



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

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

CASE POSTALE 996
AMSTERDAM

NUMERO 10

AMSTERDAM, LE 15 MAI 1923

Sommaire: *Communications diverses*: Alternative. — Communications du Bureau. — Une légende. — La paix ou la ruine? — La persécution de nos camarades en Hongrie. — La Guerre. — *Cheminots*: Belgique. — L'importance d'un service d'information international bien documenté. — La Fédération Suisse des Cheminots en 1922. — *Ouvriers du Transport*: Lock-out à Nantes. — Du Bassin de la Ruhr. — Tramelots (Allemagne). — Union des Ouvriers du Transport et des Communications tchéco-allemands. — *Gens de Mer*: Les Marins dans le mouvement ouvrier international. — Sûreté pour les Dockers.

Nous prions d'emprunter des communications, à notre
Bulletin — en mentionnant la source.

COMMUNICATIONS DIVERSES

Alternative.

Le triomphe de Mussolini en Italie, la victoire de la dictature capitaliste sur la « démocratie » remportée dans le pays, où fleurit l'oranger, a ouvert pour la bourgeoisie de tous les pays des horizons nouveaux et illimités.

Ce qui a pu réussir en Italie doit également être possible en Allemagne, en Espagne, en France et dans tous les pays de la vieille Europe.

Un nouveau courage, de nouvelles forces, un nouvel enthousiasme, une nouvelle « inspiration » anime la réaction de tous les pays. L'occasion est propice pour enlever à la classe ouvrière ce que par de longues années de lutte elle a su conquérir de liberté politique et de progrès économiques, aussi minimes soient-ils. L'heure a sonné pour la bourgeoisie de se venger de toutes les défaites subies pendant les dernières années. Il y a un moyen, il y a une voie propre à arrêter la marche en avant de la classe ouvrière, à l'abattre, à l'affaiblir et à la rejeter dans une dépendance et un esclavage absolus. C'est la violence, la force brutale, prête à faire usage de tous les moyens sans exception aucune, afin d'atteindre le seul et unique but de la classe capitaliste, c'est-à-dire, le maintien de sa position favorisée dans l'état et dans la Société, le maintien de l'exploitation et de l'oppression sans bornes.

La lutte presque séculaire pour l'émancipation politique et économique de la classe ouvrière a toujours été fondée sur des principes démocratiques. Répugnant au meurtre et aux actes sanguinaires, pacifique dans son essence, le prolétariat a presque toujours soutenu la lutte à l'aide de moyens « légaux ». Le nombre relativement restreint des éclats, des révoltes, des manifestations de désespoir et d'angoisse, où l'on eut recours à la violence, ne forment dans l'histoire de la classe ouvrière combattant pour la liberté que les exceptions qui confirment la

régle. Toujours et sans cesse la classe des travailleurs s'est trouvée au premier rang dans la lutte pour la démocratie. Elle a lutté et elle a souffert pour son idéal, elle a saigné par mille blessures — mais les résultats de sa lutte et de ses sacrifices servirent toujours les autres.

La bourgeoisie parcontre se moque de la démocratie. Sa position est basée sur la violence et elle n'admet la démocratie qu'aussi longtemps qu'elle peut, pour le maintien de sa position, en faire usage sans passer à la violence évidente et brutale. Elle ne l'admet pas une seconde de plus. Et elle n'hésite pas un instant à se débarrasser de son amour et de son attachement à la démocratie et à les mettre au rancart, si elle se voit à même de faire usage avec des chances de succès, de ses armes par excellence, la violence et la dictature.

Nous constatons comment dans tous les pays d'Europe, tantôt plus ouvertement et avec plus d'audace, tantôt d'une façon plus prudente et couverte, la bourgeoisie dépose son manteau démocratique et se montre sous sa véritable forme: celle d'une brute sans égard, qui abat tout ce qui lui barre la route, tout ce qui s'oppose à elle ou est préjudiciable à ses intérêts.

Le mouvement ouvrier a été brisé en Italie. En Roumanie, en Yougo-Slavie, en Hongrie et en Bulgarie la classe dominante s'efforce de toutes façons à suivre l'exemple donnée par elle de l'Italie. En Allemagne, en Autriche, en Espagne, la classe possédante attend le moment favorable pour la grande lutte, prête à étouffer toute opposition dans le sang de milliers et de milliers d'hommes. En France, en Belgique, en Hollande et dans les autres petits pays restés « neutres » durant la guerre mondiale, la réaction se réveille également et se prépare à procéder à une attaque ouverte contre le prolétariat, dès que le succès attendu en Allemagne, en Autriche et en Espagne ouvrira également dans les autres pays la voie à la violence.

Dans la lutte menée de la part de la bourgeoisie d'une façon soigneusement préparée, bien organisée et internationale, afin de maintenir le régime capitaliste et de le détendre contre le socialisme, contre le prolétariat militant, la classe ouvrière doit rechercher, si elle peut et si elle doit persévérer dans les méthodes de combat suivies jusqu'ici ou si elle doit les revoir, les compléter et les modifier.

Partout où le prolétariat s'appuie uniquement sur son « bon droit », sur la « démocratie », sur la loi, sur son nombre, et sur son importance économique, il est terrassé, assommé, lésé et martyrisé.

La bourgeoisie se fiche de la « loi », du « droit » et de la démocratie. Le poing et l'arme au poing sont ses arguments et son succès témoigne de la justesse de ces arguments.

Faut-il que la classe ouvrière persiste à regarder passivement comment l'armée ennemie se prépare au combat ? Faut-il que le prolétariat attende avec patience et résignation le moment, où le pogrome mondial contre tout ce qui est socialiste éclate avec une violence dévastatrice qui ne ménagera rien ?

La classe ouvrière n'a pas d'autre choix : elle doit se laisser abattre et anéantir, ou elle doit se défendre elle, son organisation, voire même la vie de chacun de ses membres avec tous les moyens dont elle dispose. Si de plus en plus l'unique argument que la bourgeoisie emploie non seulement, mais aussi qu'elle respecte, se trouve être le poing, le prolétariat, s'il n'oppose à cet argument que des résolutions sur papier et reste les bras croisés ayant confiance en son « bon droit », la « loi » et la « démocratie », n'est pas seulement ridicule, il est même criminel.

La classe ouvrière devra sous peu livrer un combat acharné. Il faut que dans un bref délai elle augmente sa validité. De quelles armes et de quels moyens elle devra faire usage est une question d'efficacité.

Une chose, toutefois, est certaine. C'est que la lutte contre un adversaire qui ne dédaigne aucun moyen et qui est prêt à faire usage de chaque moyen jusqu'à outrance, ne peut être menée que si la classe ouvrière est prête et à même de faire face à l'adversaire, munie des mêmes armes que lui.

Edo Fimmen.

Communications du Bureau.

a) Une action commune de tous les ouvriers de transport contre le danger de guerre et le fascisme.

Le 23 mai prochain auront lieu à Berlin des délibérations entre les représentants de notre Fédération Internationale et ceux des Unions pan-russes des Ouvriers du Transport, des Cheminots et des Marins, afin d'envisager la nécessité et la possibilité d'une action commune des Ouvriers du Transport de tous les pays pour combattre le danger persistant de nouvelles guerres et le Fascisme menaçant le mouvement ouvrier.

La réunion qui occupera probablement 2 ou 3 jours, sera sans doute d'une grande importance, quant au développement ultérieur de la lutte commune et homogène des Ouvriers du Transport de tous les pays.

b) La brochure : « Caractère, But et Activité de l'I. T. F. »

Ainsi que nous vous en avons informé par circulaire la susdite brochure vient de paraître.

Les organisations non-affiliées en ont reçu quelques exemplaires accompagnés d'une lettre les invitant à adhérer à l'I. T. F.

Un certain nombre d'exemplaires a été également envoyé aux organisations affiliées, dans la supposition que la brochure pourrait peut-être également servir à faire mieux connaître l'I. T. F. auprès de ses membres.

C'est dans ce but que l'Union néerlandaise des Cheminots et Tramelots a décidé de répandre parmi ses membres, à ses propres frais naturellement, 5.000 exemplaires de la brochure.

L'Union Centrale néerlandaise des Ouvriers du Transport décida de faire de même et commanda mille exemplaires à titre d'essai.

La brochure est éditée en français, en anglais, en allemand, en espagnol, en suédois et en hollandais.

Nous recevrons avec plaisir des commandes éventuelles.

c) Congrès.

Union des Cheminots Tchèques : Prague ; 12—14 mai.

Union des Cheminots Yougoslaves ; Zagreb ; 20—21 mai.

Union des Cheminots Norvégiens : Drammen ; 24—26 mai.

Union néerlandaise de Cheminots et Tramelots : La Haye ; 25—28 mai.

Union des Cheminots Luxembourgeois : Echternach ; 3—4 juin.

d) Rapports, Comptes-rendus, etc.

Norsk Jernbaneforbund : Beretning 1922—1923. (Union des Cheminots norvégiens : Rapport 1922—1923).

Union allemande des Employés et des Ouvriers et Ouvrières du Transport et du Trafic de la République tchécoslovaque, siège Aussig : Rapport général sur 1922.

e) Echange de feuilles professionnelles.

A la suite de demandes qui nous ont été adressées, nous insistons auprès des organisations affiliées afin que celles-ci prennent — pour autant qu'encore nécessaire — des mesures pour envoyer régulièrement leur organe à toutes les organisations affiliées à l'I. T. F.

Les adresses se trouvent dans le livret qui a été publié par l'I. T. F. et remis à toutes les organisations intéressées.

f) Publications de l'I. T. F.

Nous avons l'avantage de vous informer que la brochure intitulée : « Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, Caractère, But et Activité » est terminée et vous sera envoyée sous peu.

g) Questionnaire concernant les conditions de travail des Cheminots et des Tramelots.

La récente assemblée du Conseil Général a approuvé le projet d'un questionnaire détaillé rédigé au profit d'une enquête concernant les conditions de travail des catégories de travailleurs sus-mentionnées, enquête dont le Congrès de Vienne chargea le secrétariat.

Le questionnaire qui est sous-divisé en une vingtaine de chapitres, vous a été expédié ces jours-ci.

Nous recommandons à votre attention la lettre qui y est jointe et espérons que vous voudrez bien satisfaire à la demande qu'elle contient.

h) Questionnaire concernant la Socialisation des moyens de transport.

En exécution du mandat qui lui a été confié par le Congrès de Vienne, le camarade Bidegaray a rédigé un questionnaire ayant pour but de rassembler des données concernant le problème de la socialisation ; ce questionnaire a été envoyé aux organisations affiliées.

Nous espérons recevoir les réponses avant l'échéance du terme mentionné dans la lettre qui y était jointe.

Une légende.

Le 6 décembre 1922 eut lieu à Moscou, ainsi que nous en informe le « Bulletin Syndical Rouge » la troisième conférence des Ouvriers du Transport révolutionnaires. Selon la communication en question, 45 délégués, représentant 1.648.000 ouvriers du transport révolutionnaires, auraient assisté à cette conférence.

La conférence vota une résolution assez ample concernant le but des organisations des ouvriers du transport révolutionnaires, dont nous empruntons ce qui suit :

« L'Internationale des Ouvriers du Transport (Amsterdam) tolérera jusqu'il y a un an des syndicats révolutionnaires dans ses rangs. Cette année elle a subitement modifié son attitude à l'égard de ceux-ci. Elle a expulsé nombre de syndicats affiliés au Comité International de Propagande (la Fédération des Ouvriers du Transport néerlandais, l'Union bulgare etc.). Aux demandes répétées des Unions révolutionnaires de vouloir admettre leurs représentants aux congrès internationaux, la Fédération des Ouvriers du Transport a répondu par un refus net, qu'elle a motivé par le raisonnement qu'elle ne pouvait entretenir des relations avec des syndicats, ayant des sympathies pour l'Internationale Syndicale Rouge. »

Autant de phrases — pour ne pas dire autant de mots — autant d'... inexactitudes.

« L'Internationale des Ouvriers du Transport (Amsterdam) tolérait jusqu'il y a un an, des syndicats révolutionnaires dans ses rangs. Cette année elle a subitement modifié son attitude à l'égard de ceux-ci. »

Ceci n'est pas exact. L'I. T. F. a conservé depuis le jour de sa reconstitution jusqu'à présent la même attitude.

Au Congrès de sa reconstitution officielle qui eut lieu à Christiania en mars 1920 des délégués d'organisations affiliées et non-affiliées étaient présents. Plus tard on n'admit plus au Congrès que des délégués d'organisations adhérentes à l'I. T. F. Ceci s'appliquait également au Congrès de Genève d'avril 1921, au Congrès de Vienne d'octobre 1922 et aux conférences spéciales des Sections.

Tous ces congrès et conférences n'étaient accessibles qu'aux représentants d'organisations affiliées. L'I. T. F. n'a donc changé en rien son attitude à l'égard des syndicats révolutionnaires.

« Elle a expulsé nombre de syndicats affiliés au Comité Internationale de Propagande (la Fédération des Ouvriers du Transport néerlandais, l'Union bulgare etc.) »

Encore inexact. Le « nombre » consiste uniquement en la Fédération des Ouvriers du Transport néerlandais, qui fut expulsée parce qu'elle s'était déclarée solidaire avec son représentant, qui de propos délibéré avait désavoué l'I. T. F., quoique comme membre du Comité Directeur il n'eût jamais prononcé un mot de critique ou fait des propositions tendant à une activité plus radicale et plus révolutionnaire.

L'Union des Ouvriers du Transport bulgares ne put être admise comme membre, étant donné qu'elle était affiliée à l'Internationale Syndicale Rouge.

Il n'y eut pas d'autres organisations qui furent expulsées ou refusées. L'Organisation des Ouvriers du Transport finlandais, qui était affiliée à l'I. T. F., a démissionné, parce que la Fédération Syndicale finlandaise avait cessé d'être membre de la F. S. I. et tendait à s'affilier à Moscou. L'organisation finlandaise a pris cette décision de sa propre initiative, longtemps avant que l'Union bulgare fût refusée pour des motifs analogues.

« Aux demandes réitérées des Unions révolutionnaires de vouloir admettre leurs représentants aux Congrès Internationaux la Fédération des Ouvriers du Transport a répondu par un refus net, qu'elle a motivé par le raisonnement qu'elle ne pouvait entretenir des relations avec des syndicats ayant des sympathies pour l'Internationale Syndicale Rouge. »

Ceci n'est que partiellement exact. Des « demandes réitérées de vouloir admettre leurs représentants » n'ont pas été faites par les syndicats révolutionnaires.

Ce n'est qu'au Congrès de Genève qu'un certain Murphy qui se disait représentant du Conseil provisoire des Syndicats de Moscou fut refusé. A la Conférence des Marins qui eut lieu à Hambourg en janvier 1922 le représentant de l'Union allemande et un personnage qui se faisait passer pour le représentant de l'Union bulgare des Ouvriers du Transport ne furent pas admis.

Sans parler du motif que seules les organisations affiliées ont le droit d'envoyer des délégués aux Congrès, la raison pour laquelle les représentants en question ne furent pas admis, c'est que leurs organisations combattent l'I. T. F. de façon directe ou indirecte.

Nous rappelons ces faits non dans le but de donner lieu à de nouvelles discussions ou polémiques, mais afin de détruire la légende selon laquelle l'I. T. F. se serait changée d'une organisation révolutionnaire en une organisation réactionnaire.

L'I. T. F. qui a donné plus d'une preuve de vouloir et de pouvoir mener la lutte révolutionnaire, désire de rassembler dans ses rangs tout le prolétariat militant des Transports. Et ce n'est pas sa faute, si toujours encore parmi les travailleurs des Transports, parmi les Cheminots, les Marins, les ouvriers des Ports et Docks il ne règne pas l'unité désirée, qui est plus que jamais nécessaire. Nécessaire, non seulement afin de pouvoir

libérer le monde du capitalisme, mais aussi afin de défendre contre les attaques toujours plus brutales des employeurs le peu de liberté et les misérables conditions d'existence des travailleurs.

L'I. T. F. désire la lutte et désire la réalisation de la condition préalable pour arriver à cette lutte : l'Unité. Ainsi qu'auparavant elle ouvre ses rangs à toutes les organisations qui, comme elle, veulent cette lutte et cette Unité et qui souscrivent à ses statuts, ainsi qu'aux résolutions de ses congrès.

La paix ou la ruine ?

Proposition des organisations de Cheminots américains.

Nous empruntons ce qui suit à un article de fond du « American Locomotive Engineers' Journal » du mois d'avril dernier :

« Les hommes qui font les guerres — les impérialistes, les magnats du fer, du charbon et du pétrole, les banquiers internationaux et leurs hommes d'affaires, les diplomates et les militaristes — ne payent jamais les pots cassés. Ce n'est pas leur argent, ce n'est pas leur sang, qui sert à solder les notes des batailles et des armements. Ils sont pourtant la cause des souffrances, de la pauvreté, de l'amertume, de la banqueroute économique et morale qui actuellement menace notre civilisation. Ils sont censés être des hommes d'état sagaces. Ils ne le sont pas. Ils sont censés représenter les intérêts des masses qui les ont élus. Il n'en est rien »

La menace d'une nouvelle guerre secoue les fondements de l'Europe

Dans cette crise les ouvriers organisés trouveront une occasion des plus propices de prendre en mains la direction, en s'élevant au-dessus des intérêts personnels. Jamais dans l'histoire de l'humanité occasion pareille ne fut offerte à un groupe d'hommes. »

Le journal continue en faisant observer qu'il est temps que les travailleurs prennent en mains les choses puisque les diplomates, l'Eglise et les autres puissances n'ont pas réussi à poser les bases pour la paix. C'est pourquoi il propose :

Que les Comités Exécutifs de seize organisations de Cheminots s'assurent de la collaboration des Fédérations Syndicales américaine et canadienne et convoquent une conférence nationale pour la paix, afin de grouper et d'organiser en vue d'une action effective, les institutions pacifistes existant aux Etats-Unis et au Canada,

Cette conférence devra élaborer des propositions tendant à assurer une paix mondiale et à « exiler » la guerre à toujours.

On propose en outre que les organisations ouvrières des Etats-Unis et du Canada fassent un appel aux travailleurs organisés de tous les pays afin de commencer une action ayant pour but de faire adopter le projet par leurs gouvernements respectifs.

C'est avec joie que nous constatons cette attitude pacifiste de nos camarades américains, confiants qu'ils se rendront compte qu'il est dans la logique des choses qu'ils unissent leur effort au nôtre en s'affiliant à une institution internationale, telle que l'I. T. F., qui depuis des années a formé un centre de l'action pour la Paix. Ceci raffermirait le pouvoir des travailleurs du monde entier, ce pouvoir qui — ainsi que l'observe le journal — forme la meilleure garantie contre la Guerre et le Militarisme et seul peut apporter au monde la Paix.

« Il n'y a rien de glorieux dans une guerre. C'est une tuerie d'êtres humains, organisée d'une façon brutale. »

H. E. Fosdick.

La persécution de nos camarades en Hongrie.

La résolution suivante adoptée par le Congrès de la Fédération Syndicale hongroise peut encore, après tout ce que nous avons déjà publié à ce sujet, servir à démontrer clairement jusqu'à quel point les ouvriers hongrois ont privés de toute justice.

Dans la résolution ayant trait au droit de réunion et d'association, l'Assemblée constata que jusqu'ici chaque Congrès syndical s'était vu dans l'obligation de s'occuper de la question. Le Congrès vota les revendications suivantes :

1° La pleine reconnaissance par la loi du droit de réunion et d'association. En attendant la mise en vigueur d'une loi pareille, les stipulations devront être abolies, en vertu desquelles des sections locales de syndicats, ayant déjà obtenu l'approbation ministérielle, ne peuvent être créées que si les autorités locales les jugent utiles au bien public.

Devront également être annulées les stipulations en vertu desquelles les syndicats se voient obligés de demander pour leurs conférences, les assemblées de leurs Bureaux, l'organisation de cours scientifiques et autres réunions de ce genre, l'autorisation de la police.

2° On devra permettre aux organisations ayant été dissoutes de se regrouper et les localités sequestrées devront être restituées.

Les feuilles professionnelles prohibées devront de nouveau être permises et paraître en toute liberté.

Les agriculteurs, mineurs, cheminots et tramelots, ainsi que les autres ouvriers du trafic, devront jouir du droit de coalition dans la même mesure que les travailleurs d'autres industries.

3° Les listes noires au moyen desquelles les employeurs réduisent les ouvriers à la famine ou à l'émigration, devront être prohibées.

4° Il faut qu'on rompe avec le système d'interner ou de mettre sous la surveillance de la police les hommes de confiance des ouvriers qui soumettent aux patrons des revendications pour le relèvement des salaires.

N'est-il pas significatif que de telles revendications doivent être posées dans un pays qui fait partie de la *Société des Nations* et qui a donc adhéré aux stipulations des « Traités de Paix », concernant les organisations ouvrières ?

La Guerre.

Camarades,

Consacrez toute votre attention au contrôle du transport de matériel de guerre !

N'oubliez pas que la Guerre et le Fascisme sont toujours menaçants !

La guerre « en gros » remplaçant les méthodes « de détail » de la « grande » guerre.

« Jusqu'à présent nous avons été plutôt enclins à considérer les opérations de guerre d'un point de vue « de détail » — visant à tuer des hommes par cinquantaines, par centaines ou par milliers.

Mais en parlant des gaz il faut se rappeler qu'il s'agit d'une arme qui doit être considérée *en grand*.

Nous ne sommes peut-être pas très éloignés de la découverte de certains rayons mortelles qui pourront anéantir, paralyser ou empoisonner des êtres humains. La forme ultime de guerre, à mon avis, sera la guerre des microbes. Je crois que nous en arriverons là, car pour autant que je puisse en juger, il n'y a raison de croire le contraire ; du moment qu'on a l'intention de

s'entretuer tout paraît admissible. Étudiez comment on peut faire la guerre sur une large échelle, au lieu de rechercher des méthodes propres à tuer quelques individus à la fois. »

Général E. D. Swinton de l'Armée britannique cité par Will Irwin dans « La guerre prochaine ».

Londres dans un raid au gaz.

« Est-il vrai », demanda-t-on récemment à Thomas A. Edison, « que le cas échéant toute la population de Londres serait tuée en moins de douze heures ? »

« Ce n'est pas vrai », répliqua-t-il, « la chose serait faite en moins de trois heures. Il n'existe aucun moyen d'empêcher qu'une flottille d'avions vole au-dessus de Londres demain et répande sur les millions de Londoniens de gaz qui asphyxieraient ces millions en un temps relativement court. »

... A première vue, l'augmentation de la durée du travail et la réduction des salaires paraissent des mesures analogues ; en réalité cela n'est pas le cas. La semaine de travail plus courte s'est emparée de l'imagination des travailleurs, car elle représente un progrès réel par rapport à leur position et à leur dignité et plus encore que des salaires élevés, elle signifie la possibilité d'une vie plus supportable. Elle est avant tout une reconnaissance des droits humains et c'est ce qui la rend précieuse.

Ceci ne nous aide-t-il pas à mieux comprendre quel est le but que les syndicats doivent s'employer à atteindre ? Ils ne peuvent, évidemment pas renoncer à leurs revendications pour le relèvement des salaires ; mais ils doivent avant tout viser à assurer à la classe ouvrière toute entière une reconnaissance plus complète des droits de l'homme. Ils doivent présenter leurs revendications d'une façon propre à frapper l'imagination et à exciter parmi leurs membres le désir ardent de la justice et de la liberté — l'aiguillon de l'énergie le plus fort, que l'on puisse imaginer.

Les syndicats ont totalement échoué à ce point de vue et voilà où se trouve, plus que dans la situation commerciale ou dans le nombre des chômeurs, la raison pour laquelle ils n'ont su garder ce qu'ils avaient gagné, ni réussi à gagner d'avantage.

On est en général enclin à mesurer des travailleurs d'une façon trop mathématique ; on juge le pouvoir du syndicalisme d'après le pourcentage des syndiqués, le montant de leur fonds, la situation commerciale, le degré d'organisation parmi les employeurs et d'après d'autres facteurs analogues. Mais en réalité l'état d'esprit est autrement important, que l'état des finances ou l'effectif d'une organisation. Un homme décidé vaut un bataillon ; un bataillon décidé vaut une armée entière. Les travailleurs pourront se procurer des avantages et les conserver en raison de leur volonté de les obtenir et de les garder. Ils perdront ce qu'ils ont gagné et échoueront dans leurs efforts, en tant que leur volonté reste faible.

G. D. H. Cole (The New Leader)



Belgique.

Parce qu'on n'accordait pas les 2 frs. 50 de frais de déplacement, demandés par le personnel, lundi, 23 avril dernier, 40 aides-poseurs et poseurs du réseau télégraphique et téléphonique d'Anvers refusèrent spontanément d'effectuer tout travail au dehors. Ils restèrent à l'atelier.

Quelques centaines de leurs collègues à qui on payait cependant les 2 fr. 50 en question, se joignirent à eux par solidarité.

L'Administration procéda à des mesures de révocation, ce qui ne fit qu'accroître le mouvement de solidarité, que favorisa à son tour le grand mécontentement qui règne parmi tous les salariés de l'Etat.

Le personnel de différents ateliers des Chemins de Fer s'est solidarisé également, tandis que le personnel des gares de marchandises d'Anvers-Sud se mit lui aussi en grève.

Par suite d'un ordre donné au personnel de la gare des voyageurs Anvers-Sud d'effectuer le travail des grévistes, le service des voyageurs a également été suspendu.

Ainsi que l'on sait le personnel des Chemins de fer, Postes, Télégraphe, Téléphone et Marins de l'Etat est organisé dans le *Syndicat National* qui est affilié à l'I. T. F. Le Comité Directeur de ce syndicat a approuvé le mouvement et a pris en mains la direction.

Le Comité National, étant entré en négociations avec le Gouvernement, s'est employé à endiguer les menaces d'élargissement du mouvement afin de permettre au Gouvernement de délibérer sur les revendications, qui avait été posées.

Voici les revendications en question :

1° Revision des barèmes à la base, 12 francs de salaire par jour, toutes indemnités non comprises.

2° Calcul de l'indemnité de vie chère d'après l'index pondéré et non plus d'après l'index simple.

3° Commissionnement général.

Le Gouvernement ne se montra guère enclin à céder, ce qui fait qu'en ce moment la possibilité d'un élargissement du conflit est très grande.

Le 2 mai dans différentes localités des manifestations eurent lieu durant les heures de service ; on alla en groupes prier les bourgmestres respectifs de transmettre au Parlement la demande d'examiner d'urgence la situation des travailleurs de l'Etat.

Plus de 35.000 hommes prirent part à ces démonstrations.

Le Bureau de l'I. T. F. s'est mis immédiatement en rapport avec le Comité du Syndicat National.

Nous souhaitons à nos camarades tout le succès possible et espérons qu'en dépit de leurs préoccupations ils réussiront à trouver le temps de tenir, par la voie du Bulletin, leurs camarades étrangers au courant de ce qui se passe chez eux.

L'importance d'un service d'information international bien documenté.

Une nouvelle preuve de l'importance d'un tel service et du rapport qui existe entre les conditions de travail des cheminots des différents pays, vient de nous être fournie en Suisse.

La Fédération suisse des Cheminots avait adressé à la Direction générale une requête détaillée demandant la modification du Règlement de l'Uniforme.

La Direction a rejeté les revendications formulées par la Fédération, en se référant aux règlements en vigueur dans les autres pays, à savoir la France (P. L. M. et Est), la Hollande et l'Allemagne.

Il va de soi que la Direction suisse arriva à la conclusion que le personnel suisse « se trouve beaucoup mieux placé en ce qui concerne l'octroi de l'uniforme que le personnel des administrations de Chemins de fer de l'étranger » !

Nos camarades suisses n'auront pas de peine à prouver que les exemples allégués par la Direction n'ont pas de force démonstrative et que la conclusion de la Direction est très discutable. Pourtant le fait démontre clairement combien nous devons nous efforcer à rendre notre service d'informations réciproques et internationales aussi parfait que possible.

Ceci est un indice de plus pour les organisations de Cheminots et Tramelots, leur indiquant la nécessité de répondre d'une façon détaillée et précise aux demandes du questionnaire, concernant les conditions de travail, que nous leur avons expédié au mois d'avril.

Que cela puisse encourager également les organisations qui jusqu'ici négligèrent de satisfaire à notre demande réitérée, de désigner un des leurs comme correspondant pour notre Bulletin, afin qu'au moyen de brèves communications, contenant des chiffres et des faits, il nous tienne au courant de toutes

les choses utiles à savoir, des actions menées, des modifications apportées dans les conditions de travail et d'autres faits analogues.

Nonobstant nos efforts incessants, le service d'information laisse encore bien à désirer.

Nous avons l'impression que les Directions nous ont devancé sous ce rapport ; ceci doit être changé aussi vite que possible.

La Fédération Suisse des Cheminots en 1922.

Le Rapport pour l'année 1922 comptant 214 pages, présenté d'une façon agréable et rédigé avec soin, nous donne en lui-même une image fidèle de l'organisation ferme, éminemment saine de nos camarades suisses, qui sous maints rapports peut être posée en exemple.

Son pouvoir ne consiste non seulement dans la force numérique de son effectif, mais aussi dans l'esprit qui anime ses membres et dans sa structure interne. C'est ce qui lui permet des actions et des interventions de toutes espèces.

Nos camarades suisses souffrent, ainsi que ceux des autres pays, des conséquences de la crise mondiale. Dans l'avant-propos le rédacteur du rapport se plaint du fait « que les traités de paix dictés par les Etats vainqueurs, perpétuant et aggravant la crise née de la guerre, n'ont pas encore été modifiés » et il ajoute que la lutte contre des projets tendant à aggraver à plusieurs points de vue les conditions d'existence a, plus que toute autre chose, occupé la Fédération dans l'année qui vient de s'écouler.

Le nombre des membres s'élevait en total au 31 décembre 1922 à 37.888, accusant depuis 1921 une diminution de 1.198. C'est la première fois depuis l'existence de la Fédération qu'une diminution s'est produite.

La cause de cette diminution se trouve dans la révocation d'employés, tant par les Chemins de fer fédéraux que par les entreprises privées. L'effectif maximum du personnel des Chemins de fer fédéraux a été réduit de 40.228 agents en juillet 1920 à 35.964 à la fin de 1922. En 1922 1800 agents furent licenciés.

En tenant compte de ces chiffres nous constatons que l'effectif de la Fédération s'est fort bien maintenu. L'augmentation qui s'accuse en comparaison avec 1920, lorsque l'effectif était de 36.033 est due en grande partie à l'affiliation des tramélots romands.

La Fédération a été créée par la fusion de différentes organisations professionnelles qui à présent encore agissent comme sous-fédérations au profit des différentes catégories.

La Société suisse du Personnel des Chemins de fer privés et des compagnies de bateaux à vapeur y est également affiliée. Son effectif s'élevait au 31 décembre 1922 à 5.651, ce qui fait que le nombre des cheminots affectés au service des chemins de fer fédéraux se montait à 37.888 moins 5.651 = 32.237, soit environ 90% du personnel tout entier, depuis les agents des grades supérieurs jusqu'aux subalternes.

Un résultat merveilleux en effet, qui probablement n'est dépassé dans aucun autre pays.

Combien les camarades des différentes Sous-Fédérations se sentent à l'aise dans l'organisation centrale et combien l'expérience leur a appris que leurs intérêts particuliers sont le mieux sauvegardés par elle, ils l'expriment eux-mêmes dans les rapports spéciaux qui accompagnent le rapport général.

Le Comité Central de la Société du Personnel des Locomotives s'exprime ainsi à ce sujet :

« Au terme de notre exposé sur quelques points importants de notre activité syndicale, nous voulons encore parler brièvement de nos rapports avec la S. E. V., car il y a encore dans nos rangs des sceptiques qui restent fidèles à l'idéal de la marche en « cavalier seul » dans l'idée qu'on en obtiendrait davantage. Nous devons combattre cette idée avec énergie. Les temps sont révolus où une catégorie quelconque pouvait obtenir

quelque chose pour elle seule. La réaction joue aujourd'hui le tout pour le tout; elle est unie et logiquement le personnel doit être uni également. Durant notre courte activité à la tête de notre sous-fédération nous avons pu nous convaincre que l'Office Syndical et le Comité Directeur S. E. V. défendent tous nos postulats; que l'assistance judiciaire est accordée à nos collègues dans le sens le plus large, etc. Comme le montre la récapitulation ci-dessous, notre catégorie est partout représentée, et nous sommes appelés à donner notre avis dans toutes les questions professionnelles et fédératives importantes.

Qu'il survienne parfois des divergences en service entre les membres de la S. E. V. de catégories différentes, nous l'admettons, mais cela est compréhensible et très humain. Entre catégories se trouvant toujours en contact durant le service, il peut surgir de temps à autre des différends. Cela se produit partout. Il arrive même que sur nos machines nous ne soyons pas toujours du même avis, nous non plus. Il serait faux d'en rendre la S. E. V. responsable; il ne faut jamais confondre la faiblesse humaine et personnelle avec les faits. A ce propos, nous devons aussi nous demander: la séparation ferait-elle disparaître les frottements? Jamais! Tandis que le sentiment de l'unité fera grandir la solidarité, il éveillera la confiance réciproque, dans les luttes sérieuses de tous les jours nous nous connaissons toujours mieux et de la sorte nous travaillerons en commun à l'amélioration de notre sort. Restons fidèles à l'unité, cherchons à éliminer toute chose malsaine qui peut surgir ici ou là, efforçons-nous, comme l'année dernière, chacun à sa place et selon ses moyens, de vivifier l'esprit de solidarité, et inspirons-nous de cette sentence: «Les paroles enthousiasment, les exemples entraînent».

Ainsi nous irons l'avant, malgré l'avenir bien sombre, avec bonne humeur et avec une volonté inébranlable.»

* *

Les chiffres démontrent combien l'effectif est stable de cette Sous-Fédération qui comprend presque tout le personnel de la catégorie. Pour la première fois depuis dix ans cet effectif a subi une diminution. De 2.834 membres au début de l'année, il est tombé à 2.783 membres à fin 1922. Contre 47 nouvelles entrées, il y eut 98 sorties, dont 63 de collègues ayant pris une retraite bien méritée, et 17 de collègues «partis pour le grand voyage, sur le chemin duquel nul signal fermé ne vient empêcher la course.»

Le Comité Central de la Société du Personnel de l'Administration, après avoir énuméré l'activité ayant trait à cette catégorie, fait remarquer ceci:

«Tout cela constitue une somme énorme de travail qui a contribué automatiquement à mettre de la vie dans notre ménage intérieur. En faisant cette constatation, nous pouvons aussi déclarer avec satisfaction que la collaboration avec d'autres autorités fédératives et avec les membres d'autres catégories a été réjouissante à tous points de vue et empreinte de confiance réciproque.»

Il est significatif en outre que la société du Personnel de surveillance, (dans le Comité central de laquelle se trouve un Prof. Dr.) augmenta dans le courant de 1922 de 274 membres.

Les différentes catégories sont également représentées dans le Comité Directeur de la Fédération.

* *

Citons à présent quelques chiffres.

La cotisation annuelle se monte pour tous les membres à 16 francs par an (en 1920: 11 frs.; en 1921: 14 frs.) et rapporta une somme de plus de 600.000 francs. Les recettes totales se montèrent à frs. 631.420,—, les dépenses à près de frs. 600.000,—, l'excédent était de plus de 33.000 francs.

La principale rubrique de dépenses est celle des frais des trois journaux corporatifs (édition française, allemande et italienne), s'élevant au total à plus de 215.600 francs. Rappelons toutefois que le produit brut de la partie des annonces des trois organes se montait à plus de 123.000 francs et le produit net à plus de 24.000 francs.

Le Comité Directeur a l'intention de proposer au prochain Congrès d'utiliser désormais le produit de l'exploitation des annonces à secourir les deux stations de vacances qui sont la propriété de la Fédération.

Dans le courant de 1922 on a versé en cas d'accidents (invalidité totale ou suite mortelle) une somme de 34 x frs. 800 = 27.200 francs.

Le fonds de résistance, au profit duquel on recueillit en 1922 plus de 188.000 francs, s'élevait à la fin de cette année à un montant total de plus de 366.000 francs.

La fortune nette de la Fédération, à l'exclusion donc des différents fonds spéciaux, était de plus de 25.000 francs.

Le total des dépenses pour l'année 1922 s'élève à 600.000 frs. en chiffre rond (= 100%):

Cette somme se répartit comme suit:

Cotisations à d'autres organisations env. Fr.	48.000	ou env.	8,0%
Commissions syndicales spéciales;			
Commission du personnel, Union			
syndicale et Union fédérative . . . » »	7.000	» »	1,1%
Subventions, secours et pensions . . . » »	15.000	» »	2,5%
Assistance judiciaire » »	19.000	» »	3,2%
Organes corporatifs (sans la partie			
des annonces) » »	215.000	» »	36,0%
Remboursement aux sous-fédérations » »	70.000	» »	11,6%
Reste pour « l'administration » de			
la S. E. V. » »	226.000	» »	37,6%
Total env. Fr. 600.000		ou	100,0%

Calculée sur la cotisation fédérative de Fr. 16.— (= 100%), cette répartition donne le résultat suivant:

Cotisations à d'autres organisations	env. Fr.	1,30	ou env.	8,0%
Commissions syndicales spéciales,				
Commission du personnel, Union				
syndicale et Union fédérative . . . » »	0,20	» »	1,1%	
Subventions, secours et pensions . . . » »	0,40	» »	2,5%	
Assistance judiciaire » »	0,50	» »	3,2%	
Organes corporatifs (sans la partie				
des annonces) » »	5,75	» »	36,0%	
Remboursement aux sous-fédérations » »	1,85	» »	11,6%	
Reste pour « l'administration » de				
la S. E. V. » »	6,00	» »	37,6%	
Total Fr. 16,00		ou	100,0%	

«L'administration» couvre pour une très grosse part des dépenses qui n'ont rien de commun avec l'activité administrative de la Fédération pour autant qu'elles ne sont faites que pour des buts exclusivement syndicaux (vérification de la gestion, assemblée des délégués, comité fédératif, etc.)

* *

Le rapport contient des communications circonstanciées concernant les actions menées dans le courant de 1922 et l'activité générale de la Fédération.

Nous pouvons en déduire non seulement que l'organisation s'emploie avec un zèle incessant au profit de ses membres, mais également que dans la Suisse «démocratique» la Réaction ne manque pas de faire sentir son influence.

Plus d'une fois le gouvernement s'est mis à son service. Le rapport expose en ces termes la cause réelle de l'opposition contre les salaires «trop élevés» des cheminots:

«Nos pires adversaires se recrutent maintenant dans les milieux industriels et commerçants, chez les banquiers et les agrariens qui font une pression éhontée sur le Conseil fédéral et les Chambres pour ramener les traitements du personnel fédéral au niveau de ce qu'eux-mêmes payent à leurs ouvriers et employés, dans le but évident de continuer la baisse chez eux ensuite.»

La loi sur la durée du travail a été sabotée d'une façon révoltante par les Sociétés privées. Le gouvernement approuvant, 82 Compagnies ont obtenu des exceptions pour la prolongation de la durée du travail quotidien et 39 pour la diminution des vacances légales!

Un autre phénomène significatif c'est que, lorsqu'une votation populaire eut repoussé par 372.500 contre 299.500 votes un projet de loi tendant à enlever aux cheminots le droit de grève et à limiter de beaucoup la liberté de mouvement de la classe ouvrière, des voix s'élevèrent dans le camp réactionnaire, réclamant la création de bandes fascistes.

La Fédération est affiliée:

à l'Union fédérative du personnel des administrations fédérales et des entreprises publiques de transport, dans le comité de laquelle elle est représentée par 3 membres, qui occupent les fonctions de président, vice-président et secrétaire;

à l'Union syndicale suisse, dans le Bureau de laquelle siègent également 2 membres du Comité Directeur de la Fédération, et

à la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

Voici comment le rapport s'exprime au sujet de cette dernière organisation :

« Les relations avec la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport se sont faites plus étroites l'année dernière. Cela provient surtout du fait que le Secrétariat de l'I. T. F. s'est efforcé, dans la mesure de ses moyens, d'enquêter sur les conditions de travail dans les différents pays et de renseigner par l'échange de documents les organisations adhérentes sur la situation existant dans les différents Etats. Par une feuille mensuelle de communications, nous sommes renseignés sur les mouvements entrepris par les cheminots des différents pays. Nous avons publié des extraits de ces communiqués dans la presse corporative. . . . »

L'augmentation du secrétariat permettra d'étendre le service des informations internationales. On vouera en particulier plus d'attention à la transmission des nouvelles pour la presse corporative. Cela est non seulement très heureux, mais cela répond à un besoin pressant. Car, il est de fait qu'on en rapporte toujours plus à la situation des cheminots étrangers lors de la défense des revendications tendant à l'amélioration des conditions de travail. Pour cela, il faut que les fédérations soient renseignées de façon absolument sûre sur toutes ces choses, afin de pouvoir réfuter immédiatement tout exposé inexact. »

Nous nous déclarons parfaitement d'accord avec cette opinion ; nos communications, nos appels, nos admonestations constantes dans le Bulletin et nos circulaires et lettres adressées aux Organisations en sont d'ailleurs une preuve suffisante.

Notre compte-rendu détaillé de l'intéressant rapport de la Fédération suisse vise à le prouver encore.

Nous ne voulons pas terminer sans adresser encore une fois un pressant appel à tous les camarades, afin qu'ils nous aident à réaliser ce qui avec raison fut qualifié d'indispensable par nos amis suisses.

Pour arriver à cela, il est nécessaire que chaque Comité Directeur désigne un de ses membres qui, par des communications pour le Bulletin, succinctes et précises, tienne régulièrement ses camarades étrangers au courant des événements importants qui se passent dans son pays et dans son organisation.



Lock-out à Nantes.

En réponse à une demande d'augmentation de salaires, les patrons arremeurs du port de Nantes ont déclaré un lock-out qui affecte environ 3.000 ouvriers.

Nous recommandons ce fait à l'attention des camarades des autres ports afin qu'ils prennent des mesures propres à pouvoir, le cas échéant, assister les camarades français.

Nous avons adressé à ce sujet une circulaire aux Comités Directeurs des différentes organisations.

Du Bassin de la Ruhr.

Les autorités françaises d'occupation tachent à présent de forcer les chauffeurs d'automobiles de se mettre à leur service, vu que les efforts dans le même sens auprès des cheminots ont échoué. Il fut annoncé que tous les chauffeurs doivent se faire délivrer avant le 15 avril par le Commandement Général français un permis de circulation, autrement leur voitures seront confisquées.

Ainsi que les Cheminots, nos collègues les chauffeurs refuseront également de travailler sous la contrainte des baïonnettes belges et françaises.

Tramelots (Allemagne.)

Dans presque toutes les entreprises les employeurs tachent de saboter la journée de huit heures en s'efforçant à déduire la durée des pauses inévitables dans l'exploitation des tramways de la durée de travail effectif. La question mérite toute l'attention de l'organisation.

Si les entrepreneurs parvenaient à définir les pauses dans le service, qui par exemple se présentent toujours aux terminus, comme de la « disponibilité » et à incorporer cette définition dans un contrat collectif, il s'en serait fait de la journée de huit heures. Nos camarades tramelots savent ce qui est en jeu et sauront dignement faire face à cette attaque à la journée de huit heures.

Union des Ouvriers du Transport et des Communications tchéco-allemands.

Le rapport pour l'année 1922 de cette organisation petite, mais saine et fonctionnant admirablement, fait mention des graves difficultés d'ordre économique qui ont entravé le travail syndical.

La branche de l'expédition a été réduite à peu de chose par suite de la régression qui s'est accusée tant dans l'importation que dans l'exportation de marchandises. Les maisons d'expéditions, qui font uniquement usage de la voie fluviale ont été atteintes de la même façon.

Le change défavorable n'a pas laissé d'influer la situation des employés des bains municipaux, qui font également partie de l'Union.

Les raisons susmentionnées expliquent la diminution de 801 membres qui s'est effectuée durant l'année écoulée, réduisant l'effectif à 6.211 membres, dont 1.156 femmes.

Oppressés par les conséquences du malaise économique, les membres de l'Union ne se rendirent pas compte qu'aux efforts des employeurs visant à aggraver les conditions de travail, il fallait opposer un affermissement de l'organisation.

En ce qui concerne les relations internationales, le rapport s'exprime ainsi :

« Etant affiliés à l'I. T. F. nous nous efforçons, dans une parfaite entente avec le secrétariat, à cultiver auprès de nos membres la pensée syndicaliste. »

Les tentatives visant à conclure avec l'Union Tchèque des Ouvriers du Transport un accord sur une base de réciprocité ont échoué.



Les marins dans le mouvement ouvrier international.

Sous ce titre se trouve dans la Correspondance de Presse Internationale du 28 avril dernier un article d'un nommé A. J. Smolan, où ce monsieur informe le monde de ce qui suit :

1° La Conférence Internationale des Marins de l'I. T. F. qui se réunira à Londres le 15 mai et jours suivants ne sera d'aucune importance, car « dans le cas le plus favorable 40.000 marins tout au plus, adhérents aux organisations des plus insignifiantes » seront représentés à cette Conférence.

2° La « International Seafarers' Federation » dirigée par le fameux nationaliste anglais Havelock Wilson est « assez importante ».

3° L'Internationale Syndicale Rouge embrasse à présent presque autant de marins que l'I. T. F. et l'Internationale de Wilson réunies.

4° Les Syndicats affiliés à l'I. S. R. sont les suivants :

a) Union des Marins russes	55.000 membres
b) Union des Marins chinois	50 à 60.000 membres
c) Union Maritime allemande	20.000 membres
d) Union des Marins australiens	11.000 membres
e) Fédération Unitaire Maritime de France	10.000 membres
f) Turquie	4.000 membres
g) Fédération néerlandaise des Ouvriers du Transport	1.600 membres
h) Union des Marins finlandais	

5° Il faut ajouter à cette énumération « plusieurs organisations ayant des sympathies pour l'I. S. R. mais qui pour des motifs d'ordre formel ne se sont pas encore affiliés, telle que l'Union norvégienne de Marins et de Chauffeurs et la Fédération des Marins et des Dockers de Grèce qui groupe environ 8.500 membres.

6° En examinant les choses de plus près chaque marin qui sait réfléchir doit reconnaître que pour lui il n'y a que l'I. S. R.

7° Les derniers temps l'I. T. F. manifeste « des tendances des pénétrer dans la voie de la lutte de classe révolutionnaire » mais il faudra encore attendre jusqu'à ce que l'on puisse dire « qu'elle s'est complètement libérée des traditions de son passé réformiste ».

8° « Si l'I. T. F. avérait les promesses des derniers temps et si elle était effectivement prête à se battre sur un front avec les marins affiliés à l'I. S. R. nous nous rapprocherions sensiblement de notre but. »

Nous n'avons pas l'honneur de connaître M. Smolan et nous ne savons pas si jamais il a eu un navire sous les pieds et s'il a déjà senti l'onde amère. Encore moins savons nous quelle a été son activité dans l'organisation des marins et au profit de celle-ci. Ce qui est certain, d'après ses élucubrations, c'est qu'il est fort peu au courant des situations où se trouve le monde des marins, à moins qu'il ne fasse exprès d'écrire des inexactitudes, ce que nous sommes loin d'admettre.

Résumons :

1° Sont affiliés à l'I. T. F. les organisations maritimes de la plupart des pays d'Europe entrant en ligne de compte. Ce sont :

<i>Allemagne</i> : Section des Marins de l'Union allemande du Trafic	12.857
<i>Belgique</i> : Union belge des Gens de mer (Section de l'Union belge des Ouvriers du Transport)	3.250
<i>Danemark</i> : Union danoise des Chauffeurs	1.500
<i>France</i> : Fédération des Syndicats Maritimes	10.000
<i>Grande-Bretagne</i> : Union générale des Gens de mer (affiliée à la Fédération anglaise des Ouvriers du Transport)	12.000
<i>Hollande</i> : Section des Marins de l'Union Centrale des Ouvriers du Transport	2.150
<i>Irlande</i> : Fédération irlandaise des Ouvriers du Transport (Section des Gens de mer)	
<i>Italie</i> : Union italienne des Gens de mer	
<i>Lettonie</i> : Union lettone des Gens de mer	1.014
<i>Norvège</i> : Union norvégienne des Chauffeurs et des Marins. Union des Maîtres d'hôtel	2.000
<i>Yugo-Slavie</i> : Union des Gens de mer	4.800
Total	49.571

2° Comme « Internationale » l'Internationale de Wilson n'a plus aucune importance. Seule l'organisation de Wilson « The National Sailors' and Firemen's, Cooks' and Stewards' Union » est relativement importante, mais ne compte plus à présent 90.000 membres ainsi que M. Smolan nous en informe. Elle avoue 70.000 membres, mais en réalité elle ne comptera à présent qu'environ la moitié de ce nombre.

3° Nous ne pouvons contrôler tous les chiffres que l'ami Smolan nous fournit par rapport aux organisations soi-disant affiliées à l'I. S. R. Nous savons toutefois que l'Union Maritime allemande ne compte pas 20.000 membres, mais seulement 16.000, selon les données officielles du Comité International de

Propagande. Nous savons en outre que la Fédération Maritime Unitaire de France ne comprend pas 10.000 membres, mais seulement à peu près 1.000 et que la Fédération néerlandaise des Ouvriers du Transport ne groupe pas 1.600 marins, mais 200 à 300 tout au plus. Il serait en outre intéressant d'apprendre sur quelles mers navigue la flotte marchande russe où sont employés les 55.000 membres de l'Union des Marins russes.

4° L'affirmation que l'I. S. R. comprendrait presque autant de marins que l'I. T. F. et l'I. S. F. réunies, peut donc être qualifiée de bluff et de supercherie. Si ce fût vrai, il serait bien honteux que l'I. S. R. n'a jusqu'ici entrepris aucune action au profit de ses membres et peut encore moins alléguer des résultats obtenus en leur faveur.

5° Il est possible qu'il existe plusieurs organisations de marins ayant des sympathies pour l'I. S. R. L'Union norvégienne des Marins et Chauffeurs n'est toutefois pas de celles-ci, puisqu'elle est affiliée à l'I. T. F. et qu'elle vient de protester contre le fait qu'on avait posé son nom sous un manifeste du Comité International de Propagande, Section Transports. Il y a en outre une série d'organisations qui ont des sympathies pour l'I. T. F., mais qui pour des motifs d'ordre formel ne sont pas affiliées. Nous ne les ajoutons pas à notre énumération, étant donné que l'I. T. F. a pris l'habitude de s'abstenir de tout bluff et de toute fanfaronnade.

6° L'I. T. F. ne montre pas « depuis peu des tendances de pénétrer dans la voie de la lutte de classe révolutionnaire » car elle n'a jamais, et certainement pas depuis sa reconstitution en 1919, suivi d'autre voie. Elle n'a donc pas à se débarrasser des traditions d'un passé réformiste.

7° Au cas où l'I. S. R., respectivement les marins affiliés au C. I. P.-Transports, seraient sincèrement prêts à former un front unique avec l'I. T. F., nous nous rapprocherions en effet sensiblement de notre but.

8° Le choix de l'organisation à laquelle il s'affiliera, l'I. S. R. ou l'I. T. F., peut effectivement être abandonné à chaque marin qui réfléchit !

Le 23 mai des représentants du Comité Exécutif de l'I. T. F. se réuniront avec des représentants des Unions Pan-russes des Ouvriers du Transport, des Cheminots et des Marins afin d'envisager la possibilité d'une action commune contre la réaction, le fascisme et le danger de guerre. Il est possible que cette conférence donne un résultat favorable, qui pourra être de la plus haute importance pour le mouvement ouvrier.

Mais il faut alors que des personnages tels que l'ami Smolan ne se mêlent pas de la chose et ne s'emploient pas à lancer contre l'I. T. F. des assertions fausses ou partiellement vraies.

Sûreté pour les Dockers.

Le travail le plus dangereux après celui des mines.

« Le travail des docks ne le cède, en ce qui concerne le danger, qu'à celui des mines. » Ces paroles furent dites par M. G. Bellhouse, Inspecteur en Chef des Usines, lors d'une conférence qui eut lieu à Londres le 26 avril, dans le but de discuter la nécessité d'une révision des règlements ayant trait au travail des docks, afin d'assurer une plus grande sûreté.

M. Ben Tillet, membre du Parlement, et M. E. Bevin représentèrent la « Transport and General Workers' Union ». Des compagnies de Chemins de fer, ainsi que des employeurs dans l'industrie des ports et docks et des armateurs avaient également envoyé des délégués.

Généralement parlant, l'assemblée s'accorda en ce qui concerne la nécessité d'une révision, mais les représentants des employeurs, tout en témoignant leur accord, demandèrent le temps de considérer la chose.

On décida qu'une Conférence ultérieure serait tenue.