



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 11/12

AMSTERDAM, LE 15 JUIN 1923

Sommaire: *Communications diverses:* Ce qui seul est nécessaire. — Communiqué concernant la Conférence tenue à Berlin. — Avec Fimmen. — Communications du Bureau. — Italie. — Organisations non-affiliées! — Le militarisme français contre l'Union des Cheminots allemands. — Les persécutions en Hongrie. — Le traité des Versaillais. — Guerre à la Guerre! — *Cheminots:* Cupidité du Capitalisme ferroviaire français. — Organisation du Conseil Supérieur des Chemins de Fer français. — Belgique. — Chez les Cheminots belges. — Danemark. — La lutte des Cheminots yougoslaves. — L'Union suédoise du Personnel des Locomotives. — La résistance passive comme moyen de combat des Cheminots. — L'organisation des Cheminots norvégiens en 1922-1923. — Les Ouvriers des Transports par route et les Cheminots anglais. — *Ouvriers du Transport:* Une courte grève au port de Hambourg. — Le lock-out à Nantes. — Travailleurs de l'exportation du charbon du Sud du pays de Galles. — Allemagne. — Le règlement de l'automobilisme et le contrôle sur la formation de Chauffeurs d'automobiles en Allemagne. — Les chauffeurs d'automobiles et l'Union allemande du Trafic. — Activité d'après le salaire. — Progrès des Ouvriers du Transport. — *Gens de mer:* Grève des pêcheurs allemands. — Tentatives de réduction des salaires de la part des armateurs allemands. — De nouveaux salaires dans la navigation maritime. — Solidarité entre Marins et Dockers.

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

Ce qui seul est nécessaire.

Depuis le jour où la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport fut reconstituée après la guerre, elle s'est posée la tâche de ne pas seulement travailler au profit des intérêts immédiats et matériels des travailleurs des transports, mais de s'employer également à organiser les forces des ouvriers du transport de tous les pays et à les mobiliser contre la menace de guerre, contre la réaction, contre le capitalisme et pour la réalisation d'une société socialiste.

Lors de ses congrès de Christiania, de Genève et de Vienne, l'I. T. F. a nettement exprimé dans les résolutions adoptées, son point de vue anti-capitaliste et elle a fait appel non seulement aux organisations qui lui sont affiliées, mais aussi à tous les travailleurs des transports qui se trouvent encore hors de ses rangs, afin qu'ils se préparent à la lutte commune contre le danger de guerre et contre la réaction, lutte visant à renverser la société capitaliste. Partout où ce fut possible, l'I. T. F. a prouvé qu'elle était prête à traduire par des actes les résolutions qui se trouvaient sur le papier.

Lorsque, sous le régime sanglant d'un Horthy, la classe ouvrière hongroise fut persécutée, martyrisée, violée et massacrée, ce fut l'I. T. F. et ce furent surtout les cheminots et les ouvriers du transport d'Autriche et de Tchéco-Slovaquie qui appliquèrent le boycottage contre la Hongrie.

Et de nouveau ce fut l'I. T. F., c'est à dire les ouvriers du transport, les cheminots et les marins qui lui étaient affiliés,

qui entravèrent et empêchèrent, en grande partie, le transport de matériel de guerre, lorsque les gouvernements de l'Europe occidentale, poussés par la bourgeoisie capitaliste et impérialiste, avaient l'intention d'anéantir la république ouvrière et paysanne, au moyen des armées polonaises.

Et ce fut encore l'I. T. F. qui, au début de cette année, lorsqu'une nouvelle guerre contre la Russie des Soviets ne semblait pas chose impossible, avertit la classe ouvrière d'Europe et engagea ses propres membres à une vigilance extrême, afin de pouvoir au besoin, ainsi qu'en 1920, prévenir une guerre, en bloquant tout transport de munitions et de matériel de guerre.

C'est à propos de ce dernier appel que le Bureau de l'I. T. F. reçut de la part des organisations russes des ouvriers du transport, des marins et des cheminots, la proposition de convoquer une réunion commune, afin d'envisager les possibilités d'une collaboration éventuelle entre l'I. T. F. et les organisations russes, dans la lutte contre la guerre et la réaction.

Le Comité Exécutif de l'I. T. F., toujours désireux de contribuer à l'unité du prolétariat des transports du monde entier, unité qui actuellement est nécessaire plus que jamais, n'opposa non seulement pas d'objections à la proposition des camarades russes, mais il saisit l'occasion, qui s'offrait, des deux mains.

Après quelque correspondance préliminaire, la réunion eut lieu à Berlin les 23 et 24 mai. Étaient présents pour le Comité Exécutif de l'I. T. F.: Robert Williams, J. Döring, M. Bidegaray, Edo Fimmen et N. Nathans, tandis que les cheminots russes étaient représentés par A. Andrejew, les ouvriers du transport par A. Sadowski, les marins par G. Atschkanow et la Commission Syndicale russe par A. Losowski.

Pendant deux jours les représentants de l'I. T. F. ont délibéré avec ceux des Ouvriers du Transport russes. Les deux parties, tant les Russes que nous, étaient convaincues de la nécessité absolue d'une collaboration des travailleurs des transports de toutes les tendances, dans le but de faire face à la réaction qui s'affirme toujours davantage. Les parties exprimèrent toutes deux comme leur avis que, si Amsterdam et Moscou ne réussissent pas à se mettre d'accord, les deux Internationales seront battues, pour ne pas dire anéanties, par la réaction.

Ce ne fut donc pas une sympathie ardente qui les réunit autour de la même table et qui les poussa à prendre des résolutions communes (dont vous trouverez le texte ailleurs dans ce numéro). C'était la conviction que seul un groupement de toutes les forces pouvait préserver la classe ouvrière d'un nouveau recul et de nouvelles défaites.

Les représentants de l'I. T. F. ont tenu toutefois à déclarer d'une façon expresse que les résolutions seront de nature provisoire, tant qu'elles n'auront pas été approuvées par le Conseil Général.

Nous croyons qu'il y a dans le mouvement ouvrier bien peu de personnes qui ne regrettent la lutte engagée entre Moscou et Amsterdam et la division qui existe, tant nationalement qu'internationalement, dans la classe ouvrière affaiblie et rendue de plus en plus incapable de se défendre contre la bourgeoisie réactionnaire et puissante. Il y en a bien peu aussi qui ne souhaitent de tout leur cœur, que l'on arrive à mettre un terme à cette lutte et à ces divisions.

Ainsi que l'exprime le manifeste commun contre la guerre, les représentants de l'I. T. F. et ceux des Organisations russes ont à Berlin mené des négociations et pris des résolutions, « fermement résolus à surmonter les divisions existant dans le mouvement ouvrier et animés du désir de former, dans l'intérêt du prolétariat de tous les pays, une puissance unie et inébranlable ». Nous sommes confiants que le Conseil Général de l'I. T. F. et toutes les organisations affiliées jugeront les

résolutions animés d'un esprit pareil et qu'ils les sanctionneront et les appliqueront.

Nous avons traversé des années de lutte, lutte contre la bourgeoisie, mais en mesure égale lutte des ouvriers entre eux. Quelles ont été les conséquences de cette lutte? La classe ouvrière a perdu ce qu'elle avait réussi à obtenir dans le premier élan après la guerre mondiale, la réaction triomphe partout et le mouvement ouvrier révolutionnaire est menacé de destruction et ruine. Les résolutions de Berlin visent à clore le passé et à préparer l'unité de tous les Ouvriers du Transport révolutionnaires.

Pourra-t-on y arriver *immédiatement*? Personne ne le croit. Les participants à la conférence eux-mêmes ne furent pas d'une naïveté pareille. Mais tous étaient convaincus de la nécessité et animés sérieusement, loyalement, du désir, de faire le premier pas sur la route vers l'unité, dans l'intérêt des travailleurs du transport de tous les pays, dans l'intérêt du prolétariat mondial.

Nous ne formons pas seulement des vœux, mais nous avons l'espoir et la confiance que tous nos camarades sauront comprendre la gravité des temps et qu'ils seront prêts à adopter l'unique mesure qui puisse préserver la classe ouvrière d'un recul ultérieur et qui réalise en même temps la première condition à une ascension nouvelle et à l'émancipation définitive du prolétariat de la domination capitaliste: la création de l'unité parmi les ouvriers du transport de tous les pays, sur une base révolutionnaire!

Edo Fimmen.

Communiqué du Secrétariat sur la Conférence des représentants de la I. T. F. et des Unions pan-russes des cheminots, ouvriers des transports et marins, représentant tous les Syndicats des ouvriers des transports affiliés à l'I. S. R.

La conférence a eu lieu à Berlin les 23 et 24 mai 1923. Elle a été convoquée par les représentants de l'I. T. F. et des syndicats pan-russes des ouvriers des transports à la suite des pourparlers préalables entre ces organisations.

Composition de la Conférence.

Pour la I. T. F. participent à la conférence :

Robert Williams, Président de l'I. T. F. (Angleterre); *Edo Fimmen*, Secrétaire Général de l'I. T. F. (Hollande); *Johann Döring*, membre du Comité Central de l'I. T. F. (Allemagne); *Marcel Bidegaray*, membre du Comité Central de l'I. T. F. (France); *N. Nathans*, Secrétaire adjoint de l'I. T. F. (Hollande).

Pour les syndicats russes :

A. Andréjev, Président du Comité Central de l'Union pan-russe des cheminots; *A. Sadovski*, Président du Comité Central de l'Union pan-russe des ouvriers des transports; *G. Atchkanov*, Deuxième Président du Comité Central de l'Union pan-russe des marins; *A. Lozovski*, Représentant du Conseil Central pan-russe des syndicats.

Ordre du jour de la Conférence.

La conférence a été ouverte le 23 mai dans les bureaux du Conseil Economique du Reich. Elle a tenu 5 séances communes et une série de séances de commissions. Robert Williams fut élu Président de la conférence et N. Nathans et A. Sadovsky, secrétaires.

Les questions suivantes furent traitées :

1° Lutte contre la guerre et le danger de guerre.

2° Lutte contre le fascisme.

3° Le front uni des ouvriers des transports et de leurs organisations affiliées à l'I. T. F. et à l'I. S. R.

4° Création d'un fonds de secours pour les ouvriers des transports persécutés par le fascisme.

5° Fusion des organisations syndicales et réintégration des syndicats et groupes exclus dans divers pays.

6° Convocation et organisation d'un congrès international des syndicats des ouvriers des transports.

7° Appel à toutes les fédérations syndicales internationales en vue de la formation du front uni de la classe ouvrière.

Discussion générale et travaux de la conférence.

La conférence a été ouverte par une allocution du président, le camarade Williams et par les discours des camarades Andréjev et Lozovski. Dans ces discours, comme dans les déclarations des camarades Fimmen, Döring, Bidegaray, Lozovski, Andréjev etc., la nécessité indispensable de la formation rapide du front uni de tous les ouvriers des transports fut unanimement reconnue. Les discussions approfondies servirent à l'information mutuelle des représentants des ouvriers des transports venus de divers pays, les unirent par des délibérations communes sur les questions aigües de l'organisation des ouvriers des transports et permirent d'écarter bon nombre de malentendus existant encore. Au cours de la discussion, la volonté unanime se manifesta de passer de la parole à l'action pour réaliser l'unité du front. Plusieurs commissions furent nommées pour discuter les divers points de l'ordre du jour et préparer le texte des résolutions à soumettre à la conférence pour adoption définitive.

Résolutions.

En conclusion de ces travaux, la conférence adopta les résolutions suivantes :

1° lancer un appel pour la lutte contre la guerre, au nom de la conférence ;

2° lancer un appel pour la lutte contre le fascisme ;

3° fonder un Comité d'action commun paritaire pour réaliser le front uni des ouvriers des transports et mener la lutte contre la guerre, le fascisme et la réaction ;

4° publier un communiqué sur la création de ce Comité d'action ;

5° le programme élaboré par la Commission spéciale et fixant la méthode et les moyens de l'action à mener contre le fascisme et le danger de guerre a été adopté unanimement. Ce programme d'action sera soumis par une délégation de l'I. T. F. à son Comité Exécutif pour ratification ;

6° fonder un fonds de secours pour les organisations des ouvriers des transports persécutés par le fascisme et en particulier pour secourir et réorganiser les syndicats des ouvriers des transports d'Italie ;

7° convoquer, en automne prochain, un congrès international des ouvriers des transports de tous les pays et de toutes les tendances en vue de la formation du front uni. Le Comité d'Action est chargé de prendre les mesures nécessaires pour organiser ce congrès ;

8° expliquer dans une résolution la nécessité du front uni des ouvriers des transports.

Les Résultats de la Conférence.

La conférence fut, du commencement jusqu'à la fin, dominée par la volonté de travailler efficacement à préparer l'action commune de tous les ouvriers des transports. Moins de phrases et plus d'action, telle fut la caractéristique de la conférence. La situation internationale tendue sous la pression du danger de guerre menaçante et de l'offensive du capital unissait tous ceux qui participèrent à la Conférence et s'efforçaient de résoudre les graves problèmes posés par cette menace. Les discours des camarades Williams, Finmen et Lozovsky clôturèrent la conférence en exprimant leur satisfaction du travail accompli et des résolutions adoptées, en soulignant leur signification exceptionnelle non seulement pour les ouvriers des transports, mais pour le mouvement syndical tout entier.

Les secrétaires de la Conférence :

A. Sadovsky. N. Nathans.

Contre la guerre!

Aux travailleurs des transports de tous les pays!

Camarades !

La promesse solennelle des gouvernements capitalistes que la grande guerre serait la dernière guerre n'était qu'un mensonge infâme.

La bourgeoisie même n'a pas cru un instant à la sincérité de cette promesse. C'était là encore un des mots d'ordre mensongers dont elle avait besoin pour exciter, les uns contre les autres, des millions de prolétaires, pour qu'ils s'assassinent mutuellement au lieu de renverser, dans une lutte commune, leur ennemi unique, le capitalisme international.

Nous sommes plus que jamais éloignés de la paix promise.

Plus que jamais, le capitalisme est avide de pouvoir et de conquêtes.

Dans le monde entier, les intérêts capitalistes sont en contradiction et se heurtent les uns contre les autres.

Les matières explosives pour de nouveaux conflits sanglants entre les Etats capitalistes eux-mêmes s'accumulent partout, mais tout particulièrement entre ces puissances réunies d'une part et la République ouvrière et paysanne de l'autre.

L'occupation de la Ruhr par des troupes françaises et belges, le voyage du maréchal Foch en Pologne et dans les pays de la Petite Entente, la note de Curzon au gouvernement russe, les efforts de la conférence de Lausanne pour réduire les Turcs à l'esclavage, ce sont là des indices sûrs des intentions des gouvernements capitalistes de précipiter le monde dans un nouveau carnage.

La Russie Nouvelle éveille toujours de la haine dans le monde conservateur et réactionnaire. La convoitise de l'exploitation capitaliste se tourne, sans cesse, vers les richesses immenses de ce vaste pays. Le désir secret ou affirmé ouvertement de tous les ennemis du prolétariat luttant pour sa libération, consiste toujours à anéantir le pouvoir des ouvriers et des paysans.

La classe ouvrière de tous les pays veut la paix. Elle n'a rien à gagner, mais tout à perdre dans les guerres capitalistes. Quelle que soit l'issue de la guerre, le capitalisme est toujours celui qui gagne, tandis que le prolétariat est toujours celui qui perd. La guerre des états capitalistes unis contre la Russie des Soviets signifierait indubitablement une nouvelle guerre mondiale. La chute du gouvernement ouvrier et paysan serait le coup le plus rude qui puisse atteindre le prolétariat international. Car quelles que soient les différences qui peuvent exister au sein du prolétariat dans le domaine national et international au point de vue théorique et d'organisation, une chose est certaine : la Russie Soviétiste est la dernière digne contre la réaction grandissante dans tous les pays, la réaction qui menace d'anéantir la classe ouvrière.

Camarades !

Convaincus que la classe ouvrière de tous les pays ne pourra résister au danger menaçant de guerre et à la réaction croissante que si un front uni et solide est réalisé, les représentants de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport et les représentants des unions russes des cheminots, des ouvriers des transports et des marins, ayant pleins-pouvoirs de toutes les organisations d'ouvriers des transports affiliées à l'I. S. R., ont décidé au cours d'une conférence tenue les 23 et 24 mai à Berlin, de créer un comité commun contre la guerre et le fascisme.

Fermement résolus à surmonter les divisions existant dans le mouvement des ouvriers des transports, animés du désir de former, dans l'intérêt du prolétariat de tous les pays, une puissance unie et inébranlable, les représentants de l'I. T. F. et de l'union pan-russe des ouvriers des transports s'adressent aux ouvriers des transports, aux cheminots et marins de tous les pays quelles que soient leurs tendances, en les invitant à suivre leur exemple et à engager une action commune contre la guerre et la réaction.

Camarades, ouvriers des transports, cheminots, marins ! Faites votre devoir ! Prenez la tête du mouvement des ouvriers de tous les métiers !

Veillez !

Continuez votre contrôle vigilant sur les transports de munitions et autres matériaux de guerre dans tous les pays. Faites en sorte que nul transport n'échappe à votre contrôle. Informez vos organisations sur tous les faits dont vous êtes témoins. Soyez prêts à tous les événements !

Guerre à la Guerre !

A bas le militarisme ! A bas la réaction ! A bas le capitalisme !

Vive le front uni des ouvriers des transports de tous les pays !

Pour la délégation de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport :

Robert Williams, Président.

Edo Finmen, Secrétaire.

Pour la délégation des Unions Pan-russes des Ouvriers des Transports, Cheminots et Marins, (avec pleins-pouvoirs des syndicats des ouvriers des transports affiliés à l'I. S. R.) :
A. Andréjev, G. Atchkanov, A. Sadovsky, A. Lozovsky.

Contre le fascisme!

Aux travailleurs des transports de tous les pays!

Camarades!

Les représentants de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport et des unions pan-russes des cheminots, des marins et des ouvriers des transports — ces derniers ayant pleins-pouvoirs de toutes les organisations des ouvriers des transports affiliées à l'I.S.R. — réunis à Berlin en une conférence les 23 et 24 mai 1923, soulignent tout particulièrement les graves dangers que sont, pour les ouvriers des transports ainsi que pour le mouvement ouvrier tout entier, le fascisme et la réaction.

En Italie, la dictature fasciste dissout de force les syndicats, saisit leurs caisses, détruit leurs maisons, interdit la presse ouvrière et emprisonne les membres et les chefs des organisations ouvrières. Toutes les organisations qui luttent contre le capitalisme sont exposées aux pires persécutions.

En Yougo-Slavie, en Hongrie, en Espagne et en Bavière, comme dans tout le reste de l'Europe, ce danger augmente de jour en jour. Le capitalisme ébranlé dans ses bases par la guerre et la paix armée ne recule devant aucune violence ou cruauté dans ses efforts désespérés pour consolider son pouvoir. La terreur blanche en Hongrie, la tyrannie fasciste en Italie, la mobilisation d'une police d'ordre spéciale en Angleterre, sont les manifestations d'une offensive systématique du capital contre le prolétariat.

Le fascisme recrute ses troupes d'attaque parmi la jeunesse bourgeoise qui a reçu une éducation militaire, parmi les gardes-blancs russes émigrés, parmi la classe moyenne appauvrie et désespérée, et même parmi les couches ouvrières arriérées. Ces troupes d'attaque de la bourgeoisie servent à briser les grèves et à terroriser les masses ouvrières.

Les ouvriers des transports de tous les pays doivent lutter et se défendre contre ces dangers menaçants du fascisme et de la réaction par une union étroite et par des mesures énergiques prises en commun avec les ouvriers organisés des autres industries.

L'union du mouvement syndical étant la première condition pour pouvoir briser la résistance du fascisme, la conférence de la I.T.F. et des Unions pan-russes des ouvriers des transports réunie à Berlin, a décidé de faire tous les efforts possibles pour la formation du front uni prolétarien. La conférence invite tous les ouvriers des transports ainsi que les ouvriers de tous les pays et de toutes les industries à mettre fin à toute espèce de division et de querelle, à former l'unité du mouvement syndical et à faire ainsi le premier pas vers la lutte systématique sans merci contre le fascisme et la réaction mondiale.

Le danger est grand. Le fascisme devient chaque jour davantage une des armes les plus terribles de la bourgeoisie dans la lutte contre le prolétariat. Il faut à tout prix mobiliser immédiatement toutes les forces contre ce danger; sinon, il sera trop tard et la puissance du fascisme dépassera pour un temps prolongé les forces organisées du prolétariat. Il faut déployer, coûte que coûte, la plus grande énergie pour lutter contre la réaction armée.

Ouvriers des transports de tous les pays!

La puissance et l'importance de votre mouvement sont grandes. Et grande est, par conséquent, la responsabilité qui pèse sur vous. Vous devez donc mener une lutte résolue pour conquérir la victoire pour vous et pour le prolétariat du monde entier. C'est à vous de dire le mot décisif dans la lutte contre le fascisme et la réaction.

Ouvriers des transports! Camarades!

Notre conférence qui est d'une haute signification pour le mouvement ouvrier tout entier a pris des résolutions importantes. Il dépend de vous de les réaliser.

1° *Faire une propagande incessante et systématique dans la presse et dans des réunions parmi les masses ouvrières pour les éclairer sur le caractère du fascisme comme arme de classe de la bourgeoisie.*

2° *Utiliser toutes les possibilités, y compris la tribune parlementaire, dans la lutte contre le fascisme.*

3° *Opposer à l'action directe des fascistes, l'action directe de la classe ouvrière, à l'attaque armée des fascistes, la défense armée du prolétariat.*

4° *Organiser systématiquement le contrôle et la surveillance du mouvement des bandes fascistes et des transports des munitions par des commissions de contrôle spéciales opérant surtout aux nœuds des voies ferrées et dans les grands ports.*

5° *Etablir, dans ce but, la liaison avec toutes les organisations ouvrières intéressées (syndicats, partis politiques, coopératives, etc).*

6° *Consacrer une attention spéciale à la propagande parmi les couches arriérées non organisées des ouvriers des transports pour les éclairer et empêcher qu'elles soient des instruments aux mains des fascistes contre leurs propres frères de classe. Ce travail de propagande doit être également poursuivi au sein des syndicats fascistes mêmes, afin que leurs éléments prolétariens puissent être ramenés à la lutte de classes.*

Ouvriers des transports! Camarades!

Veillez à l'exécution de ces résolutions!

A bas le fascisme!

A bas la réaction!

A bas le capitalisme!

Vive le front uni des ouvriers des transports de tous les pays!

Pour la délégation de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport:

Robert Williams, Président.

Edo Fimmen, Secrétaire.

Pour la délégation des Unions pan-russes des ouvriers des transports, des cheminots et marins ayant pleins-pouvoirs de tous les syndicats des ouvriers des transports affiliés à l'I.S.R.:

A. Andréjev. G. Atchkanov. A. Sadovski. A. Lozovski.

Résolution

de la Conférence des ouvriers des transports sur l'unité d'action.

La situation du prolétariat mondial s'empire chaque jour plus rapidement. L'occupation sans cesse étendue de territoires allemands par les troupes françaises et belges, les conséquences catastrophiques du traité de paix de Versailles, la dépendance de la Petite Entente vis-à-vis des capitalistes et des gouvernements, de l'Europe Occidentale par suite de laquelle la Pologne, la Roumanie, la Yougo-Slavie et la Tchéco-Slovaquie ne sont rien d'autre que des instruments dociles des grandes puissances impérialistes, de la réaction sans cesse croissante; la

destruction du mouvement ouvrier en Yougo-Slavie, Roumanie, Finlande, Espagne et dans d'autres pays et surtout les conspirations des gouvernements réactionnaires dans le but de renverser la Russie des Soviets sont pour le prolétariat une menace constante d'esclavage et de misère accrue.

Le Comité Exécutif et le Conseil Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport mandatés par les congrès de la I.T.F., ainsi que les Unions pan-russes des ouvriers des transports, cheminots et marins, mandatés, de leur

côté, par l'Union Syndicale pan-russe et par toutes les organisations des ouvriers des transports affiliées à l'I.S.R., considèrent que leur devoir primordial est de constituer l'unité des ouvriers des transports de tous les pays, surtout dans les nations où ce mouvement est divisé et d'empêcher, à l'avenir, toutes exclusions et création d'organisations parallèles nouvelles.

C'est dans le but de réaliser ces tâches que les représentants de la I.T.F., les représentants des unions pan-russes des ouvriers des transports (ayant pleins-pouvoirs de toutes les organisations des ouvriers des transports affiliées à l'I.S.R.) se sont réunis en une conférence à Berlin les 23 et 24 mai pour réaliser, après entente préalable, le but commun.

A cette conférence, la I.T.F. était représentée par Robert Williams, Président; Johann Döring, Vice-président; M. Bidegaray; Edo Fimmen, Secrétaire Général et N. Nathans, secrétaire adjoint; les unions pan-russes des cheminots, des Ouvriers des transports et des marins étaient représentées par A. Andréjev, A. Sadovski, G. Atchkanov et la Centrale Syndicale par A. Lozovski. La conférence a pris une série de résolutions dont la mise en pratique est recommandée tout spécialement aux organisations y ayant participé.

Il a été proposé:

1° De fonder un comité d'action international paritaire qui aura pour devoir de propager, d'organiser et de réaliser la

lutte des ouvriers des transports, des cheminots et des marins de tous les pays et de toutes les tendances, contre le militarisme, le danger de guerre et le fascisme.

2° D'organiser un contrôle constant de tous les transports de munitions, en premier lieu par la création de points de contrôle aux centres de production: ports les plus importants, nœuds de voies ferrées et stations frontières.

3° De convoquer un congrès mondial des ouvriers des transports de tous les pays et de toutes les tendances en vue de la création d'un front uni de lutte et pour préparer le rétablissement de l'unité d'organisation, nationale et internationale.

4° De prendre les mesures nécessaires dans le but de soutenir les ouvriers des transports de tous les pays poursuivis par le fascisme, en particulier par la création d'un fonds commun.

La conférence a exprimé l'espoir qu'il sera possible, dans un avenir prochain, de réaliser non seulement l'unité des ouvriers des transports et de poursuivre avec succès la lutte commune contre le militarisme, les dangers de guerre et le fascisme, mais surtout de voir créer par les autres fédérations internationales d'industrie l'unité nécessaire dans l'intérêt de l'action générale ouvrière.

Avec Fimmen.

« La classe ouvrière dort » a écrit Edo Fimmen, dans son article: « Janvier terrible », paru dans le bulletin d'information de l'I.T.F., No. 3 du 1er février 1923.

Sur ce, les moscouitaires ont brodé de nouvelles injures et calomnies contre les dirigeants de la F.S.I., opposé Fimmen à Jouhaux et dans notre propre mouvement, certains camarades ont violemment regretté la rude franchise du Secrétaire de l'I.T.F.

« La classe ouvrière dort » a clamé Fimmen et le Maître Anatole France dans un passage de son discours, lu par Pioch devant le monument élevé à la mémoire de Jean Jaurès, l'impérissable s'écrie: « Quel peuple est le nôtre? Dans quel lâche sommeil sommes nous plongés? »

Où elle dort la classe ouvrière d'avoir fait siennes pendant cinquante deux mois les formules mensongères des gouvernements de proie et de sang, d'avoir laissé sur les champs de bataille de terre et de mer des millions de cadavres et de l'appauvrissement de son sang comme de sa moralité!

Elle dort parce que pendant la tragédie immonde une partie de ses éléments, à l'abri de la mort, n'a su que bénéficier de la fabrication et du transport des munitions meurtrières de guerre par l'exigence de salaires presque proportionnés aux profits illicites de ses — employeurs.

Elle dort dans les ruines de ses aspirations de classe comme une fatiguée ou une repue et ce ne sont pas les faciles discours de tendance, les rodomontades des moscouitaires, notre propre politique sentimentale qui la réveilleront.

L'appel à l'action méthodique, virile sur un programme court, clair, précis, ne portant que sur des problèmes matériels facilement réalisables, peut seul la réveiller et encore faudrait-il que l'Unité passionnément sincère, loyale, féroce ment disciplinée se fasse sur ce programme et les modalités de l'action.

Fimmen pense ainsi. Je suis de cœur et d'âme avec lui!

Que m'importent les kiss! kiss! de Monatte et de son Humanité, les réserves de Bidegaray, les déclarations de Renard, les observations du bureau de la F.S.I.?

Fimmen, secrétaire Général de la Fédération Internationale des ouvriers du Transport a le devoir, j'imagine, de dire ce qu'il pense sur le mouvement ouvrier mondial. En l'accomplissant dans la forme rude, de son tempérament et dans le cadre

d'une vérité éclatante, aveuglante, il n'a à accueillir ni les louanges trop intéressées, ni les blâmes directs ou indirects, précis ou nébuleux, pas même à se rappeler qu'il est aussi secrétaire de la F.S.I., tant que son acte ne doit pas mettre en pièces le statut et non pas la politique particulière de celle-ci.

Fimmen a bien fait de répondre à l'invitation que l'Organisation pan-russe des Ouvriers du Transport lui a lancé. Il veut le réveil de la classe ouvrière et il tente de la provoquer. J'ai approuvé, à Londres les 15, 16 et 17 mai dernier son projet et son programme. J'adopte l'accord de principe que les deux organisations ont signé parce qu'il découvre un horizon d'unité ouvrière sur une action possible autant que nécessaire.

Ce n'est pas pour faire plaisir aux plumitifs démagogiques de l'Humanité. Ce n'est pas non plus parce que je crois les métallurgistes de Renard capables de ne plus fabriquer de munitions de guerre, ni pour contrarier Bidegaray ou faire de la peine à Oudegeest, mais tout simplement pour affirmer mon désir d'action internationale ouvrière dans une unité reconstruite et un mouvement syndicaliste épuré, régénéré.

Avec Fimmen celui qui de 1902 en 1905 fit passer en Russie du Sud, grâce à ses dévoués et courageux marins les tonnes de journaux et de brochures qui préparèrent la manifestation de décembre 1905 à Pétrograd et la révolution de 1917; celui qui avec ces mêmes éléments ruina les espoirs des gouvernements ennemis de la Révolution russe et empêcha le transport outre-mer des munitions de guerre fabriquées par des métallurgistes, transportées à quai par des cheminots ou des camionneurs de toutes tendances, prêts encore et toujours à renouveler l'action!

N'est-ce pas la meilleure manière de venger mes camarades fédérés des épithètes de réformistes, de socialo-traïtes, jaunes et autres qualificatifs dont Zinoviev et une masse de Monmousseau's les ont qualifiés?

Avec Fimmen sans réserve dans et pour l'action qui réveillera, unira la classe ouvrière et la dressera, l'arme au poing, en face de la réaction financière, capitaliste, militariste et politicienne, mais contre tous ceux qui proposent le front unique, accidentel, passager, tendancieux, avec l'intention de l'exploiter au profit d'une secte politicienne et d'un dogme trompeur.

A. Rivelli.

Communications du Bureau.

Rapports, Comptes-rendus etc.

Rapport pour l'année 1921 du Secrétariat International des Typographes.

*
**

Le Bulletin.

En rapport avec le transfert de nos bureaux le numéro du 1er juin a été combiné avec celui du 15.

*
**

Notre nouveau siège.

Les bureaux du Secrétariat de l'I.T.F. ont été transférés à l'immeuble acquis par elle, 61, Vondelstraat, Amsterdam.

L'adresse pour les envois postaux est inchangée:

I. T. F., Case postale 996.

Adresse télégraphique: *Intransfe Amsterdam.*

*
**

Affiliation nouvelle.

L'Union des Mécaniciens et Chauffeurs d'Angleterre (Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen) a demandé d'être admise comme membre de l'I.T.F.

En attendant que son affiliation soit approuvée par le Comité Exécutif, nous souhaitons bien cordialement à ces camarades la bienvenue dans nos rangs.

Nous avons envoyé récemment à toutes les organisations qui se tiennent encore à l'écart et qui devraient être des nôtres, un appel les invitant à s'affilier.

Nous espérons que beaucoup d'entre elles sauront imiter l'exemple donné par les mécaniciens anglais.

La Conférence des Marins tenue à Londres les 15 et 16 mai.

On peut considérer cette Conférence de la Section des Marins de l'I.T.F. comme réussie.

Etaient représentés: la Belgique, l'Allemagne, le Danemark, l'Angleterre, la France, la Hollande et la Norvège (Marins et Chauffeurs).

Le numéro suivant de notre Bulletin contiendra un compte-rendu de la Conférence. Les résolutions adoptées seront envoyées aux organisations affiliées.

Qu'il suffise pour le moment de communiquer qu'un programme de revendications générales a été rédigé, qu'on a discuté les mesures propres à les faire aboutir, que la Section des Marins a été définitivement constituée et qu'en attendant la nomination définitive d'un secrétaire qui se fera à une conférence prochaine, à tenir cette année encore, *Robert Williams* fut provisoirement chargé de cette fonction.

La Conférence s'est prononcée en outre au sujet des menaces de la Guerre et du Fascisme.

La Conférence reçut une lettre de bienvenue du Congrès des Cheminots tchèques et adressa un télégramme à la conférence des Dockers américains à Boston.

*
**

La brochure: Caractère, But et Activité de l'I. T. F.

La presse a jugé d'une façon favorable cette publication récente de l'I. T. F.

Elle pourra non seulement contribuer à informer les organisations non-affiliées au sujet de l'activité de notre Internationale, mais elle peut également être utile afin de faire mieux connaître auprès des membres des organisations affiliées le travail accompli par elle.

Nous avons reçu jusqu'à présent les commandes suivantes, faites dans ce dernier but:

Union Néerlandaise des Cheminots et des Tramelots	5000 ex.
Union Centrale des Ouvriers du Transport néerlandais	1000 ex.
Union allemande du Trafic	10.000 ex.
Fédération française des Cheminots (pour les administrateurs fédéraux)	50 ex.
Union allemande des Cheminots de Tchéco-Slovaquie	3000 ex.
Union norvégienne des Ouvriers du Transport	100 ex.

Ainsi que nous l'avons déjà mentionné la brochure a été éditée, en français, anglais, allemand, espagnol, suédois et en hollandais. Nous prions de nous faire parvenir *au plus vite* des commandes éventuelles.

*
**

Congrès.

Fédération Suisse des Cheminots: Berne 23 et 24 juin.

Italie.

La rafale fasciste contre les travailleurs des transports.

Ceux qui en Italie s'étaient assigné la tâche de décimer graduellement les salaires des travailleurs et de détruire l'organisation syndicale peuvent être satisfaits, car leur but est atteint.

J'ai dit graduellement, car l'attaque fut ourdie en premier lieu contre les travailleurs de la terre, ensuite contre les travailleurs de l'industrie et finalement contre les travailleurs des services du transport.

Les agrariens et les industriels italiens qui, lors des fameuses journées de mai 1915, furent appelés les « inter-ventistes » ne reculèrent devant aucun sacrifice et firent usage de tous les moyens afin de porter dorénavant le nom de « fascistes » et être considérés comme les hommes du gouvernement. En ce faisant les agrariens et industriels arrivèrent non seulement à détruire les sièges des syndicats, mais même à briser l'organisation économique des travailleurs.

Le résultat de cette besogne néfaste et anti-civique encouragea les entrepreneurs des Chemins de Fer secondaires et des Tramways à prendre part au mouvement anti-prolétaire, qui avait réussi contre les paysans et ouvriers, afin d'arriver à leur tour à une décimation des conquêtes économiques du personnel de tous les services publics du transport, y compris les tramways électriques.

D'autre part chacun sait quel coup mortel a été porté au réseau principal des Chemins de Fer italiens, par le passage à l'industrie privée.

L'action déclanchée contre les ouvriers du transport ne fut pas limitée à la catégorie des cheminots, mais on voulut agir contre tous les travailleurs des services publics; de la dissolution des unions des Pompiers, on passa à l'opposition contre l'organisation des Ouvriers des Ports et Docks, contre celle des Tramelots et des Cheminots et enfin contre les wattman.

*
**

Fédération Nationale des Ouvriers des Ports et Docks.

Sur la côte adriatique, de Venise à Brindisi, l'activité syndicale de la susdite fédération est presque totalement arrêtée. Dans quelques localités les fascistes ont créé des organisations syndicales groupant peu de membres. En général les organisations anéanties qui nous étaient affiliées, restent dans un état d'indifférence, car les groupes qui ont passé à l'organisation opposée ont été raillés et désappointés.

Les ouvriers des ports qui ont consenti au passage forcé à l'organisation fasciste sont plus spécialement ceux des ports de Naples, de Civitavecchia, d'Ancone, de Brindisi, de Gênes, de Tarante et de Spezia. Etant donné l'importance du trafic sur la côte de la Méditerranée, nous avons cru que l'action fasciste ne serait pas prépondérante au sein de l'organisation syndicale. Mais nous nous sommes trompés.

Les principaux ports de la Méditerranée ont été conquis par l'organisation fasciste avec une facilité et une simplicité qui fut presque aussi grande que l'opposition des travailleurs de l'Adriatique : Gênes, Naples, Civitavecchia et Tarante se trouvent à la merci et dans les mains d'éléments méprisables asservis à la classe industrielle et capitaliste. L'organisation économique des Ports et Docks est pour ainsi dire terrassée.

*
**

Fédération des Travailleurs de la Mer.

Elle est parfois appelée l'organisation des « lonvoyeurs » dans le sens figuré du mot ; les actions accomplies par le secrétariat fédéral immédiatement après la guerre et lors de l'avènement du fascisme prouvent suffisamment l'inconscience politique et syndicale de ses dirigeants.

En peu de mots et sans parler des faits de moindre importance je mettrai le lecteur à même de juger d'un œil critique si mon assertion est fondée.

La fédération a eu des sympathies pour le Parti Socialiste, ainsi que pour le parti anarchiste, elle pencha vers d'Annunzio et devint ensuite fascistophile ce qu'elle est encore à présent.

Elle donna largement des soutiens financiers au Parti Socialiste qui était après la guerre l'unique parti d'une certaine valeur numérique et elle recourut à l'aide de ce parti pour résoudre la question du navire russe, confisqué par la coopérative « Garibaldi », propriété de la Fédération.

Elle fut également anarchiste en procurant au parti de ce nom de l'aide pécuniaire et en s'employant pour que son chef, Errico Malatesta, puisse en secret rentrer en Italie de Londres, son lieu d'exil.

Elle devint acolyte de d'Annunzio, lors de l'expédition de Fiume, quand le commandant d'Annunzio lui demanda des secours de différentes espèces, dont personne jusqu'à présent n'a réussi à pénétrer la nature.

Grâce à l'intervention personnelle de d'Annunzio, la Fédération sut écarter l'attaque fasciste qui la menaçait de destruction ainsi que tant d'autres organisations syndicales.

On peut admettre comme étant certain que la Fédération a fourni également au fascisme des sommes d'argent.

On peut se convaincre pleinement des sympathies fascistes de la Fédération des Gens de Mer et de ses rapports passés et présents avec le fascisme en lisant le document suivant publié par l'Agence Stefani. Tandis que tous les contrats conclus avec des fédérations, plus importantes peut-être que celle des marins, furent modifiés, celle-ci se trouve dans des conditions de faveur exceptionnelles.

L'agence officielle du Gouvernement s'exprime comme suit :

« Le président du Conseil a reçu en audience au palais Chigi, M. Giulietti, au sujet de différentes questions maritimes.

Le président, considérant l'exposé du représentant des gens de mer, a décidé que toute discussion ou modification des règlements du personnel des compagnies de navigation devra être remise jusqu'après la fin de la crise économique que traverse actuellement la nation et que le personnel de la marine subventionnée qui, par suite de réduction ou de modification des lignes se trouve sans emploi, devra toucher une indemnité suffisante, à fixer de concert avec M. Ciano, commissaire pour la Marine marchande.

Le secrétaire de la Fédération Maritime a vivement remercié le Président du Conseil. »

*
**

Syndicat des Cheminots italiens.

D'un point de vue syndical on pourrait reprocher à cette organisation son attitude envers les organismes internationaux. Mais l'on ne peut rien trouver à redire à la droiture morale des hommes qui la dirigent en ces moments difficiles, hommes de bonne foi, prêts à mourir plutôt qu'à plier.

Précédemment déjà nous avons donné des détails au sujet de leur lutte.

Il est certain que la tâche qui s'impose au Syndicat des Cheminots croît tous les jours ; sans cesse il se trouve devant de nouveaux obstacles.

Reste à vous signaler l'agitation qui s'est emparée des employés qui avaient passé aux organisations fascistes lorsqu'ils apprirent l'intention du gouvernement de faire passer l'exploitation des Chemins de Fer à l'industrie privée.

*
**

Résumant, nous constatons que l'Organisation des Travailleurs des Ports et Docks, tant que celle des Cheminots, se trouvent dans l'impossibilité d'encaisser les cotisations de leurs membres par suite de l'opposition des éléments turbulents parmi les fascistes et que leur situation est par conséquent des plus difficiles.

Organisations non-affiliées !

L'I. T. F. est *pour vous également* le point de ralliement international.

Il est de votre devoir de collaborer au raffermissement international de la position des Ouvriers du Transport et du Trafic.

Ceci apportera également d'une façon directe et nationale des avantages à vos membres.

Votre place dans nos rangs vous attend, ne la laissez pas plus longtemps inoccupée !

N'hésitez plus et affiliiez-vous sans tarder !

Le militarisme français contre l'Union des Cheminots allemands.

Nous empruntons l'avis suivant au « Vorwärts » du 9 mai :

« Mayence. Le 7 mai à Mayence, le Conseil de guerre français s'est prononcé en séance secrète au sujet d'un nombre de dirigeants et de militants de l'Union des Cheminots allemands ainsi qu'au sujet des employés du secteur de Mayence, qui furent arrêtés il y a environ 3 mois, parce qu'ils avaient encouragé les cheminots à se conformer uniquement aux lois et aux décrets du gouvernement allemand. Tous les accusés ont été détenus depuis lors et furent amenés devant le tribunal. L'interrogatoire fut court et succinct. *On prononça les terribles arrêts suivants :*

Roth, Secrétaire de Secteur de l'Union des Cheminots, 10 années de prison ; Becker, Trésorier de ladite Union, 6 mois de prison et 100.000 Mark d'amende ; Bösweiler, employé local de ladite Union, 7 années de prison ; Lebert, Secrétaire de la Section des employés de l'Union, 4 mois de prison et 100.000 Mark d'amende ; Leinweber, Président du Conseil d'entreprise à Wiesbade, 3 années de prison ; Nuss, employé local de l'Union des Cheminots, 8 années de prison ; Harzdorf, ouvrier des chemins de fer, 3 mois de prison, 100.000 Mark d'amende ; Engel, ouvrier du Chemin de fer, 1 année de prison, 100.000 Mark d'amende ; Klüngler, Président du Conseil d'Entreprise de Mayence, 6 années de prison ; Salomon-Schwenn, employé de l'Union des Cheminots, 4 années de prison ;

Hummel, Architecte-Conseiller en Chef (Oberbaurat) auprès de la Direction des Chemins de Fer à Mayence, 1 année de prison, 100.000 Mark d'amende; Hack, Architecte-Conseiller Gouvernemental (Regierungsbaurat) auprès de la Direction, 8 années de prison; Ludwig, Représentant du Syndicat des Cheminots allemands, 6 années de prison, Krimmel, Représentant du Syndicat du Personnel des Manœuvres, 6 années de prison; Liebke, Représentant du Syndicat des Cheminots allemands, 7 années de prison. Ces arrêts terroristes ont soulevé la plus grande indignation parmi les cheminots. »

Le Comité Directeur de l'Union des Cheminots allemands a voté une résolution de protestation contre ces condamnations, qui contient e. a. les phrases suivantes :

Les condamnés ont fait simplement ce que leur imposait le sentiment du devoir et leur conviction intime. Ils ont agi comme des cheminots et fonctionnaires allemands syndiqués devaient agir, et ainsi que l'exigeaient leurs dirigeants comme étant une chose parfaitement naturelle. Leur condamnation est un acte de brutalité violente. La force militaire a remplacé le système du droit par un système d'arbitraire et de terreur afin de faire plier par la crainte l'organisation des cheminots à ses désirs. Mais son calcul a échoué; les cheminots ne s'écarteront pas de leur devoir à la suite de pareilles sentences inquisitoriales, pas plus qu'ils ne le firent jusqu'à présent à la suite des menaces, des promesses, des sévices et des autres agissements des envahisseurs. Pas plus qu'auparavant ils ne consentiront à servir l'impérialisme sous les menaces des baïonnettes et sous une domination étrangère.

L'Union des Cheminots allemands fait un appel renouvelé à la conscience mondiale contre la violence brutale du militarisme qui sans l'ombre d'un droit incarcère des allemands honnêtes et pacifiques. Cette attitude est propre à exciter la haine entre les peuples; elle doit soulever la colère et l'indignation de tous les hommes de bien.

Le Comité Directeur de l'Union des Cheminots allemands adresse un salut cordial aux camarades condamnés, victimes d'une justice vengeresse. Il espère que la classe ouvrière internationale se joindra à lui afin de tâcher de raccourcir les souffrances des camarades emprisonnés. Il a l'espoir que la lutte menée tout spécialement par les cheminots, empêchera que les ouvriers du bassin de la Ruhr ne soient asservis par les capitalistes franco-belges.

Les persécutions en Hongrie.

L'Union allemande du Trafic et l'Union des Cheminots allemands ont envoyé au Gouvernement royal de Hongrie par la voie de la légation à Berlin la missive suivante, au sujet de la situation faite à nos camarades hongrois :

Le 25 février dernier le Congrès de l'Union des Ouvriers du Transport hongrois se réunit à Budapest. Les circonstances dans lesquelles eut lieu cette réunion sont caractérisées par les faits suivants :

Seuls les délégués des Ouvriers du Transport de Budapest étaient présents au Congrès. Toutes les autres sections locales n'avaient pu envoyer de représentants, parce qu'elles avaient été suspendues par les autorités.

L'autorisation de la police devait être demandée pour toutes les réunions, y compris celles du Comité Directeur.

Le Congrès fut continuellement surveillé par sept policiers, dont deux en civil.

Le secrétaire de l'organisation fut arrêté dix jours avant le Congrès et ce à cause d'un discours qu'il avait tenu quelques années auparavant.

Avant le Congrès la police avait fait savoir par écrit, qu'il ne serait pas permis à des représentants d'organisations étrangères de prendre la parole.

L'organe de l'Union ayant publié peu de temps avant le Congrès un article sur les Cheminots de Hongrie, la feuille fut confisquée par la police et on fit savoir au Comité Directeur que si la chose se répétait, l'Organisation serait dissoute.

Le Gouvernement Royal de Hongrie n'agit pas autrement envers les employés et ouvriers des Chemins de fer, qu'envers les Ouvriers du Transport. Il leur est même défendu de publier un organe ou de se grouper dans une organisation vraiment syndicaliste.

D'autre part ce Gouvernement ne recule devant aucun moyen pour forcer les cheminots à adhérer aux organisations chrétiennes créées sous ses auspices; elle n'hésite même pas à faire usage de la force et de menaces d'arrestations ou d'internement.

Les faits que nous venons de citer prouvent clairement que le Gouvernement Royal hongrois, ne tenant aucunement compte des stipulations du Chapitre XIII du Traité de Trianon, refuse aux ouvriers des transports hongrois ainsi qu'aux cheminots le droit de coalition, dont jouissent d'une façon illimitée les ouvriers et employés des autres pays.

Les soussignés, au nom des 600.000 ouvriers organisés dans l'Union allemande du Trafic et des 500.000 agents adhérents à l'Union des Cheminots allemands, protestent de toutes leurs forces contre cette attitude du Gouvernement hongrois! Ils expriment l'espoir que dorénavant le Gouvernement hongrois n'entravera plus d'aucune façon le droit, auquel prétendent les Ouvriers du Transport et des Cheminots hongrois, de s'organiser librement dans leurs organisations syndicales.

Le traité de Versailles.

Ce traité porte en lui les germes de plus d'une guerre. Il pend sur l'horizon, tel qu'une nuée d'orage. Il est l'incarnation de la force brutale. Il n'admet ni pitié, ni repentir et ne fait pas de différences entre les coupables et les innocents, entre les amis et les ennemis. Ces défenseurs d'une fois, à présent sont prêts à admettre ceci. Il apportera de nouvelles souffrances au monde. Son principe fondamental c'est de l'impérialisme cruel, inconscient et sans scrupules. Ses termes réveilleront à nouveau les sentiments de vengeance — il fera renaître les forces qui tirèrent au sort au sujet de la Pologne, et qui arrachèrent l'Alsace-Lorraine à la mère-patrie. Nous savons que l'Europe ne pourra se remettre tant que ce traité existe; que son exécution entraînera la ruine économique d'Europe, pour ne pas dire du monde entier, que des millions d'hommes, de femmes et d'enfants, vivant actuellement ou non encore nés, seront enchaînés, asservis et affamés si ce traité continue à être la constitution de l'Europe.

(Le Sénateur Borah dans le Sénat américain, le 26 sept. 1921.)

Guerre à la Guerre I

I. Six milliards au budget de la guerre.

Vingt millions au budget de l'hygiène.

En 1922, l'Etat français a dépensé pour l'hygiène publique vingt millions, et pour l'armée et la marine de guerre, plus de six milliards.

Avec vingt millions de plus au budget de l'hygiène, on pouvait, d'après des calculs certains, empêcher au moins cinquante mille Français de mourir au cours de l'année.

Payer quatre cents francs pour gagner une vie humaine, ce n'est pas cher.

Mais conserver, même à si bon compte, cinquante mille Français à la France, cela n'intéresse pas du tout les magnifiques patriotes de notre Bloc National.

(Ralliement)

II. Carnage.

Des 6.211.427 hommes qui s'engagèrent au Royaume Uni 743.702 furent tués, c'est-à-dire plus d'un sur neuf; 1.693.262 furent blessés, c'est-à-dire plus d'un sur quatre.

(New Leader)



Cupidité du Capitalisme ferroviaire français.

Ce que coûte l'occupation de la Ruhr.

En vue des circonstances anormales les Compagnies de Chemins de Fer françaises ont obtenu dans le temps, l'autorisation d'introduire des majorations temporaires des tarifs pour les marchandises (140%) et pour les voyageurs (70, 75 et 80%).

Le 30 avril dernier ces majorations venaient à expiration et devaient être révisées dans le sens de la diminution.

Mais les Compagnies désignèrent récemment une commission et la chargèrent de voir, par rapport au déficit considérable, dans quelles conditions pourraient être prorogés ou *majorés* les tarifs en vigueur.

Ce dernier projet fut abandonné parce que le Ministre des Travaux Publics leur fit comprendre que ces exigences soulèveraient dans le pays un tollé général.

Par conséquent la Commission des Compagnies proposa dans le « *Conseil Supérieur des Chemins de Fer* » de proroger pour une année les majorations.

Un des arguments allégués par les Directions était le suivant :

« Si la France n'avait pas occupé les territoires allemands, le déficit des réseaux pour 1923, au lieu d'atteindre au minimum 1.520 millions, serait vraisemblablement descendu à 800 millions. »

Les délégués du personnel dans le Conseil s'opposèrent vivement contre la prorogation et signalèrent les conséquences qu'aurait pour la grande majorité des citoyens une prorogation éloignée des majorations au moment précis, où le prix des denrées et des produits divers ne fait que s'élever dans des proportions inquiétantes pour la classe ouvrière. Ils exposèrent en même temps la nécessité où se trouvaient les cheminots, vu la hausse incessante du coût de la vie, de demander que l'indemnité de vie chère soit portée de 720 à 1.800 francs.

Bien que quelques représentants du Comité des Forges et des Chambres de Commerce plaident primitivement une prorogation de 3 resp. de 6 mois, elle fut accordée ensuite pour la durée d'un an.

Jusqu'à nouvel ordre les prix du transport resteront donc majorés. Et la nation entière restera tributaire aux magnats du rail, également par suite des bévues du gouvernement.

Organisation du Conseil Supérieur des Chemins de Fer français.

Par rapport au Conseil Supérieur dont il a été question dans l'article précédent, nous faisons suivre ici quelques particularités, notamment en ce qui concerne à son activité et à sa composition.

Il est chargé de l'examen de toutes les questions financières, techniques et commerciales de tous les réseaux : il émet des avis sur toutes les questions qui lui sont soumises, avis qui sont ensuite transmis au Ministre des Travaux Publics.

Le Conseil supérieur des chemins de fer comprend, en sus du président, nommé par décret pris en conseil des ministres :

1° Les dix-huit membres du comité de direction.

2° Pour chacun des grands réseaux d'intérêt général, deux représentants élus du personnel, au total 12 délégués élus du personnel dont 6 des classes moyennes et 6 du petit personnel.

3° Trente représentants des intérêts généraux de la nation. Les représentants des intérêts généraux de la nation à nommer par décret comprenant :

a) Le président de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes, du travail et de la prévoyance sociale, au Conseil d'Etat.

b) Trois représentants du ministère des travaux publics.

c) Un représentant de chacun des ministères des finances, de la guerre, du commerce et de l'industrie.

d) Un membre de la Chambre de Commerce de Paris et six représentants des autres chambres de commerce.

e) Un représentant de chacune des associations régulièrement constituées pour les industries : 1° des mines ; 2° de la métallurgie ; 3° de l'électricité ; 4° de la construction des chemins de fer et de leur matériel et 5° de l'exploitation des chemins de fer secondaires d'intérêt général.

f) Quatre représentants des associations agricoles.

g) Trois représentants des entreprises de navigation maritime et de navigation intérieure.

h) Quatre représentants des associations régulièrement constituées de tourisme, de presse et de voyageurs, dont un docteur en médecine et un voyageur de commerce.

Le Conseil se réunit chaque fois que des questions lui sont soumises ; ses réunions sont assez irrégulières ; il peut se réunir une ou plusieurs fois dans la même semaine, comme il peut très bien ne se réunir qu'une fois dans le mois ou quelquefois pas du tout.

En cas de conflit entre les Compagnies de Chemins de fer et leur personnel le Conseil désigne un tribunal d'arbitrage composé de deux représentants des réseaux, deux représentants du personnel et d'un président pris en dehors du Conseil.

Belgique.

(29 mai.) Le conflit a pris une grande extension depuis notre communiqué du 15 mai. Le Syndicat National des C. P. T. T. M., qui a vu en ces derniers jours ses effectifs s'élever à 92.000 hommes, a tout fait pour négocier sur les bases que nous avons énumérées. Manifestations, lettres et télégrammes au Ministre des Chemins de fer, débats à la Chambre n'ont servi de rien.

On peut dire que toutes les catégories de travailleurs ont participé à la grève au moins pendant 24 heures.

A l'heure actuelle tout le trafic des marchandises est arrêté, et pour économiser le charbon, l'Administration a supprimé plus de 50% des trains de voyageurs.

On évalue à plus d'un milliard et demi de pertes pour l'industrie et le commerce les effets de l'intransigeance gouvernementale.

Malgré les calomnies de la presse réactionnaire, l'opinion publique s'émeut de l'attitude du Cabinet qui révoque et mobilise inefficacement.

Les révocations ont amplifié la grève et la mobilisation de plusieurs classes de C. M. P. T. T. a créé des incidents locaux qui vident les ateliers et les gares.

Les rares supplanteurs mettent le matériel hors d'usage.

La Commission Syndicale de Belgique se déclare solidaire du S. N. et organise une souscription. Tous les travailleurs du pays manifestent leur sympathie aux cheminots et P. T. T. belges.

Nous assistons à la plus grande bataille ouvrière qu'ait connue la Belgique. Nous nous bornerons à de simples informations en attendant l'issue du conflit.

Chez les Cheminots belges.

Dans la nuit du 31 mai, le Syndicat National des C. M. P. T. T. de Belgique a ordonné à ses 82 sections la reprise du travail.

Voici d'après son ordre du jour, les motifs de cette reprise :

1^o Un ordre de service stipulait que toutes les suspensions seraient considérées comme non avenues pour les agents reprenant le service le 1 juin (ces suspensions étaient la cause essentielle de la prolongation du conflit et le Syndicat National prit acte de ces dispositions nouvelles).

2^o Une odieuse histoire de chèque allemand, inventée de toutes pièces, faisait le tour de la presse belge et avait, malgré tout, atteint l'opinion publique (cette histoire est aujourd'hui dégonflée et les dirigeants du S. N. intentent une action judiciaire aux diffamateurs).

3^o Le Gouvernement, ayant promis formellement de discuter dès que tout serait rentré dans l'ordre, les négociations se rouvraient par cette seule reprise du travail.

(Les masses sont rentrées au travail avec une discipline admirable.)

A l'heure où nous mettons sous presse, une séance de la Chambre fera peut être une mise au point très intéressante: elle nous montrera la vraie attitude du Gouvernement.

Dans l'entretemps, les révocations et les suspensions se multiplient.

Une enquête judiciaire est ouverte à charge des principaux militants du Syndicat National et il est même question de lever l'immunité parlementaire de deux d'entre eux qui sont Sénateurs, les Camarades Renier et Fraiture, dont le premier est le Président Général du Syndicat National.

Le conflit semble terminé. Cependant, vu l'effervescence qui se manifeste parmi les travailleurs, vu aussi l'attitude du Gouvernement et les révocations d'hommes aimés par la classe ouvrière belge, on peut s'attendre à des surprises.

Danemark.

Réduction des salaires à partir du 1 juillet 1923.

Par suite d'une décision du Parlement danois les salaires des fonctionnaires (dont font partie à peu près 8000 membres de l'Union des Cheminots danois) ont été réduits à partir du 1 juillet de 45 couronnes annuellement. La loi est mise en vigueur pour une période de deux ans et la réduction sera appliquée les 1er avril, 1er juillet et le 1er octobre 1924.

La réduction s'élèvera le 1er octobre 1924, quand elle aura atteint son maximum, à 10% du montant de l'indemnité de vie chère qui, le 1er avril était pour les petits employés de 540 couronnes par an, c'est à dire à peu près $\frac{1}{7}$ du salaire total.

Les organisations entamèrent des négociations avec le gouvernement, mais ne réussirent pas à obtenir un résultat. Elles ne protestèrent pas tant contre le montant de la réduction en question, que contre l'application en général de toute réduction, vu le fait que le coût de la vie ne fait qu'augmenter. Le Parlement adopta cependant les réductions proposées, l'aile gauche (le parti agraire) votant avec les conservateurs pour la réduction des salaires qui constitue, à côté d'un certain nombre d'autres, une de leurs fins politiques communes.

*
**

Tentatives d'abolir la journée de huit heures.

En 1919 on adopta au Danemark un décret concernant la durée du travail qui admettait comme principe de base la journée de huit heures.

Ce décret groupait les travailleurs en trois classes :

1^o Ceux dont la durée du service se monte journalièrement à huit heures et dont le travail occupe effectivement ce temps.

2^o Neuf heures de disponibilité sont exigées de ceux dont le travail effectif n'occupe qu'environ la moitié de la durée du service.

3^o S'il s'agit du service de garde ou d'autres travaux plutôt légers la durée du service est de 10 heures.

Lorsqu'en 1920 la réaction eut le dessus, un gouvernement modérément conservateur succéda au gouvernement radical. Le nouveau gouvernement s'est employé sans cesse pour aggraver la situation des employés, en évaluant le travail de la plupart d'entre eux, de façon à les incorporer dans la seconde classe, qui doit fournir un travail de 9 heures par jour.

L'organisation a protesté de la façon la plus énergique contre ce mode de tourner la journée de huit heures, elle n'a pu cependant obtenir de résultats. La direction des Chemins de Fer sent sa supériorité, conséquence des circonstances actuelles défavorables dont souffrent les travailleurs de l'industrie, et elle en profite largement.

La lutte des Cheminots yougoslaves.

Il est inouï de quels moyens et de quelles chicanes le Gouvernement fait usage envers nos camarades yougoslaves, afin de les tourmenter et d'entraver toujours davantage leur liberté personnelle.

Le gouvernement n'abuse pas seulement de la façon la plus méchante de la faiblesse de l'organisation, devenue impuissante par suite des agitations communistes, mais elle répond à chaque tentative d'améliorer la situation économique par de nouvelles mesures restrictives. La loi dite « pour la protection de l'Etat » (Staatsschutzgesetz) prévoit p. ex. la détention et des amendes jusqu'à 10.000 dinars pour tout fonctionnaire de l'Etat qui participe à une grève ou qui l'occasionne. Les stipulations du code pénal ont même été étendues de façon à établir une punition de 6 mois de prison pour quiconque empêche le travail d'autrui. Sera puni de peine de prison d'un an au plus ou d'une amende de 5.000 dinars au maximum celui qui porte d'une façon ostensible des signes propres à amener une subversion de la situation actuelle, à influencer l'opinion publique ou à troubler l'ordre public. La participation à des publications hostiles à l'Etat est également sévèrement punie. En outre toute organisation visant à des fins que la loi n'admet pas, sera dissolue. En cas d'appel les tribunaux provinciaux et en dernière instance la cour de cassation décideront. Les représentants des organisations sont également poursuivis en justice pour cette raison.

L'ensemble des stipulations de la loi pour la protection de l'Etat est conçu de façon à permettre une interprétation qui empêche tout travail syndical et le rend susceptible d'être qualifié de subversif.

Ainsi, en avril 1920 les ouvriers proclamèrent, après des négociations infructueuses, la grève générale pour le relèvement des salaires. La grève fut qualifiée par les organes officiels de « traître » et de « révolutionnaire » et on procéda immédiatement à la mobilisation de tous les cheminots, même de ceux qui n'avaient jamais fait de service militaire. Vu que les grévistes ne se conformèrent pas au décret, on concentra les forces militaires et les dirigea sur Laibach (Ljubljana); 21 cheminots durent payer de leur vie leur attachement à une cause juste. Durant cette petite guerre civile organisée par le gouvernement, les cheminots de la Bosnie et de la Vojvodina furent traqués dans les forêts comme des bêtes sauvages, dans le but de les forcer à se remettre au travail. Mais comme tous les moyens que le gouvernement mit en pratique ne purent amener le résultat désiré, après 15 jours le gouvernement dut se résoudre, bon gré mal gré, à relever les salaires.

*
**

En novembre 1919, le coût de la vie était multiplié de 36,5 en comparaison avec l'avant-guerre. Les appointements n'avaient toutefois été que multipliés par 5,5. Le Ministère du Trafic s'avisait ensuite de réduire les salaires, vu que l'Etat est pour ainsi dire seul propriétaire des réseaux, d'une façon arbitraire jusqu'au quadruple des montants d'avant-guerre.

La révision des salaires qui eut lieu après la dernière lutte ouverte donna le résultat suivant :

Fin 1920 coût de la vie renchérit de 40 fois.

Le Gouvernement payait :

aux fonctionnaires des salaires correspondant à une hausse de 10 fois
aux employés des salaires correspondant à une hausse de 14 fois
aux ouvriers des salaires correspondant à une hausse de 10,5 fois

En 1921, le coût de la vie s'éleva à 56 fois celui d'avant-guerre, en 1922 à 60,2 fois. En février 1922, on fit une enquête concernant la situation des cheminots yougoslaves et on établit des parallèles entre les salaires des ouvriers yougoslaves et ceux des ouvriers des ateliers d'autres pays. Il en résulta que la situation s'était aggravée en comparaison de l'avant-guerre :

pour les ouvriers des ateliers allemands	de 66%
pour les ouvriers des ateliers polonais	de 42,2 %
pour les ouvriers des ateliers yougoslaves	de 85,3 %

Bien que le syndicat ait fait des démarches auprès du gouvernement afin d'obtenir des améliorations, il n'a pu arriver à rien, car le gouvernement le savait impuissant.

En dépit de l'attitude du gouvernement notre organisation voit accroître ses forces, l'indignation parmi nos collègues augmente sans cesse et si l'on ne met pas bientôt une fin à cette situation intenable, une nouvelle lutte, pareille à celle de 1920, sera inévitable. Il est donc désirable que tous les camarades soient au courant de la situation et de la lutte des cheminots yougoslaves à qui leur gouvernement, réactionnaire à outrance, enlève toute liberté de mouvement et toute possibilité de se développer.

L'Union suédoise du Personnel des Locomotives.

A fin 1922 l'Union groupait environ 5238 membres. Durant les trois premiers trimestres de l'année, l'effectif baissa de 123 membres ; des données précises concernant l'effectif au 1er janvier 1923 ne peuvent encore être fournies.

Dans le courant de l'année une somme de 24.841,50 couronnes a été versée en secours aux convoqués.

Participèrent à la grève, qui se fit dans l'année, 558 membres. Le nombre de jours de travail perdus ainsi, se monte à 26.103. On paya en secours aux grévistes une somme de 162.108,70 couronnes. Les dépenses totales occasionnées par la grève se montent à 193.496,35 couronnes.

Le referendum concernant une affiliation à la Fédération Syndicale donna un résultat négatif. Furent émis en faveur de l'affiliation 2177 votes, tandis que 1904 votes se prononcèrent contre celle-ci ; la majorité exigée de 2/3 ne fut donc pas atteinte.

La résistance passive comme moyen de combat des Cheminots.

Il nous semble que l'arme de la *résistance passive* n'a pas encore parmi les cheminots une notoriété proportionnelle à son importance. Il est certain que l'étude concernant l'application pratique de la résistance passive constitue un terrain encore vierge.

Nous nous proposons de mettre à l'ordre dans notre Bulletin cette question importante — évidemment en tant que des communications publiques peuvent être faites concernant ce mode de combat.

Afin d'ouvrir les débats nous reproduirons ici l'introduction à une brochure que nous avons écrite dans le temps comme secrétaire général de l'Union néerlandaise des Travailleurs des Chemins de Fer et des Tramways. L'arme de la résistance passive n'a néanmoins pas encore été appliquée en Hollande.

Nous espérons que beaucoup de camarades d'autres pays prendront part aux discussions et qu'en nous communiquant leur manière de vue ainsi que les expériences acquises dans leur pays, ils collaboreront à rendre l'étude de cette question intéressante aussi variée que possible.

* *

L'introduction de la brochure de l'Organisation des Cheminots néerlandais — il ne faut pas oublier de tenir compte des circonstances propres au pays — était conçue comme suit :

A côté de l'arme de la *grève* la « résistance passive » est une des armes les plus redoutables dont les Cheminots puissent faire usage dans leurs efforts pour arriver à de meilleures conditions d'existence et s'opposer à des aggravations.

Dans plusieurs pays on en fit déjà usage ; il faut cependant remarquer que les ouvriers ne s'y décidèrent que dans les cas où des difficultés spéciales s'opposaient à l'usage du moyen de combat par excellence : la *grève*, c'est-à-dire le refus de continuer à vendre sa capacité de travail contre une rémunération insuffisante.

Si l'organisation n'a pas les forces numériques nécessaires pour dominer l'industrie entière (ce qui peut être causé par des divisions parmi le personnel ou bien par des persécutions de la part de la Direction ou du Gouvernement), si la lutte sous forme de *grève* est rendue spécialement difficile (défense de grève, militarisation de l'industrie etc.) si le personnel ne consent pourtant pas à se plier avec résignation et docilité au refus d'accéder à ses désirs justifiés, il s'empare finalement de l'arme de la « résistance passive » ainsi que cela eut lieu en Autriche, en Espagne et en Italie.

En Angleterre le système fut appliqué en 1920 par quelques sections de l'Organisation Centrale, cette Organisation s'étant opposée à proclamer à nouveau la grève après l'action de 1919 et les sections désirant manifester leur indignation au sujet de la façon dont la Direction et le Gouvernement observaient l'accord conclu.

Ce mouvement du « work-to-rule » (la stricte observance des règlements) ne put cependant aboutir à des résultats. Disons tout de suite que plus encore que toute autre forme d'action la « résistance passive » exige — si le personnel veut rester maître de la situation — une *unité et une cohésion parfaite entre l'Organisation et ses composants.*

* *

Dans la langue courante le mot « résistance passive » indique un mode de se comporter, où l'on n'adopte pas d'attitude active, mais où l'on se borne à exécuter les ordres aussi incomplètement que possible.

Cette signification ne correspond pas entièrement au sens que nous autres, Cheminots, attachons à ce mot. Car pour nous l'application du système consista justement à obéir *rigoureusement* à tous les ordres, tels qu'ils se trouvent dans les règlements et dans les prescriptions. Dans le cas où un supérieur désire que ces ordres écrits soient exécutés d'une autre façon que ne le dit leur texte littéral, on obéit aux ordres de ce supérieur, si toutefois il n'en résulte pas de danger pour le service. Il va de soi que cet employé supérieur, est alors entièrement *responsable* des suites éventuelles de son ordre. Eclairissons ceci à l'aide d'un exemple :

L'article 80 (4) du Règlement Général sur le Service des Chemins de Fer est conçu comme suit :

« Les élèves-mécaniciens ou chauffeurs doivent être suffisamment au courant du service des locomotives pour pouvoir, si la nécessité s'en présente, les mettre en mouvement, les arrêter ou les refouler. »

Or, il arrive souvent que l'on désigne pour le service comme élève mécanicien quelqu'un qui procure plus de soucis que d'aide réelle au mécanicien. Ceci veut dire pour le mécanicien un redoublement d'effort, un travail redoublé et une attention redoublée.

Ce nonobstant bien des mécaniciens se mettent en route avec un aide pareil et fournissent du service *pour deux*.

Supposons à présent qu'un mécanicien remarque au commencement de son service qu'on lui a adjoint un élève-mécanicien peu capable, qui selon sa conviction ne répond pas aux exigences de la prescription susmentionnée. Ce mécanicien, se conformant au règlement se met immédiatement en rapport avec son chef direct afin de lui communiquer ses objections à enfreindre les règlements.

Quelle sera la situation ?

Supposons que le chef ordonne au mécanicien de faire son service assisté par l'élève inapte.

Le mécanicien sera obligé d'obtempérer à cet ordre mais, avant de commencer son service, il se déchargera sur son supérieur de toute *responsabilité* quant aux conséquences éventuelles de l'exécution de son ordre, qui est basé sur une infraction aux stipulations du règlement.

*
**

La « résistance passive », telle que nous la comprenons, revient donc en peu de mots à ceci : au refus de la part de la Direction et du Gouvernement de satisfaire aux désirs du personnel, celui-ci oppose le *refus de faire plus longtemps de sa propre initiative du travail en sus des occupations prescrites*.

Le travail et la responsabilité supplémentaires sont d'ailleurs fort peu appréciés, car le personnel qui, dans des circonstances normales, est parfois *obligé* d'enfreindre les règlements pour assurer un service convenable, est pourtant *puni* pour contravention, si quelque irrégularité se produit. Il faudrait déjà que les choses se passent d'une façon bien étrange si, après un accident, l'enquête de messieurs les Ingénieurs et Inspecteurs ne parvenait pas à désigner parmi le personnel exactement celui qui, ne s'étant pas conformé aux prescriptions, a été cause de ce qui est arrivé.

C'est le sentiment de sa responsabilité pour le fonctionnement régulier du service qui entraîne le personnel à s'imposer — quoique sous la menace perpétuelle de sanctions — dans des circonstances souvent pénibles, une tâche plus vaste que ne pourraient pratiquement lui imposer le Gouvernement ou la Direction.

Lors de la « résistance passive » le personnel exécute exactement ce que prescrivent les règlements, rien de plus, rien de moins ; dans une période pareille il décline toute responsabilité en ce qui concerne le fonctionnement du service et s'en décharge sur ceux qui — sans aucune participation du personnel — rédigèrent ces règlements et qui en refusant d'accéder aux demandes ou en aggravant des conditions de travail déjà insuffisantes, font preuve de ne pas apprécier le personnel, autant qu'il y a droit en vertu du fait qu'il est indispensable.

*
**

La résistance passive est appelée parfois un moyen moins loyal que la grève. Tout en nous déplaçant dans cet ordre d'idées nous ne pouvons nous empêcher de poser quelques questions.

En premier lieu celle-ci : quand le capitalisme a-t-il jamais fait preuve de quelque scrupule, dans son oppression et son exploitation des masses ouvrières ? Le capitalisme s'est-il jamais soucié, *avant qu'il ne se vit contraint de tenir compte de l'opposition des ouvriers*, de la loyauté des moyens qu'il adoptait dans son amour du lucre ?

S'est-il jamais préoccupé des conséquences de ses mesures pour la classe des travailleurs ? La classe de ceux qui leur vie entière — contraste terrible, et irritant avec l'existence

luxueuse des fainéants et des petits groupes d'employeurs — sont aux prises avec les difficultés et les soucis et constamment les victimes de l'humiliation et de la misère, tant morale que matérielle. Les magnats du capitalisme se sont-ils jamais de leur propre initiative cassé la tête sur ces questions ? Ont-ils jamais fait les difficiles quand il s'agissait du *choix* de leurs moyens ?

Il est vrai qu'en face d'adversaires qui se trouvent à un niveau inférieur, nous ne devons pas descendre à ce niveau. Mais ceci n'a pas lieu, lors de l'adoption de la résistance passive, qui est un moyen de combat infiniment supérieur aux pratiques infâmes du capitalisme !

Pour ne citer qu'une seule différence : la résistance passive assure en tout premier lieu la *sûreté publique*. L'application à la lettre des prescriptions peut amener des conséquences désagréables, mais elle n'atteint pas la sûreté du trafic, elle l'assure au contraire d'une façon exceptionnelle. Car à notre avis une vie humaine est d'une valeur inestimable !

Et quelle en est l'estimation dans le régime auquel nous nous opposons ?

La guerre capitaliste, ses innombrables victimes et ses conséquences indicibles de misère et d'infortune sont encore présents à la mémoire de chacun.

Quelle est auprès de la classe possédante l'évaluation d'une vie d'ouvrier, dans des circonstances « normales », abstraction faite de la guerre ? Si les ouvriers ne prennent pas soin de se faire valoir, on en ferait dans le processus de production, dans les usines, à la campagne, dans les mines, sur mer, partout enfin, où l'on fait travailler dans un but de gain, encore moins de cas que d'une vache ou d'une machine, parce que celles-ci coûtent davantage aux employeurs, si elles meurent ou sont endommagées.

Ne constatons-nous pas, d'autre part, comment le capitalisme, afin d'écartier les attaques dirigées contre lui, tâche de toutes façons d'empoisonner les esprits des travailleurs et de les induire en erreur ? Il tâche de les *diviser* et de les tenir loin de la lutte *commune* pour l'émancipation, en faisant ainsi une proie aisée à l'injustice et à l'exploitation.

En tenant compte de tout ceci, n'aurions-nous pas moralement aussi le droit, *moralement* aussi, de briser par l'arme de la résistance passive l'opposition qui entrave nos efforts visant à un sort meilleur pour nous et les nôtres ?

L'organisation des Cheminots norvégiens en 1922 - 1923.

Ce rapport-ci également s'occupe principalement des temps difficiles et de la lutte contre les tentatives d'introduire des aggravations.

Dans l'industrie privée les patrons diminuèrent depuis 1921 les salaires de 15 à 30%. Et l'État, le plus grand employeur s'est empressé à suivre cet exemple. Une aggravation de la durée du travail (journée de 8 heures) est également projetée.

L'organisation norvégienne qui célébra en 1922 ses 30 années d'existence est une union de syndicats professionnels du personnel des gares, du personnel roulant, des nettoyeurs des locomotives, des chauffeurs et des employés des Compagnies privées de Chemin de Fer.

A part cela il y a également des organisations spéciales de chefs de gare (des petites gares), du personnel des locomotives et du personnel administratif.

L'effectif total était au commencement de 1922 de 6048 membres et diminua dans le courant de l'année jusqu'à 5200. Cette diminution était de 14% contre 33% en 1921. Depuis décembre 1922 l'effectif a baissé de 43%.

La diminution pendant la dernière année s'explique par la perception d'une cotisation supplémentaire. Le rapport nous

communiqué que l'effectif va de nouveau en croissant depuis janvier 1923.

Une division d'après la religion n'existe pas auprès des cheminots norvégiens ; quelques associations locales dont certaines ont un caractère décidément « jaune » se trouvent encore hors de l'Union. Elles ne sont pas très importantes, mais elles contribuent à affaiblir le pouvoir des employés.

Le rapport parle longuement des actions menées. Une place importante est occupée par celle pour obtenir d'abord et pour défendre ensuite l'indemnité de vie chère. L'action persiste dans ce dernier but en collaboration avec les fédérations nationales des salariés de l'Etat qui comprennent 25.000 fonctionnaires. Le numéro 8/9 de notre Bulletin a déjà fourni des renseignements au sujet du point où se trouve actuellement cette action.

A la suite d'une demande que l'organisation générale adressa aux unions du personnel des locomotives et du personnel administratif, une commission fut nommée, sur la proposition du personnel des locomotives, chargée d'élaborer les détails du projet.

En ce qui concerne les propositions émanant de la Fédération Syndicale norvégienne, tendant à supprimer tous les syndicats existants et à les fusionner dans une organisation unique, l'organisation des cheminots s'est lors de son dernier congrès prononcée *contre* ce projet et *pour* la proposition du Comité Directeur de créer une seule organisation, groupant tous les salariés de l'Etat.

Par rapport aux relations internationales l'organisation se prononça pour une séparation de la Fédération Syndicale Internationale d'Amsterdam et pour l'extension de l'activité des secrétariats professionnels par l'admission des unions russes.

Un cotisation supplémentaire de 15 couronnes par membre fut prélevée au profit de la Fédération Syndicale norvégienne ce qui rapporta plus de 76.000 couronnes.

On exigea en outre de chaque membre en faveur de la grève des cheminots suédois une cotisation supplémentaire de 2½ couronnes par semaine, depuis fin août jusqu'à la mi-novembre ; ceci afin de pouvoir faire face aux obligations qui découlent d'une convention avec les organisations scandinaves des travailleurs des chemins de fer. Ce prélèvement supplémentaire rapporta 112.000 couronnes.

L'excédent pour 1922 se montait, déduction faite d'une dette contractée envers l'organisation suédoise (lors de la grève de 1920), à plus de 3.700 couronnes.

Vu que la Fédération Syndicale de Norvège prélève une cotisation supplémentaire de 2.600 couronnes par semaine et que la cotisation ordinaire a également été augmentée, le Comité Directeur de l'Organisation souligne la nécessité de procéder également pour ses membres à une augmentation de la cotisation.

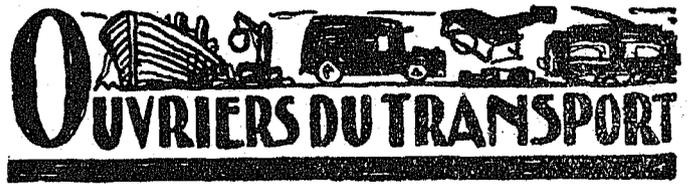
L'organisation est affiliée à la Fédération Syndicale Norvégienne, à l'Union des Cheminots scandinaves et à l'I. T. F.

Les Ouvriers des Transports par route et les Cheminots anglais.

« Les travailleurs du transport par route en Angleterre représentent, dans leur état actuel de non-organisation, un danger pour les Cheminots ainsi que pour tous les ouvriers syndiqués. » Ainsi s'exprima, lors d'une assemblée récente, M. Ernest Bevin, Secrétaire Général de l'Union des Ouvriers du Transport et Ouvriers non-qualifiés (Transport & General Workers' Union).

Des hommes sont employés sur les routes trois ou quatre jours de suite, sans avoir, à vrai dire, de repos.

On est arrivé à établir un accord avec les Unions de Cheminots afin de faire face à ce problème.



Une courte grève au port de Hambourg.

Les ouvriers des ports et docks de Hambourg, contraints par la hausse renouvelée du coût de la vie, avaient demandé une augmentation des salaires. Par suite du manque de bonne volonté de la part de messieurs les employeurs on ne put arriver à un accord et la chose fut soumise le 11 mai à la commission d'arbitrage. La décision arbitrale accorda aux ouvriers une allocation journalière de 2400 Mark, de façon à ce que le salaire total se monte à 18.600 Mark par jour.

Nous ne voyons pas très bien comment la Commission se représentait le développement des choses, en cas d'un rejet de sa décision.

Le résultat du référendum qui eut lieu le 15 mai fut un refus, acquis par une majorité de plus de ¾ des votes, d'accepter la décision arbitrale. Le 16 au matin la grève commença. Une commission d'arbitrage spéciale, qui s'était immédiatement réunie, augmenta l'allocation de 2000 Mark, ce qui fit monter les salaires à 20.600 Mark par jour. Le vote renouvelé ne donna pas la majorité de ¾ prévue par les Statuts pour la continuation d'une grève, ce qui fit que le travail fut repris le 18 mai.

Selon une communication de la presse bourgeoise, l'union des employeurs aurait accordé 5000 Mark en sus de la décision arbitrale, ce qui aurait porté les salaires à 23.400 Mark. Les hommes de confiance des ouvriers auraient refusé cette offre et auraient exigé 26.000 Mark. On dirait que ce mensonge a été lancé dans le but exprès de faire baisser les dockers hambourgeois dans l'estime publique !

Le lock-out à Nantes.

Une victoire ouvrière.

Le lock-out, dont nous avons fait mention dans notre Bulletin précédent et au sujet duquel nous avons expédié une circulaire aux organisations intéressées, s'est terminé le 13 mai par une victoire des ouvriers, dont les salaires furent augmentés de 2 francs pour les ouvriers travaillant aux pièces et de francs 2,50 pour ceux travaillant à la journée.

Le lock-out fut occasionné par le fait que les importateurs s'étaient refusés à toute augmentation des salaires malgré le coût élevé de la vie, et que les ouvriers, pensant les amener à de meilleurs sentiments, employèrent dans leurs travaux la méthode de sous-production, c'est-à-dire la grève perlée. A cette méthode les employeurs répondirent par le lock-out.

Travailleurs de l'exportation du charbon du Sud du pays de Galles.

Durée de travail.

Après trois séances de la cour d'enquête au sujet d'une proposition des employeurs tendant à introduire une troisième équipe pour les arrimeurs et déchargeurs de charbon du Sud du pays de Galles, la cour décida de s'ajourner afin de laisser aux parties le temps pour des négociations.

Le résultat de ces négociations fut qu'on arriva à un accord en date du 12 avril et qui fut suivi d'un accord supplémentaire en date du 12 mai. Ces accords établirent qu'une troisième équipe travaillerait dans tous les ports du Sud du pays de Galles. On devait commencer par une période d'essai de 6 mois. La troisième équipe travaillera si et pour autant que le désireront les employeurs, après accord avec les employés.

Il a été convenu en outre que les patrons ni les ouvriers ne demanderont avant le 30 juin 1924 une révision des stipulations des contrats collectifs pour les arrimeurs et déchargeurs de charbon; cependant, si l'on décide, à la suite de la période d'essai, de cesser le fonctionnement de la troisième équipe avant le 30 juin 1924, la période de la stabilisation des tarifs sera limitée au temps durant lequel la troisième équipe aura été en vigueur.

Il est admis que durant la période d'essai la troisième équipe ne travaillera qu'avec le tiers des wagonnets à bascule, mais si à quelque moment le travail exige, d'après l'avis des employeurs, le fonctionnement d'un plus grand nombre, la commission consultative dont il sera question ci-dessous, se réunira afin de décider au sujet de ce nombre supplémentaire.

Les heures de travail des trois équipes seront les suivantes : de 6 h. à 14 h.; de 14 h. à 22 h.; de 22 h. à 6 h., avec une intervalle d'une demi-heure dans chaque coupe pour un repas. Le samedi les heures de travail seront de 6 h. à midi avec une demi-heure de pause pour le repas.

Les hommes de la troisième équipe peuvent dans le cas de terminaison du travail dans un navire durant la coupe (ou si par suite d'un accident ou pour une autre cause il est impossible de continuer le travail à une certaine partie du quai) être dirigés vers un autre endroit d'accostage.

Une commission sera créée dans chaque port qui devra se réunir tous les mois et sera composée de représentants des employeurs et employés. Elle devra s'occuper de toute proposition émanant d'une des parties au sujet de l'accélération du travail et de l'augmentation du rendement.

Si quelque différend se présente à la suite du présent accord, celui-ci sera soumis à la Cour d'Enquête, conformément aux stipulations introductives de l'accord original du 12 avril 1923.

Allemagne.

Dockers.

Peu de temps après l'amélioration récente dans le change du Mark, les employeurs dans l'industrie des ports de Hambourg, Lubeck, Brême, Gestemunde, Nordenham, Brake et Danzig tâchèrent de réduire sensiblement les salaires.

Le salaire journalier pour les ouvriers réguliers et temporaires se montait à 16.200; les patrons avaient l'intention d'introduire une diminution de 3000 M. et de créer une différence entre les travailleurs temporaires et les réguliers, au détriment de ces derniers.

L'organisation ne réussit pas seulement à empêcher la réduction projetée, mais même à obtenir des avantages sérieux. Ainsi la différence entre la première et la seconde équipe qui était de 75 Mark, se monte à présent à 375 Mark, celle entre la première et la troisième qui était de 100 Mark est actuellement de 500. Les salaires à payer, tant aux ouvriers temporaires qu'aux permanents, sont les suivants :

Autrefois :	A présent :
1ère équipe 16.200 M.	16.200 M.
2ème équipe 16.275 M.	16.650 M.
3ème équipe 16.300 M.	16.800 M.

En outre on a considérablement augmenté les allocations pour les travaux spécialement pénibles ou sales. Voici quelle est la nouvelle réglementation :

Coltineurs, gabarriers, amarreurs et hommes des dépôts.

ancienne :	indemnité	actuelle :
7 Mark	par équipe	175 Mark
14 Mark	par équipe	350 Mark

Déchargeurs de charbon.

28 Mark	par équipe	700 Mark
---------	------------	----------

Nettoyeurs de vaisseau et de chaudières.

de 7,50 M. à 186 M. par équipe de 186.— à 1.125.— M.

Débardeurs et conducteurs de grues.

jusqu'à présent 16.227 M.

A présent 16.443 M.

Arrimeurs de charbon.

ancien :	actuel :
17.848 Mark	18.592 Mark

En outre la limite d'âge pour les ouvriers mineurs fut fixée d'une façon générale à 18 ans.

Il est significatif des conceptions sociales des employeurs qu'ils saisissent chaque occasion qui s'offre à eux pour réduire les salaires « élevés » tant détestés. Grâce à la vigilance et au zèle de l'organisation ils n'ont pas réussi cette fois. R. L.

Le règlement de l'automobilisme et le contrôle sur la formation de Chauffeurs d'automobiles en Allemagne.

La Commission du Trafic du Conseil Economique National (Reichswirtschaftsrat) adopta à une grande majorité, contre l'avis du Ministère du Trafic, une proposition faite par les délégués ouvriers tendant à ce que seuls les délégués ouvriers appartenant à une des trois orientations syndicales importantes puissent siéger dans les commissions chargées d'élaborer la réglementation de l'automobilisme et du contrôle sur l'apprentissage des chauffeurs, commissions qui sont à créer auprès des organes supérieurs d'administration.

Il est par conséquent pour ainsi dire certain que dans les commissions susmentionnées les représentants de la classe ouvrière ne pourront être que des membres des syndicats libres ou chrétiens ou bien des adhérents des syndicats de la tendance Hirsch-Dunker.

Les chauffeurs d'automobiles et l'Union allemande du Trafic.

Parmi les nombreux groupes professionnels que comprend l'Union allemande du Trafic la section des Chauffeurs d'automobiles est une des plus récentes. Un phénomène très naturel, si l'on considère que l'automobile est un moyen de transport moderne qui, il y a une vingtaine d'années, était exclusivement employé par les amateurs de sport et se développa par la suite en un moyen de transport très général.

Les rares chauffeurs de métier qui au début de ce développement se trouvaient au volant des voitures particulières restèrent le plus souvent, en tant qu'ils étaient syndiqués, dans leurs anciennes organisations, par exemple dans l'Union allemande des Ouvriers Métallurgistes et ce ne fut qu'un nombre relativement petit qui trouva le chemin de la Fédération allemande des Ouvriers du Transport (ainsi que l'Union allemande du Trafic s'appelait à ce moment).

Le développement ultérieur du transport par automobiles fit qu'il y eut un nombre considérable de chauffeurs professionnels, provenant de divers métiers, qui instinctivement ressentirent la nécessité d'un groupement, mais qui dans leurs efforts s'engagèrent sur une fausse voie. Ajoutons encore une certaine arrogance professionnelle des chauffeurs d'autos particulières qui, revêtus d'une livrée resplendissante, se considéraient d'une essence supérieure à celle de leurs collègues, les conducteurs de camions-automobiles ou ceux qui poussent leurs charrettes à force de bras.

Ainsi naquirent les Unions de Chauffeurs qui, bien que groupés dans l'Union des Chauffeurs allemands, se trouvaient parfaitement impuissants en ce qui concerne l'amélioration des conditions vraiment misérables de travail et de salaire. Peu à peu l'idée commença à poindre dans le cerveau de ces collègues que seule l'affiliation à une des importantes fédérations syndicales pouvait porter remède et au commencement de 1914 déjà, une assemblée réunie à Nuremberg se prononça pour l'affiliation à la Fédération allemande des Ouvriers du Transport.

Le déclanchement de la guerre renversa le projet et les négociations qui devaient conduire à une affiliation furent interrompues. Après la fin de la guerre on se heurta à des difficultés qui ne trouvaient point leur cause dans les personnes intéressées, mais dans les situations modifiées créées par la guerre.

Pas moins de 320.000 conducteurs d'automobiles avaient été nouvellement formés au service de la guerre, et seulement une petite partie d'entre eux retrouva du travail dans son ancien métier. Ajoutons à cela le rationnement de l'essence et du benzol, ces deux matières indispensables à l'automobile, ainsi que la limitation du trafic par automobile, prescrite depuis 1915. La conséquence inéluctable de tout ceci fut un chômage épouvantable.

La détresse occasionnée par le chômage qui jamais encore n'avait atteint un degré pareil, conduit à la conférence nationale des conducteurs d'automobiles d'Allemagne qui eut lieu à Stuttgart dans l'été 1919 et où furent représentés les groupes régionaux de la Fédération allemande des Ouvriers du Transport, ainsi que 57 unions de Chauffeurs. Les travaux de cette conférence aboutirent à une victoire complète de l'idée de l'organisation unique. On décida à l'unanimité d'effectuer l'union le 1^{er} octobre 1919 et de créer au sein de la Fédération une section nationale des chauffeurs, dont la direction serait confiée à des camarades du métier. L'affiliation des unions représentées à Stuttgart ayant eu lieu, on procéda en janvier 1920 à l'élection des dirigeants de la section.

La tâche qu'ils devaient accomplir était énorme. En premier lieu il s'agissait de créer la possibilité de travail pour les camarades chômeurs. Dans ce but on travailla d'une façon systématique à obtenir la suppression des mesures restrictives, nécessitées par la guerre, telle que la limitation du trafic par automobile, le rationnement des matières indispensables. Vers la fin de 1920 ce rationnement fut levé, la limitation du trafic ayant été révoquée au printemps déjà. L'influence qu'eut l'activité de la section en ce sens sur le degré de chômage, à Berlin uniquement, ressort clairement du fait que les 3000 collègues qui se trouvaient sans travail sur le pavé, réussirent tous à se caser. Il va de soi que dans les autres parties du pays ceci fut le cas en même mesure.

En même temps on s'efforça autant que possible à limiter la formation de nouveaux chauffeurs. La conséquence de cette activité fut le « Règlement concernant l'apprentissage de chauffeurs d'automobiles » du 1^{er} mars 1921 qui prescrivit tout ce nous jugions absolument indispensable à l'apprentissage d'un métier qui comporte certains dangers tant pour ceux qui l'exercent que pour le public. On créa des commissions de contrôle, où l'Union allemande du Trafic est représentée par 40 collègues. La refonte non encore terminée de la loi sur l'automobilisme, dont quelques parties sont déjà en vigueur sous une forme moderne, est également due en grande partie à l'activité parlementaire du bureau de la section. L'établissement de contrats applicables dans tout le pays prouve que la section s'est également remuée sur le domaine des salaires.

Dans le domaine de l'organisation on fit, ainsi il y avait lieu d'attendre, du travail admirable. On créa 250 sous-divisions indépendantes, dont 160 tiennent régulièrement des réunions pour leurs membres et pour les collègues de passage. Le lieu et l'heure de la réunion sont annoncés sur une page spéciale de la feuille professionnelle « Aviation et Automobilisme » (Luft- und Kraftfahrt). Cet organe qui paraît tous les mois, ainsi que l'organe de la Fédération paraissant tous les 15 jours, sont envoyés gratuitement à tous les membres.

Le nombre des chauffeurs, actuellement syndiqués en Allemagne, se monte à environ 35.000. En outre une partie des collègues syndiqués adhère encore à d'autres syndicats, telles que celui des métallurgistes, des ouvriers du textile, des ouvriers d'usines ou des brasseurs et meuniers. On ne pourrait nier que ce fait donne lieu à un certain éparpillement des forces.

Le Congrès Syndical de Leipsic s'est sérieusement occupé de cette question et a nommé une commission, chargée

d'examiner la chose à fond. Il est probable que la Confédération Syndicale Allemande réglera la chose par une décision, propre à fortifier le pouvoir de la Section des Chauffeurs.

En partant du principe que ce sont précisément les chauffeurs d'automobiles qui sont appelés dans une large mesure à cultiver la pensée internationaliste, la Section nationale a prié le Comité Directeur de l'I. T. F. de lui communiquer les adresses de tous les groupes de Chauffeurs affiliés à elle.

Jusqu'ici les organisations de la Belgique, du Danemark, de l'Autriche et de la Suisse ont répondu à l'appel. Les adresses des Unions de ces pays, ainsi que celles qu'on recevra encore seront publiés dans « Aviation et Automobilisme ». Nous sommes convaincus que les collègues de l'Union allemande du Trafic voyageant à l'étranger y trouveront le même accueil cordial que reçoivent en Allemagne les collègues étrangers des organisations sœurs. Espérons que cette mesure pourra porter des fruits utiles !

R. Lungmus.

Activité d'après le salaire.

Nous empruntons ce qui suit au Bulletin Mensuel de la Fédération des Ports et Docks de mai 1923 :

Les dockers de St. Nazaire en ont joué une bien bonne à leurs employeurs, voici comment ! Pendant l'année 1922, ceux-ci profitant du chômage qui avait obligé une importante quantité d'ouvriers à chercher du travail ailleurs, au mépris du contrat qui les liait aux travailleurs, décrétèrent que les salaires seraient fixés à 15 francs.

En raison de leur impossibilité de répondre comme il convenait à ce coup de Jarnac, les ouvriers subirent ce salaire, mais en se promettant bien de prendre leur revanche à la plus prochaine occasion. Elle leur fut offerte ces jours derniers.

Quelques gros navires chargés de blé vinrent s'amarrer le long des quais de St. Nazaire, le déchargement commença aussitôt mais avec une lenteur telle que ces navires tombèrent en surestaries. A l'observation qu'en firent les entrepreneurs, les ouvriers répondirent que leur rendement correspondait à leurs salaires de 15 frs., mais que si ces salaires étaient portés à 20 frs. et si le prix des heures supplémentaires et des travaux à la tâche étaient majorés de 25%, le rendement correspondrait à ces augmentations. Entretiens, un navire de charbon entra dans le port pour le compte de la Cooperative ouvrière de déchargement, la Fraternelle, et comme la Cooperative payait antérieurement, déjà, le prix de 20 frs., réclamé par les ouvriers, le travail fut exécuté normalement, c'est-à-dire dans d'excellentes conditions.

Ce fut, sans doute, une des raisons qui amenèrent les patrons à accepter les revendications ouvrières dans leur intégralité et à signer un contrat sur ces bases avec le syndicat des dockers.

Est-il nécessaire d'ajouter que le syndicat s'est fortifié de nombreuses adhésions à la suite du résultat de cette action ?

Progrès des Ouvriers du Transport.

Jusqu'à présent la « Transport and General Workers' Union » (Union des Ouvriers du Transport et Ouvriers non-qualifiés) a réussi à réunir, au moyen de fusions, 18 unions, comprenant en total 328.000 membres payant des cotisations. Nous avons livré maintes batailles et pendant l'année nous avons payé tous les secours, l'assistance en cas de grève et les frais initiaux des fusions, de nos recettes, sans toucher aux réserves. Aujourd'hui nous possédons une fortune nette de £ 450.000.

(Ernest Bevin,

Secrétaire de la Transport and General Workers' Union).



Grève des pêcheurs allemands.

Depuis le 28 mai les équipages des chalutiers à vapeur allemands sont en grève.

Sont englobés dans la grève les capitaines, les seconds, les mécaniciens, les chauffeurs, des hommes de pont et le personnel de cuisine ; les organisations suivantes sont en cause : l'Union des Capitaines et Seconds allemands de la grande pêche ; l'Union Centrale des Mécaniciens, section de la Navigation Maritime et l'Union allemande du Trafic, Section des Marins, qui nous est affiliée.

L'on pourra peut-être, éventuellement en Hollande et en Angleterre, secourir nos camarades dans leur lutte. De la part de l'I. T. F. les mesures nécessaires sont déjà été prises.

R. L.

Tentatives de réduction des salaires de la part des armateurs allemands.

Les Unions représentées dans le comité de négociations avaient pour le mois de mars soumis aux armateurs des revendications, tendant à une augmentation des salaires de 30% et à d'autres améliorations. Mais ces messieurs, encouragés par un discours récent du Ministre du Travail où celui-ci dit entre autres choses qu'on devait « mettre une fin à ces continuelles augmentations de salaire », ont retourné les choses et ont tâché de réduire de 10% les salaires déjà minimes des marins.

Les pourparlers avec les représentants des armateurs ne donnèrent aucun résultat et le Ministère du Travail dut les continuer.

La sentence arbitrale contient les stipulations suivantes :

1° Les appointements fixés par la réglementation du 2 mars 1923 ne seront pas modifiés à l'exception des heures supplémentaires, qui seront payées selon le tarif suivant :

dans le port	1500 Marks par heure
pour les matelots	1250 Marks par heure
pour les novices	600 Marks par heure
pour les mousses, aides-cambusiers ou aides-cuisiniers	500 Marks par heure

En outre l'indemnité de maladie est portée pour les cas d'hospitalisation, en vue des frais plus élevés que celle-ci comporte, à 6000 M. par jour.

2° a) La stipulation réglant d'une façon plus juste la proportion entre les salaires du 1er et du 2ème officier est incorporée dans l'annexe du contrat et y sera insérée, lors de réimpression du contrat.

b) On recommande aux parties d'entamer aussi vite que possible des pourparlers afin d'arriver à une meilleure proportion entre les salaires du capitaine et du second sur les remorqueurs et allèges de mer.

3° La stipulation concernant l'indemnité d'équipement accordée à l'étranger reste inaltérée.

4° On recommande aux parties d'arriver aussi vite que possible à un accord concernant l'interprétation du chapitre I du contrat-type pour la navigation hauturière.

5° Les biens des chefs de vivres et des commis aux vivres doivent être assurés à partir du 1er avril 1923 pour M. 1.250.000, ceux de l'intendant pour M. 1.150.000.

6° Il n'y aura pas de modifications dans les autres montants assurés.

En somme, on n'a obtenu qu'une légère amélioration des heures supplémentaires. Les armateurs ne voulurent pas céder davantage. On dirait que ces Messieurs désirent consciemment de faire naître un conflit.

De nouveaux salaires dans la navigation maritime.

Après des négociations longues et pénibles entre l'Union Centrale des Armateurs et les organisations groupées dans le Comité d'Action des Syndicats Maritimes on arriva à l'accord suivant, en dépit de l'opposition des employeurs dont nous fîmes mention récemment :

1° Tous les appointements du mois de mars calculés en Marks seront, pour le mois d'avril, augmentés de 10%.

2° A partir du 1er mai une augmentation ultérieure de 10% sur les appointements fixés pour avril aura lieu. On s'est mis d'accord sur ce point, que si le coût de la vie continue à augmenter on entamera vers la fin du mois de mai, dès que l'on pourra se rendre compte du degré de majoration, de nouveaux pourparlers, afin de discuter au sujet d'une augmentation éventuelle de ce pourcentage.

Solidarité entre Marins et Dockers.

A propos du lock-out de Nantes et pour faire suite à la communication de l'I. T. F., la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes lança l'appel suivant aux marins français :

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes.

En Solidarité avec les Dockers de Nantes.

Avis et Appel aux Equipages fédérés des Navires français.

Les manutentionnaires en marchandises du port de Nantes ont déclaré le lock-out. Nos camarades Dockers y résistent et luttent énergiquement pour vaincre leurs adversaires et les astreindre à accepter les revendications qu'ils ont présentées.

Le Ministre du travail est intervenu et a donné au Préfet de la Loire Inférieure des instructions pour amener la fin du lock-out, la reprise du travail et la réunion de la commission mixte aux fins du respect de la convention qui lie les deux parties.

En solidarité avec les dockers, le Bureau Fédéral ordonne aux fédérés de refuser toute participation au chargement ou déchargement de marchandises sur les navires ancrés à Nantes.

Il invite les membres des trois personnels navigants de ces navires qui ne relèveraient pas du contrôle fédéral de se conformer à la résolution présente.

Il est certain, qu'unaniment ils fourniront aux frères dockers les moyens de vaincre le lock-out et les remercie par anticipation.

Vive la solidarité ouvrière.

Le Bureau Fédéral :

F. Cachuat.

A. Rivelli.