'assertion que les dirigeants n'ont pas rempli leur devoir — sans parler encore de la publication de l'article en elle-même — les autres se sont indignés au sujet de l'affirmation que « 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. »

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.

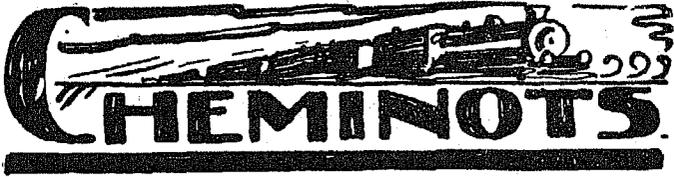
Nous aurons l'occasion de revenir sur l'indignation de la droite. En ce qui concerne celle de la gauche, nous voulons démontrer ici par quelques preuves, qu'elle était feinte et déplacée.

Citons en premier lieu un article de Radek « L'Allemagne impuissante », publié dans le No. 12 de la Correspondance de Presse Internationale du 23 mars dernier :

« Un sentiment d'impuissance règne en Allemagne et en fait une victime de l'impérialisme international. La révolution prolétarienne de 1918 s'est montrée faible dans la lutte pour le socialisme et elle a capitulé devant la bourgeoisie. Celle-ci a su réduire à l'esclavage les ouvriers allemands.

Le prolétariat s'élève contre ses asservisseurs, dans lesquels il n'a pas confiance ; il voudrait aussi se dresser contre le joug du capital international qui le menace. *Mais il ne lutte encore que pour le relèvement des salaires ; il ne s'est pas encore avisé de lutter pour son avenir et pour le peuple tout entier.*

En ce moment le grand peuple allemand, le peuple des grands travailleurs et des grands organisateurs, se débat dans ses liens comme un géant enchaîné ; il est emprisonné dans son impuissance et est devenu le jouet des magnats internationaux du capital et l'objectif méprisable des baïonnettes étrangères ».



Fusion parmi les Unions des cheminots anglais ?

Le Conseil général de la Confédération des Syndicats anglais a invité, sur la demande de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer, l'Association des Mécaniciens et Chauffeurs et l'Association des Employés des Bureaux à une conférence, afin d'envisager la possibilité d'une fusion de ces trois unions.

Nous empruntons la seconde citation à un article de Henriette Roland Holst : « Le 18 mars, la journée des prisonniers politiques » paru dans le numéro spécial de la correspondance de Presse Internationale du 8 mars dernier. Le contenu en est comme suit :

« On ne trouve pas à présent parmi les masses de compassion ardente et vivace ; pas de mouvement général et passionné tendant à obtenir une amnistie pour les prisonniers politiques, mouvement dont les vagues montent, dans un élan irrésistible, toujours plus haut, mugissent, toujours plus fort, contre les murs des Bastilles capitalistes. Il n'existe pas à présent de consciences brûlantes de solidarité avec ceux qui souffrent et sont torturés, pas de pensées inquiètes qui troublent le repos des cœurs. « Les ouvriers de tous les pays dorment » affirma il y a peu de temps le secrétaire de la Fédération Syndicale Internationale. Nous ne voulons pas examiner ici quels sont ceux qui ont favorisé ce sommeil par des narcotiques pacifistes, ni rechercher quels sont ceux qui se sont employés sans cesse à éveiller les masses. *Mais la parole de Fimmen dit vrai. Les masses dorment.* C'est pourquoi il n'y a pas aujourd'hui cette communion d'idées, ce sentiment de solidarité avec les prisonniers politiques. Car ce n'est que quand les masses veillent et luttent qu'un large courant de solidarité surgit dans leurs cœurs. »

La troisième citation finalement se trouve dans le numéro du 9 avril de l'Humanité, l'organe du communisme français. La voici :

« Nous avons devant les yeux le spectacle de notre impuissance. Là-bas, à Essen, on enterre les ouvriers allemands tués par la politique de Poincaré. *Non seulement nous n'avons pu empêcher cela, mais devant les cadavres étendus, le sursaut de colère qui aurait dû soulever la classe ouvrière de ce pays ne s'est pas produit. Depuis des mois d'ailleurs, c'est une classe ouvrière passive qui regarde l'aventure de la Ruhr. A peine s'émeut-elle pour ce qui la touche immédiatement.*

Nous nous sommes permis d'imprimer quelques phrases de ces citations en italique, ce qui est peut-être superflu, car l'intention est manifesté.

En effet : les masses dorment.

Nous enregistrons avec une satisfaction toute spéciale cette confirmation de notre opinion de la part des communistes, car jusqu'à présent ils ont toujours prétendu le contraire.

Voir les situations et les faits tels qu'ils sont, en tirer des conclusions et décider ensuite ce qu'on a à faire, voilà les prémisses pour arriver à une action effective et consciente de son but.

Que ce premier pas sur la bonne voie, soit bientôt suivi par d'autres !

Propositions tendant à une Réduction générale des Salaires.

Pendant que les réductions de salaire pour le personnel des ateliers forment encore l'objet de discussions, les Compagnies ont manifesté le désir de revoir également les conditions de travail de plusieurs autres catégories, embrassant la majorité des employés.

Les propositions visent à une réduction moyenne de 10 shillings, en introduisant les mesures suivantes :

l'abolition du paiement des 25% supplémentaires pour le service nocturne des hommes préposés au service des signaux, des manœuvres et autres employés travaillant selon le système à trois équipes ;

le paiement du salaire d'un chauffeur au lieu du taux minimum d'un mécanicien à une partie du personnel des locomotives ;

en comprenant le dimanche dans la semaine de travail.

La Direction fit entendre qu'au cas où les hommes ne consentiraient pas aux propositions, elle se verrait dans la nécessité de réduire les taux de base des salaires.

La question est soumise en ce moment aux délibérations des syndicats, mais il n'est pas probable que ceux-ci se déclareront d'accord avec cette nouvelle aggravation de leur conditions d'existence.

Les Causes des guerres.

« Les guerres sont déclanchées pour des motifs que les hommes d'États qui en portent la responsabilité n'osent avouer ouvertement. Une discussion publique exposerait ces motifs à tous les regards et le mépris de l'humanité entière les réduirait à rien. »

(M. Lloyd George dans un récent article.)

Il doit bien le savoir !

Grande-Bretagne.

Salaires du Personnel des Ateliers.

Une situation grave s'est produite dans les Chemins de fer britanniques par suite de la décision des compagnies de réduire de sh. 6 p. 6 l'indemnité accordée aux hommes employés dans les ateliers des Chemins de fer.

L'indemnité était primitivement de sh. 26 p. 6 par semaine, c. à d. égale à celle qui était accordée aux ouvriers métallurgistes dans tout le pays, mais à la fin d'octobre les ouvriers des ateliers durent consentir à une réduction de 10 sh. par semaine, tandis que l'on procéda à une réduction de 16 sh/6 pour les métallurgistes travaillant dans d'autres ateliers et de 26 sh/6 pour les constructeurs de navires.

Il y a un nombre de syndicats professionnels, faisant partie de l'organisation du personnel des ateliers ; les compagnies leur ont fait l'offre d'introduire une réduction immédiate de sh. 3 par semaine en accordant la faculté de délibérer au sujet des 3 sh. restants dans un délai de trois mois. Les syndicats professionnels sont en train de recueillir les opinions de leurs membres concernant cette proposition et le résultat de cette enquête sera soumis à une conférence des délégués qui aura lieu le 19 avril.

Entretemps la Fédération Nationale des Cheminots s'est déclaré contre toute réduction, vu que celles-ci tendent à miner les salaires des ouvriers du trafic et à faire descendre ceux du personnel des ateliers à des taux inadmissibles.

Une réunion extraordinaire de la Fédération Nationale des Cheminots fut tenue le 28 mars dernier et adopta la résolution suivante :

« Cette assemblée générale extraordinaire, ayant considéré la requête des Compagnies tendant à introduire une réduction ultérieure dans l'indemnité accordée au personnel des ateliers, est d'avis qu'aucune réduction ne doit être introduite dans les traitements des travailleurs des ateliers ; considérant que des pourparlers ont été jusqu'ici et continueront à être infructueux, elle se déclare d'avis que dans le cas, où une réduction serait imposé par les Compagnies, le Comité Exécutif devra faire un appel à tous les membres, afin qu'ils déposent immédiatement le travail. »

Ceci signifie évidemment une grève générale des Chemins de fer, au cas où les Sociétés voudraient imposer de force la réduction dont il s'agit. Il va de soi qu'aucune grève ne pourra avoir lieu, avant que les syndicats professionnels se soient prononcés sur cette offre modifiée. Si ces derniers l'acceptent et si les Sociétés veulent imposer la réduction aux membres de la Fédération des Cheminots, une grève est inévitable.

Réajustement des Salaires des Cheminots allemands.

Le Gouvernement tâche de procéder sérieusement à l'appui de la devise allemande et ainsi à la baisse du coût de la vie. Le mark fait voir depuis quelque temps des oscillations insignifiantes. Non-obstant ceci, le coût de la vie n'a pas diminué. Quelques denrées alimentaires d'importation étrangère ont légèrement baissé, mais d'autres articles ont parcontre subi une hausse considérable. La valeur réelle des salaires du personnel des Chemins de fer de l'Etat a beaucoup diminué depuis septembre dernier et est tombée au taux le plus bas en février 1923. En janvier les salaires accusaient une moins-value de 10% par rapport aux nombres indices et en février de 25,6%. En mars une majoration du coût de la vie de 8% s'est manifestée en comparaison avec les chiffres moyens de février. Nous tenons à faire remarquer avant tout que les salaires des cheminots ne sont aucunement proportionnés à ceux que l'on paye dans l'industrie privée. En moyenne ils sont de 400 à 600 Mark par heure au-dessous de ces derniers. Les cheminots seront les premiers à accueillir avec joie une amélioration du change et une baisse des prix, mais que ceci doit avoir lieu à leurs frais, voilà ce qu'ils n'admettent pas.

Les choses en étant ainsi, les représentants des fédérations des cheminots se virent obligés de s'adresser au gouvernement et d'exiger résolument, en s'appuyant sur des preuves, le réajustement indispensable. Après d'amples pourparlers qui occupèrent deux jours on finit par arriver à un accord.

Le gouvernement ne voulut à aucun prix déroger de son principe de ne plus augmenter les salaires et les traitements. Il a dû cependant reconnaître que le personnel des services publics ne peut plus vivre des traitements de février. C'est pourquoi on a accordé des indemnités spéciales, c'est-à-dire une augmentation de salaires sous une autre forme.

Résumons en peu de mots le résultat pécuniaire de l'action entreprise :

Les ouvriers reçoivent pour les mois de mars, avril et mai, quatre semaines de salaire supplémentaire, autrement dit dans chaque mois une augmentation du 30,7% du salaire de février. Les agents reçoivent pour ces trois mois, un mois de salaires supplémentaire, c'est-à-dire une augmentation de 33%.

Les Organisations ne pouvaient se déclarer d'accord avec ce nouveau règlement, mais afin de ne pas empêcher que le personnel des Chemins de fer reçoive les allocations si nécessaires, elles ont approuvé sous protestation.

Malgré ce règlement des écarts considérables subsistent entre les salaires des employés de l'industrie et ceux des Chemins de fer de l'Etat.

Un Développement de l'industrie des chemins de fer dans un mauvais sens.

Un groupe de capitalistes anglais et français est entré en pourparlers avec le gouvernement grec au sujet de la reprise des Chemins de Fer de l'Etat.

Ces messieurs comptent reprendre en même temps les mines et les autres industries de l'Etat en Macédoine et en Thrace Orientale.

*
**

Le Gouvernement français est toujours en train de tâcher de céder les réseaux d'Alsace et de Lorraine à la société privée et capitaliste des Chemins de Fer de l'Est.

Le personnel proteste contre ce projet qui lui ferait perdre les droits, acquis pendant la domination allemande, spécialement dans le domaine des assurances sociales.

Prescriptions pour les voitures desservies par un seul homme.

Le Ministère du Transport de Grande-Bretagne a porté à la connaissance d'une entreprise de tramways ayant adopté des voitures desservies par un homme que ces voitures doivent répondre aux exigences suivantes :

1° Les voitures ne peuvent pas avoir d'impériale ; une porte ou grille mobile servant d'entrée doit se trouver en avant sur le côté et sera munie d'un marchepied pliant, fonctionnant de pair avec la porte ou la grille qui sera maniée par le wattman.

2° La porte ou grille doit être fermée et le marchepied replié, quand la voiture est en marche. Il faut qu'elle ne puisse pas se mettre en marche tant que la porte n'est pas fermée.

3° Il est désirable d'introduire un arrangement, permettant au wattman d'ouvrir la porte du fond en cas de nécessité.

4° Les voitures doivent être munies d'un système de frein s'adaptant à la pente et d'un appareil de sûreté appliqué au devant et sur les côtés.

Les prescriptions susmentionnées sont provisoires et sont fournies, ainsi que l'on remarquera, uniquement à titre d'indication.

Vers une Unité plus grande.

Sur l'initiative de l'Union du Personnel des Ateliers un mouvement se fait au Canada ayant pour but de réunir les 16 Unions existantes des différentes catégories du personnel des Chemins de fer en une seule organisation générale.

Aggravations des conditions de travail des Cheminots autrichiens.

En s'appuyant sur les décisions prises à Genève, notamment sur le programme de réorganisation qui prévoyait d'adaptation aux circonstances de la loi sur la réduction du nombre des employés, où la participation du personnel aux décisions se trouve stipulée d'une façon expresse, le Gouvernement a essayé de procéder non seulement aux changements nécessités par les faits, mais a aussi taché de supprimer le droit de participation du personnel. Ceci a cependant pu être empêché, grâce à de véhéments débats au Parlement et sous la menace d'une grève générale des transports ; aussi la loi adaptée reconnaît-elle pleinement tous les droits des délégués du personnel en ce qui concerne la question des réductions.



Les ports allemands.

Le sénat de Hambourg ayant décidé déjà de nommer des contrôleurs des ports dans les milieux ouvriers, le Landtag prussien a également adopté une proposition déposée par la fraction socialdémocrate et par les représentants de l'Union allemande du Trafic, conçue en ces termes : « Aux fins de surveiller les travaux des ports, des ouvriers et des employés des ports qualifiés doivent être nommés sur la proposition des organisations centrales, comme inspecteurs des ports. »

Ainsi une revendication des ouvriers de ports allemands, datant déjà de 1906, a été satisfaite.

Un lock-out est en vigueur depuis le 29 mars contre les chargeurs de charbon de Bremerhaven, par suite de différends qui se sont présentés lors du déchargement de charbon venant du pays de Galles. Nous prions les organisations intéressées d'empêcher le transport de main-d'œuvre à Bremerhaven.

Presqu'en même temps fut introduite une limitation considérable des permis de transport gratuit, tant pour le personnel roulant que pour les autres catégories.

La proposition du Gouvernement tendait à réduire le permis permanent de libre parcours dont les agents jouissaient jusqu'ici à 3 voyages par an, à réduire pour les membres de la famille le nombre de voyages de 3 à 1 par an, ainsi que pour les retraités. Le Gouvernement voulait en outre faire payer à prix réduit les voyages faits en sus du nombre accordé, en augmentant toutefois ce prix qui jusqu'ici s'élevait à un dixième du prix ordinaire, jusqu'à un cinquième de ce prix.

Les pourparlers avec les organisations et les délégués du personnel ont eu comme résultat que les employés auront droit à 6 transports gratuits par an (dont 3 valables sur les rapides ou trains-soufflet) : les membres de leur famille jouiront de 2 billets gratuits, ainsi que les retraités. En outre le prix de faveur ne subira pas de hausse. Pour les agents non-classés et les ouvriers non-qualifiés on a prévu des stipulations correspondantes.

Par rapport à l'emploi effectif de la *journée de huit heures* la Direction fit des propositions dont l'adoption aurait signifié l'abolition de la journée de huit heures. Il ne fut pas possible d'arriver à un accord concernant la disponibilité et son évaluation. La question sera soumise à une commission d'arbitrage paritaire, constituée de délégués de l'industrie et des Chambres de Travail (exclusivement ouvrières).

Au cours d'une enquête qui a eu lieu au mois de mars dernier, concernant la *réorganisation des Chemins de fer d'Etat*, à laquelle les délégués des organisations collaborèrent, on a pu constater que les employés n'ont pas de raisons de craindre au sujet de leurs prestations de service le jugement des travailleurs dans le domaine industriel, dont les conceptions économique-sociales dépassent sûrement celles de la bureaucratie, bien qu'ils soient souvent mal informés par les organes officiels ou par la presse bourgeoise.

Nous reviendrons bientôt sur la révision de la journée de huit heures et sur la réorganisation des réseaux de l'Etat.

K.

Les installations du port de Berlin ont passé aux mains de la maison d'expédition Schenker & Cie. Cette mesure fut nécessitée par les difficultés énormes dans l'exploitation et la terminaison des travaux, causées elles par la dépréciation de la devise allemande.

Le Dr. Drenke de Brême, entendu récemment comme expert par le Reichswirtschaftsrat (Conseil économique) a fait des déclarations fort intéressantes par rapport au fonctionnement de la journée de huit heures.

Il dit e. a. ceci : « Je pourrais vous prouver que dans le cas, où nous conduisons nos exploitations, sans être embarrassés ou limités par des prescriptions de l'Etat, la production de travail d'avant-guerre n'est pas seulement atteinte, mais même souvent dépassée, ce qui prouve que ce ne sont pas la journée de huit heures, ni la mauvaise volonté des ouvriers qui sont cause de la production diminuée. »

Le bon droit de la journée de huit heures n'eût pu être mieux prouvé de la part des employeurs, à l'égard des ports et docks.

Là où la production de travail sous le régime de la journée de huit heures n'a pas encore atteint le niveau de jadis, une attitude erronée des employeurs envers les progrès de la technique ou bien une organisation insuffisante en sont les causes. Ceci s'applique également aux travaux des ports et docks.

L.

L'Organisation des Conducteurs d'automobiles allemands.

A côté de la « Section des Chauffeurs d'Automobiles de l'Union allemande du Trafic » qui comprend environ 35.000 camarades, il existe toujours un certain nombre d'unions locales. La résolution votée à la Conférence nationale des chauffeurs d'automobiles, tenue à Hannover en août 1922, qui visait à une plus grande unité d'organisation, a amené jusqu'ici des résultats satisfaisants.

Douze unions des grandes villes se sont dissoutes et ont ajouté leur contingent aux forces de l'Organisation centrale.

Dix Unions locales se sont affiliées à l'Union allemande du Trafic.

Vingt-deux Organisations décideront dans leurs prochaines assemblées générales au sujet d'une affiliation éventuelle et il n'y a plus que sept petites organisations qui se tiennent encore à l'écart.

Espérons que nos camarades seront bientôt pénétrés de la vérité, du dicton, que l'Union fait la Force !

Encore une grève en Norvège ?

Un grand mécontentement règne en Norvège parmi les fonctionnaires de l'Etat, qui sont en grande partie affectés au service des chemins de fer, au sujet de la proposition du gouvernement concernant l'allocation pour charges de famille. La situation est très critique et si l'on ne réussit pas à trouver une solution, on peut s'attendre à une grève générale des fonctionnaires.

Le projet du gouvernement frappe les fonctionnaires, aussi bien que les ouvriers et les retraités.

Les fonctionnaires supérieurs (c. à. d. ceux qui touchent un traitement de plus de 1000 couronnes par semestre) ont droit pour leur femme et les enfants à leur charge, à une allocation de

GENS DE MER

Congrès de la Section des Gens de Mer de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport qui aura lieu les 15 et 16 mai (et, si nécessaire, le 17) 1923, à l'Anderton's Hôtel, Fleet Street, Londres E. C. 4 (près Ludgate Circus).

Ordre du Jour.

1. Election du Bureau.
2. Vérification des mandats.
3. Rapport de Robert Williams sur la « Nécessité d'une Internationale *unique* des Gens de Mer, des Ouvriers des Ports et Docks et des Transport et des Cheminots ».
4. Propositions.
5. Election d'un Secrétaire de la Section des Gens de Mer de l'I. T. F.

Pour l'I. T. F. :

Robert Williams, Président,
Edo Fimmen, Secrétaire générale.

La première séance du Congrès aura lieu le mardi 15 mai, à 11 h. du matin.

90 couronnes pour la femme ou le 1er enfant et de 60 couronnes pour chaque autre membre de leur famille. L'allocation ne peut dépasser 30% du traitement du premier semestre 1923 (toutes les indemnités comprises) et le total du traitement et de l'allocation ne peut être supérieur à 2750 couronnes par semestre.

Pour les retraités les mêmes stipulations seront en vigueur ; la retraite plus l'allocation ne peut, pour un semestre, dépasser 1500 couronnes.

Les ouvriers recevront une allocation pour leur conjointe et les enfants âgés de moins de 18 ans, de 55 öre par jour pour le premier et de 40 öre pour les autres membres de la famille.

L'allocation ne peut s'élever au-dessus de 30% du salaire journalier.

Les primes ou indemnités pour mérites personnels seront supprimées.

On comprendra ce que ces mesures signifient, si l'on considère que les allocations pour charges de famille seront réduites de 35% environ.

Des réunions de protestation sont tenues dans tout le pays et des protestations énergiques sont adressées, tant au gouvernement qu'au Parlement.

Dans une réunion où 29 organisations se trouvaient représentées, on décida de tenir un référendum.

Le bulletin de vote contient trois questions :

- 1^o Etes-vous d'accord avec la proposition du Gouvernement ?
- 2^o Etes-vous pour une grève immédiate ?
- 3^o Ou bien jugez-vous qu'il est nécessaire de tenir compte du terme de préavis prévu par la loi ?

Le référendum sera terminé le 30 avril au plus tard. Nous devons donc attendre le développement ultérieur des choses.

Grande-Bretagne.

Les salaires de tous les grades de la Marine marchande en Grande-Bretagne ont subi une réduction, selon un accord fait avec le National Maritime Board (Conseil National Maritime).

Les événements qui ont suivi les tentatives d'appliquer cette réduction ont prouvé clairement que cette décision a été prise sans l'apparence même de consulter la masse des marins.

Les propositions des armateurs visaient primitivement à une réduction de £ 4 par mois pour tous les officiers et les mécaniciens et de £ 2 par mois pour les hommes. Ces propositions furent étudiées d'abord par les différentes sections du Conseil et ensuite par le Conseil dans son ensemble et le rapport officiel, communiquant la décision définitive, est conçu comme suit :

« Le contenu principal de l'accord — qui a été conclu après d'amples négociations qui occupèrent plusieurs semaines — est qu'à partir du 16 avril les taux de base des salaires des marins, chauffeurs et agents du service général seront réduits de £ 1 par mois ; dans le cabotage cette réduction sera de sh. 6 p. 6 par semaine. Des lignes générales furent également établies en ce qui concerne les officiers et les mécaniciens, dont les échelles de salaires, basées sur le tonnage et les années de service, seront modifiées également à partir de la date susmentionnée. »

Cette communication très brève est caractéristique de la façon dont furent menées les négociations. L'organe de la National Sailors' and Firemen's Union ne fit pas la moindre allusion aux propositions en question ; les hommes furent tenus dans une ignorance complète, il n'y eut pas de réunions de sections locales, pas de conférence de délégués, pas de vote. C'est seulement après que l'accord fut signé et que les hommes furent engagés, que le « Seaman » consacra quelques lignes à la question. Cet article de fonds est remarquable pour un journal syndicaliste, étant entièrement consacré à l'énumération des raisons pour lesquelles les marins doivent consentir à une réduction des salaires et attirant l'attention sur les dangers que comporterait toute résistance !

Il résulte de ce procédé qu'une grave dissension s'est produite dans les rangs de la « National Sailors' and Firemen's Union ». Il y a quelque temps une clause « rétrospective » fut insérée dans les contrats d'engagement, stipulant que tout changement dans le taux des salaires, intervenu durant un voyage, serait applicable à partir du moment où il entrerait en vigueur, en dérogation des salaires spécifiés dans le rôle. Les dirigeants de la N. S. F. U. avaient dans le temps persuadé les hommes d'accepter la dite clause « en vue de majorations qui pourraient être introduites pendant que les navires étaient à la mer » !

Le premier indice de mécontentement au sujet de la convention, se manifesta au départ du vapeur « Ormuz » qui quitta Tilbury le 31 mars. En apprenant la réduction, la majorité de l'équipage refusa de partir si la clause rétrospective n'était pas abolie ; après quelques heures d'arrêt, les employeurs cédèrent.

La N. S. F. U. fut alarmée par cette grève non-officielle de ses membres et les journaux de 2 avril annoncèrent qu'une conférence nationale avait approuvé le consentement aux réductions. Cette « conférence nationale » ne consistait qu'en une réunion de quelques agents, rassemblés à la hâte durant les jours de Pâques.

Or, l'Amalgamated Marine Workers' Union s'était avisée que l'attaque des armateurs aux salaires des officiers et des mécaniciens n'était que l'entrée en matière pour en arriver à une attaque aux salaires des hommes et elle adopta une résolution, disant « que les salaires des marins sont déjà trop bas, par égard aux risques et à la nature de leur emploi et que les concessions déjà faites, par rapport aux salaires et aux conditions

de travail, sont propres à justifier les efforts des marins de tous les grades pour tâcher de maintenir les taux existants ». Par cette résolution l'Union s'engagea également à appuyer tout mouvement « visant à résister à des réductions ultérieures dans les gages des marins ».

Cette résolution fut envoyée à toutes les associations adhérentes au « National Maritime Board », mais n'obtint pas de réponse.

L'Amalgamated Marine Workers' Union publia en outre un manifeste aux marins, en répétant qu'elle était disposée à collaborer avec les autres associations; elle décida aussi d'organiser des meetings dans les principaux ports, afin de se mettre au courant de l'attitude des hommes à l'égard des propositions des employeurs.

A Southampton et à Liverpool des grands meetings de marins ont condamné l'attitude de la « National Sailors' and Firemen's Union » à l'égard de la réduction des salaires. La résolution de Southampton proteste contre « les méthodes autocratiques de Havelock Wilson, acceptant des réductions de salaires non-justifiées, sans même consulter les marins ». Le meeting de Liverpool, qui fut harangué par Robert Williams (Président de l'I. T. F.) et par Joseph Cotter (Président de l'Amalgamated Marine Workers' Union) vota la résolution suivante :

« La présente assemblée de marins de tous les grades, étant informée de l'attitude adoptée par les hommes de Londres et de Southampton par égard à la réduction des salaires de l'acceptée par Havelock Wilson sans avoir consulté en quoi que ce soit la masse des marins britanniques, fait appel aux matelots, chauffeurs, cuisiniers et maîtres-d'hôtels de tous les ports afin qu'ils protestent contre ces réductions infâmes et non-justifiées. Elle condamne en outre la « National Sailors and Firemen's Union » pour ses basses conspirations avec les armateurs. Elle s'engage à s'employer toutes ses forces afin d'assister l'Amalgamated Marine Workers' Union dans son activité au profit des marins britanniques. »

Les événements les plus récents sont que les paquebots « Almanzora » et « Windsor Castle » ont été retenus à Southampton par suite d'une grève contre la réduction et que le paquebot « Assyria » a été retenu à Glasgow. Dans la plupart des cas les grévistes sont membres de l'Amalgamated Marine Workers' Union, mais ils ont été appuyés par des membres de la National Sailors' and Firemen's Union qui se sont élevés contre l'action de cette Union. Cette union n'a pas hésité de contrecarrer l'action de ces hommes, ses acolytes ont fait la tournée des différents ports afin de remplacer les grévistes et des briseurs de grèves, furent envoyés à Southampton. Il faut dire, cependant à l'honneur des équipages des remorqueurs, que ceux-ci refusèrent de transporter les briseurs de grève aux navires.

Nous croyons que le moment est là, où les marins pourront se débarrasser de l'influence maligne de Havelock Wilson, s'ils savent saisir l'occasion. Les grandes difficultés sont, d'une part le chômage qui sévit d'une façon terrible dans la marine marchande et d'autre part la connivence tacite qui existe entre les armateurs et la « National Sailors' and Firemen's Union », par suite de laquelle les hommes sont contraints de signer, s'ils veulent obtenir un emploi, une formule par laquelle ils s'engagent à adhérer à la N. S. F. U.

Les employeurs forcent donc les hommes à faire partie de l'Union de Wilson. Ils obtiennent en retour la certitude de pouvoir librement introduire des réductions et d'être exemptés de tout ennui, grâce à l'empressement de Wilson à fournir des briseurs de grève, à toute occasion où les membres de son union ou d'autres unions essayent de se dresser contre les efforts des employeurs, visant à refouler les marins à l'esclavage d'avant-guerre.

Il est manifeste que tous les marins du pays nourrissent de l'animosité contre l'Union de Wilson et ses façons de procéder; il reste cependant à voir si cette animosité, peut être traduite en une détermination d'agir en masse sur les bases défendues par l'Amalgamated Marine Workers' Union, ce qui donnerait aux marins l'occasion de s'organiser selon des principes du mouvement syndical.

L'Assurance-Maladie pour les Marins allemands.

Il n'y a pas de nation, croyons nous, où l'assurance-maladie pour les marins n'ait joué et ne joue encore un rôle important. Il nous semble utile par conséquent que les représentants des marins des différents pays exposent dans cette rubrique ce qui, dans ce domaine, est d'usage chez eux et ce qu'on désire obtenir. Nous autres, marins allemands, entendons commencer. Si ce genre d'éclaircissements réciproques était pratique non seulement pour cette question-ci, mais aussi pour toutes les autres questions, les marins de tous les pays en profiteraient sans aucun doute. Il ne faut pas que la pensée que votre pays est en retard sous un rapport ou l'autre, par égard aux autres pays, vous empêche, par un sentiment de fausse honte, de dire les choses telles qu'elles sont.

Les marins allemands sont pendant leur service à bord assurés par l'armateur contre toutes espèces de maladies, selon les stipulations légales. Cette obligation se prolonge pendant 6 mois. Au cas où le marin doit s'attarder à l'étranger par suite de maladie, l'armateur porte également les frais du retour. Si après une période de 6 mois la maladie persiste, le marin n'est pas privé de secours, car dans ce cas il bénéficie d'une autre institution, qui existe également en vertu de la loi. Nous entendons parler de la Caisse de Secours Maritime (See-Berufsgenossenschaft), dont c'est le devoir de s'occuper du marin jusqu'au rétablissement.

Ces mesures ne sont cependant pas suffisantes pour les marins allemands, car ils sont moins favorisés que leurs camarades travaillant sur terre. Pour ceux-ci l'assistance en cas de maladie est étendue également aux membres de la famille. Ils ne jouissent pas seulement de ce secours en cas de maladie, mais les femmes peuvent aussi prétendre à une allocation en cas d'accouchement. Vu que les marins allemands revendiquent les mêmes droits et y aspirent depuis des années, l'union des capitaines, des officiers nautiques et des officiers mécaniciens et la section des Marins de l'Union allemande du Trafic ont élaboré un projet de loi à cet effet. Les armateurs allemands ont collaboré avec les organisations maritimes et ont accepté le dit projet. Il doit encore être discuté au Parlement où il ne rencontrera probablement pas de grosses difficultés.

Citons d'une façon succincte le contenu du projet en question :

1. On a prévu une durée du secours de 26 semaines.
2. En mer et à l'étranger les frais du traitement médical sont à la charge de l'armateur.
3. Durant sa maladie le marin malade continue à toucher ses gages.
4. Le marin bénéficie également d'une assurance-maladie, s'il ne se trouve pas au service de l'armateur, ceci évidemment pas aux frais de ce dernier, mais par un arrangement spécial, existant déjà en Allemagne pour les travailleurs sur terre.
5. Le secours-maladie est étendu aux membres de la famille du marin.
6. Quant aux soins médicaux, en tant que donnés sur terre, et quant à ceux donnés à la famille de l'intéressé, le marin doit, ainsi que le travailleur sur terre, en payer les deux tiers et l'armateur un tiers.

7. Les parties intéressées, les marins et l'armateur seront toutes deux représentées dans l'administration de la caisse d'assistance qui est à créer. Les marins participeront pour $\frac{2}{3}$ à la gestion, l'armateur pour $\frac{1}{3}$.

8. En cas où la période de 6 mois serait écoulée le marin continue à être assuré de la façon susmentionnée au moyen de la Caisse de secours Maritime (See-Berufsgenossenschaft).

Si ce projet de loi est adopté, les marins allemands pourront dire, qu'ils ont obtenu, à l'aide de leur Organisation, un résultat désiré depuis 25 ans.

Il ne serait pas sans intérêt d'apprendre quelle est la situation à cet égard dans les autres pays. F. K.

Un nouveau règlement des salaires pour les marins anglais.

Nous empruntons au « Times » du 29 mars 1923 les lignes suivantes :

« L'accord en question est dû probablement (en grande partie) aux démarches de M. Havelock Wilson, en qui les marins ont un représentant, tenu en haute considération par les employeurs. »

La voix de son Maître !