



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAIT 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 13/14

AMSTERDAM, LE 15 JUILLET 1923

Sommaire : *Communications diverses :* La Conférence de Berlin. — Compte rendu sommaire de la réunion du Conseil Général de l'I. T. F., tenue à Amsterdam les 17 et 18 juin 1923. — Mise au point. — Adhésion au point de vue du Conseil Général concernant la Russie. — Communications du Bureau. — Les travailleurs des transports italiens dans l'œuvre de résurrection. — La journée de six heures. — *Cheminots :* La lutte des Cheminots suisses pour le relèvement des salaires. — Autriche. — Réduction de salaires pour les Cheminots anglais. — Une nouvelle attaque aux salaires des cheminots anglais. — Développement de l'Organisation anglaise. — Congrès de l'Union des Cheminots yougoslaves. — Nouvelles aggravations menaçant les Cheminots hollandais. — 9^{ème} Congrès de la Fédération des Cheminots Luxembourgeois le 3 et 4 juin à Echternach. — Les Cheminots luxembourgeois. — L'Union néerlandaise des Ouvriers des Chemins de Fer et des Tramways. 1921-1922. — Vacances en Suisse. — *Ouvriers du Transport :* Conflit dans le port de Gothembourg. — Grève des dockers en Angleterre. — Conducteurs d'Automobiles. — Rapport sur la Hongrie. — Action parmi le personnel des Tramways en France. — L'Union allemande du Trafic. — Congrès des Ouvriers du Transport tchèques-allemands. — *Gens de mer :* Résolutions votées par la Conférence de Londres des Gens de Mer les 15 et 16 mai 1923. — Grève dans la grande pêche. — Continuation du conflit dans la grande pêche allemande. — Grève des Marins yougo-Slaves. — Un pas de plus vers l'Unité des Marins. — Nouveaux salaires pour les Mécaniciens anglais. — Fusion de l'Union norvégienne des Marins et des Chauffers avec l'Union des Ouvriers du Transport. — « Comment on fait le jeu de l'employeur » par M. Havelock Wilson.

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

On est prié de ne pas mentionner de noms propres sur le
courrier adressé à l'I. T. F., mais de mettre simplement

I. T. F., Case Postale 996,
Amsterdam.

La Conférence de Berlin.

Dimanche 17 et Lundi 18 juin, le Conseil Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport se réunit à Amsterdam afin de fixer son attitude à l'égard de la conférence tenue à Berlin les 23 et 24 mai entre les représentants de l'I. T. F. et ceux des unions pan-russes des ouvriers des transports, des cheminots et des marins et de se prononcer au sujet des résolutions provisoires qui y furent adoptées.

A l'exception du camarade Thomas, le représentant des Cheminots britanniques, tous les membres du Conseil général étaient présents à la séance. Les résolutions adoptées après de longues et amples discussions peuvent donc être considérées comme rendant l'opinion générale ou du moins celle de la grande majorité des organisations adhérentes à l'I. T. F.

Vous trouverez plus loin le texte de ces deux résolutions.

Dans l'article de fond du dernier numéro de notre bulletin, où furent publiés également les manifestes et les résolutions de la conférence de Berlin, nous avons souligné l'importance de la conférence et le caractère provisoire de ses résolutions et exprimé l'espoir et le souhait que le Conseil Général et les organisations affiliées jugeraient ces résolutions, animés du désir de former dans l'intérêt du prolétariat de tous les pays une puissance unie et inébranlable et qu'ils les sanctionneraient et les appliqueraient.

Le Conseil Général de l'I. T. F. n'a pas approuvé — ses résolutions le démontrent — les décisions provisoires prises à Berlin.

La cause de cette attitude est de double nature.

Le désir unanime de tous les membres du Conseil Général était de créer l'unité, non seulement avec les camarades russes mais encore avec tous les travailleurs révolutionnaires des Transports, des Chemins de Fer et de la Mer, qui se trouvent encore hors des rangs de l'I. T. F. Mais les avis étaient partagés, quant à la possibilité d'arriver à cette unité et quant au moment où elle deviendrait réalisable. En opposition à ceux qui soutinrent l'opinion qu'il était du devoir de l'I. T. F. de réaliser l'unité parmi tous les travailleurs des transports, dès que l'occasion s'en présentait et indépendamment d'autres groupes ouvriers, une partie du Conseil Général exprima l'avis que l'I. T. F. ne devait agir, en toute occurrence, qu'en parfait accord avec les dirigeants de la F. S. I.

La ratification des résolutions de Berlin, rendue déjà fort difficile par cette dernière manière de voir — d'ailleurs très plausible si l'on considère la question d'un point de vue d'organisation, — devint totalement impossible, à cause de la hâte inconsidérée que les organisations russes, ainsi que les groupes et minorités, orientés vers Moscou, mirent à vouloir procéder à l'application de ces résolutions.

Sans attendre la séance du Conseil Général, qui devait approuver les résolutions provisoires, ils tâchèrent immédiatement de créer dans les différents pays des commissions communes. La forme et le ton des invitations qu'ils lancèrent, témoignent que dans ces cercles on ne se fait pas précisément une idée exacte des relations à établir. Pour comble de maladresse, la publication d'un article circonstancié de Losovsky,

dans lequel il crut devoir opposer les uns aux autres les représentants de l'I. T. F. à la conférence de Berlin, barra complètement la route.

Ce serait toutefois une assertion fautive que de vouloir prétendre que les décisions de Berlin auraient été adoptées, si cette publication n'avait pas eu lieu ; elle ne manqua évidemment pas de faire une forte mauvaise impression et n'était en effet pas précisément apte à soutenir les assertions de ceux parmi les membres du Conseil Général qui croyaient à la sincérité des camarades russes.

Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer qu'on ne manqua pas d'attacher une grande importance au lien moral qui existe entre les secrétariats Professionnels Internationaux et la F. S. I., mais que d'autre part l'attitude irréfléchie, inconsidérée et non justifiable de la partie adverse a singulièrement contribué à rendre difficile la position de ceux qui étaient favorables à l'adoption.

L'I. T. F. s'est à présent adressée à la F. S. I. dans l'espoir de voir la question de l'unité de front avec les camarades russes bientôt soumise à une conférence des Secrétariats Professionnels Internationaux.

Dans la prochaine réunion le Comité Directeur de la F. S. I. discutera de la résolution adoptée par le Conseil Général de la I. T. F. Nous ne pouvons en attendant qu'exprimer l'espoir que le Comité Directeur de l'Internationale Syndicale saura trouver la route qui puisse nous mener à l'unité dont le mouvement ouvrier a un si impérieux besoin.

*
**

Pour terminer quelques remarques d'ordre purement personnel.

Je crois que ce n'est désormais un secret pour personne que personnellement, je me suis employé de toutes mes forces, je me suis donné tout entier afin d'arriver à une entente avec les ouvriers russes. Personne dans l'I. T. F. n'est responsable plus que moi de ce qui eût lieu à Berlin, du fait de la conférence même, ainsi que de la publication des manifestes et résolutions. Pour autant que cela était encore nécessaire, j'ai écarté durant la séance du Conseil Général chaque doute sur ce point. Je tiens à déclarer encore ici que, si des fautes furent commises par l'I. T. F., c'est moi qui en suis coupable, si l'on a besoin d'un bouc émissaire, ce ne peut être que moi.

Le président Williams fut mon porte-parole quand il mit en son nom et au mien nos mandats respectifs, comme président et secrétaire de l'I. T. F., à la disposition de l'assemblée. Elle n'a pas accepté notre démission et a insisté pour que nous restions tous les deux à notre poste, en nous renouvelant sa confiance entière, tant en ce qui concerne le passé, que pour l'avenir.

Je suis resté à mon poste et je ne le quitterai pas tant qu'il me sera permis de jouir de la confiance du Conseil Général et des organisations affiliées. Je tiens, cependant à ce qu'il ne reste pas l'ombre d'un malentendu à l'égard de mes idées et de mes convictions, à l'égard de ce que j'ai fait et de ce que je ferai encore.

Les efforts que j'ai faits, les démarches que j'ai tentées et que je croyais entreprendre en accord avec les conceptions de la majorité des organisations affiliées, ne sont pas les conséquences d'une velléité subite et ne sont pas non plus causées par la déception ou par d'autres motifs d'ordre sentimental, ainsi que l'on voudrait faire croire de certaine part. Tous mes efforts visant, ont visé et continueront à viser à l'établissement de l'unité dans le mouvement ouvrier, car je suis convaincu jusqu'au fond de l'âme que le mouvement ouvrier, soit-il orienté vers la gauche ou vers la droite, est menacé dans son existence même par la réaction, de plus en plus hardie.

J'aimerais répéter ici textuellement ce que j'ai exprimé à la fin de mon exposé au Conseil Général :

« Je le dis ouvertement : quoiqu'il arrive, quelle que soit la décision que vous prendrez, je continuerai à travailler, je

continuerai à m'efforcer à réaliser l'unité du prolétariat. Je continuerai à m'employer, ainsi que je l'ai fait jusqu'à présent, pour soulever la classe ouvrière dans une lutte contre la guerre, le militarisme et le capitalisme. Je crois qu'il est de mon devoir, où que je me trouve, dans l'I. T. F. ou hors de ses rangs, tant que je serai socialiste révolutionnaire et tant que je serai à même de travailler dans l'intérêt de la classe ouvrière, de sacrifier mes forces et ma vie, s'il le faut, dans l'esprit et la conviction qui m'ont animé ces derniers temps. Car je suis convaincu que ce n'est qu'en menant la lutte de classe sans égards, que le mouvement ouvrier réussira à atteindre le but qu'il s'est fixé. »

Après avoir posé ceci en principe, je me déclarai prêt à rester à mon poste comme secrétaire de l'I. T. F. C'est animé de cet esprit que je continuerai à accomplir ma tâche. Il va sans dire que, comme secrétaire de l'I. T. F., je me tiendrai strictement aux lignes de conduite, tracées par le Conseil Général et par les résolutions des Congrès.

Edo Fimmen.

Compte rendu sommaire de la réunion du Conseil Général de l'I. T. F., tenue à Amsterdam les 17 et 18 juin 1923.

Les membres suivants étaient présents :

Robert Williams, Président (Londres) ; M. Bidegaray (Paris) ; W. Brodecky (Prague) ; J. Döring (Berlin) ; T. Gómez (Madrid) ; H. Jochade (Berlin) ; Ch. Lindley (Stockholm) ; C. Mahlman (Anvers) ; G. Sardelli (Rome) ; J. Tomschik (Vienne) ; Joh. Brautigam et P. Moltmaker (membres du Comité Directeur) ; Edo Fimmen (Secrétaire Général) ; N. Nathans (Secrétaire adjoint).

En ce qui concerne les rapports avec les syndicats russes les résolutions suivantes furent adoptées après amples discussions :

I.

Le Conseil Général de l'I. T. F. regrette que par suite de l'accord conclu entre les représentants de son Comité Exécutif et les représentants des organisations panrusses des Ouvriers du Transport, des Cheminots et des Marins lors de la conférence tenue à Berlin les 23 et 24 mai derniers un différend ait surgi entre l'I. T. F. et la F. S. I.

Le Conseil Général de l'I. T. F. est d'avis qu'une collaboration aussi étroite que possible entre les Secrétariats Professionnels Internationaux et la F. S. I. est dans l'intérêt de la classe ouvrière et que, en vue de la situation actuelle, une concentration de toutes les forces prolétariennes, qu'elles soient ou non adhérentes à la F. S. I., est indispensable dans l'intérêt de la lutte contre la réaction, le militarisme et les dangers de guerre.

En considération de ces faits, le Conseil Général de l'I. T. F. invite le Comité Exécutif de la F. S. I. à s'employer, de concert avec la Centrale Syndicale Russe, respectivement avec l'Internationale Syndicale Rouge, afin d'établir les bases pour une concentration de toutes les forces prolétariennes et d'envisager, en accord avec les Secrétariats Internationaux Professionnels, la question, s'il est possible d'arriver à présent déjà à une concentration de ce genre dans certaines industries, en attendant que l'Unité, tant nationale qu'internationale, se fasse plus tard sur toute la ligne.

II.

Le Conseil Général de l'I. T. F. après avoir pris connaissance dans sa réunion du 17 et 18 juin 1923 de la Conférence tenue les 23 et 24 mai à Berlin avec les représentants des Ouvriers des Transports russes, dans le but d'arriver à une collaboration contre la guerre, la réaction et le fascisme, déclare ce qui suit :

Le Conseil Général est d'avis qu'une concentration de toutes les forces prolétariennes dans la lutte contre la guerre, la réaction et le fascisme est toujours nécessaire dans l'intérêt du prolétariat et déclare que les délégués de l'I. T. F. qui ont pris part aux délibérations de la Conférence de Berlin des 23—24 mai se sont, dans cet ordre d'idées, employés afin d'arriver à l'Unité Syndicale.

En conséquence des décisions prises aux Congrès de Christiania, Genève et Vienne l'I. T. F. est disposée à collaborer avec toutes les forces prolétariennes, prêtes à mener la lutte contre la guerre, la réaction et le fascisme. Il faut cependant poser comme condition préalable, pour arriver à l'Unité syndicale avec l'I. S. R. ou avec une partie de cette organisation, que l'I. S. R. donne aux organisations qui lui sont affiliées l'ordre de cesser sur toute la ligne les hostilités contre les organisations affiliées à la F. S. I. et que l'I. S. R. garantisse l'exécution de cet ordre. Il est en outre nécessaire que les syndicats russes se déclarent prêts à faire usage, en Russie également, de tous les moyens propres à combattre la guerre, la réaction et le fascisme.

* *

Furent admises comme membres :

l'Union des Mécaniciens et Chauffeurs anglais ;

l'Union des Ouvriers des Transports et des Manutentionnaires de Tchéco-Slovaquie.

La demande d'adhésion de cette dernière organisation nous parvint durant l'assemblée. (La demande des dockers américains ne nous arriva que le lendemain.)

On décida d'envoyer une missive de sympathie au camarade Remans, le permanent de l'Union Centrale néerlandaise des Ouvriers du Transport, qui se trouve toujours en prison à Aix-la-Chapelle, pour son action parmi les équipages hollandais des chalands du Rhin, dans le but d'empêcher qu'ils supplantent leurs camarades allemands.

Mise au point.

A propos de la publication dans le No. 11/12 de notre *Bulletin* du compte-rendu de la Conférence de Berlin, le camarade *Bidegaray* nous a fait parvenir quelques remarques.

Il s'oppose aux deux passages suivants qui se trouvent sous l'entête « 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 Andrejev et Lozovski. Dans ces discours, comme dans les déclarations des camarades Fimmen, Döring, Bidegaray, Lozovski, Andrejev etc., la nécessité indispensable de la formation rapide du front uni de tous les ouvriers des transports fut unanimement reconnue. »

et plus loin :

« Au cours de la discussion la volonté unanime se manifesta de passer de la parole à l'action pour réaliser l'unité de 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. »

Le camarade *Bidegaray* fait remarquer en premier lieu que le premier jour il n'a pu assister à la Conférence, n'étant arrivé à Berlin que le 23 mai au soir ; il dut donc apprendre, par de brèves communications verbales ce qui avait été discuté pendant la première journée. Il souligne ensuite le fait que ses premières paroles furent pour exprimer sa surprise de voir Losovski, attendu qu'il n'avait jamais été question de sa participation et il rappelle avoir déclaré nettement de ne concevoir le front unique que dans l'unité syndicale, autonome et débarrassée de toute tutelle politique. Il rappelle en outre sa déclaration qu'il était heureux d'entrer en contact avec les camarades russes, mais que, s'ils voulaient que cette entrevue ait une suite heureuse pour le mouvement, il fallait qu'ils fassent cesser leur campagne d'injures, d'insultes et de diffamation. Bienqu'étant d'accord sur le principe de la résolution proposée, il lui paraissait indispensable que la lutte devait s'engager contre toutes les guerres, toutes les réactions et tous les fascismes. Il rappelle encore son assertion que la Conférence ne pouvait prendre de décisions définitives, mais qu'une assemblée du Comité Exécutif devait délibérer sur les différents points du projet de résolution et que l'I. T. F. n'avait pas le droit de prendre de pareils engagements envers les camarades russes sans saisir la F. S. I. de ses projets.

* *

Nous nous empressons de publier, selon son désir, les remarques du camarade *Bidegaray*. Il va de soi que dans un compte-rendu aussi sommaire des discussions, il n'était pas possible de rendre les différentes opinions énoncées par les délégués. Le compte-rendu ne pouvait par conséquent pas être complet et n'a d'ailleurs pas la prétention de l'être.

Adhésion au point de vue du Conseil Général concernant la Russie.

James O'Grady, membre du Parlement, Secrétaire de la Fédération anglaise des Ouvriers d'usine et Président de la Fédération Internationale des ouvriers d'usine, qui représenta la F. S. I. en Russie durant l'action de secours, a écrit les lignes suivantes dans le « Daily Herald » du 26 juin, au sujet de la résolution adoptée par le Conseil Général de l'I. T. F. :

« Dans votre numéro de Lundi je trouve sous l'entête : « Le Front Unique » un article contenant une résolution adoptée par la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, invitant la Fédération Syndicale Internationale à entrer en relations avec la Fédération Syndicale Russe dans le but de grouper et d'unir toutes les forces de la classe ouvrière, etc.

C'est avec satisfaction que moi qui ai eu l'expérience du contact avec le syndicalisme russe, je prends connaissance de cette résolution.

J'ai été peiné par l'attitude de la F. S. I. envers nos camarades russes, car bienqu'ils soient affiliés à l'Internationale Rouge, il existe chez eux un désir très sincère — sans arrière-pensées — d'entrer en relations directes avec le syndicalisme de l'Europe occidentale.

Ce qui se passa à Moscou.

Laissez-moi vous raconter une de mes expériences. Je fus invité en mars 1922 à prendre la parole à une assemblée de représentants d'organisations des industries chimiques, réunie à Moscou ; ils me demandèrent, en ma qualité de président de la Fédération Internationale des ouvriers d'usine, pourquoi leur demande d'adhésion avait été rejetée.

Je répondis que les ouvriers russes avaient posé des conditions qui rendaient leur affiliation impossible. Après quelques discussions ils firent sur mon conseil une nouvelle demande, sans conditions cette fois et en se déclarant entièrement d'accord avec les statuts de la Fédération Internationale des ouvriers d'usine.

Cette nouvelle demande fut discutée par notre Comité Exécutif et j'insistai pour que l'on admette l'union des travailleurs d'usine russes. Mais je plaidai en vain, car on résolut de demander l'avis du bureau de la F. S. I.

Je savais d'avance quelle serait la réponse de la F. S. I. Pas d'affiliation, tant que les travailleurs russes n'étaient pas sortis de l'Internationale Rouge. La Fédération Internationale, dont je suis le Président, se conforma à cet avis.

Politique d'autruche de la F. S. I.

Inutile de dire que je ne suis point d'accord avec cette politique d'autruche. Je suis convaincu jusqu'au fond de l'âme que dans les temps à venir la F. S. I. regrettera amèrement de l'avoir suivie. Si la F. S. I. juge que la politique des syndicats rouges est mauvaise et dangereuse pour le syndicalisme de l'Europe occidentale, l'unique moyen à mon avis de les en convaincre, c'est de les amener à nos côtés.

Le régime économique de la révolution russe change peu à peu à la suite des circonstances économiques mondiales. N'aurions nous rien à apprendre de l'expérience de nos frères russes et eux, ne pourraient ils rien apprendre en se rendant compte de nos difficultés ?

Je crois que les syndicalistes de l'Europe occidentale doivent comprendre une bonne fois que la Russie est un grand pays qui a fait une révolution heureuse contre un régime politique et économique qui subjuga son peuple durant des siècles et que par suite de cette révolution ce régime a été foncièrement détruit.

Une réaction devait suivre inévitablement. Cependant, soyons persuadés qu'en dépit de la rétrogression partielle du gouvernement russe — de concert avec les Syndicats Rouges — la modification de la situation en Russie, modifiera la situation économique et politique du monde entier.

Un préjugé.

Mon humble avis c'est qu'il est de notre devoir de nous employer pour que ce processus s'accomplisse et d'insister auprès du mouvement socialiste et syndicaliste des différents pays afin qu'il se garde de préjugés.

Je reproche à la F. S. I. d'avoir des préjugés et c'est pourquoi je tiens à exprimer ma satisfaction au sujet de la résolution adoptée par le Conseil Général de l'I. T. F.

Je suis profondément convaincu qu'elle indique la voie qui mène vers l'émancipation économique et politique des travailleurs du monde entier.

Communications du Bureau.

Nouvelles affiliations.

Nous avons reçu des demandes d'adhésion de : *l'Union des Ouvriers des Transport et des Manutentionnaires de Tchecoslovaquie ; l'Union des Ouvriers des Ports et Docks de l'Amérique du Nord et du Canada.*

C'est la première demande qui nous est parvenue des organisations hors d'Europe. Nous espérons que l'exemple de cette organisation pionnière sera largement imité.

Camarades des autres parties du monde, votre place est également dans notre Internationale !

*
**

Affiliation des Ouvriers des Transport finlandais.

L'Union finlandaise des Ouvriers des Transports, des Scieries et des Usines nous a adressé une demande d'adhésion, pour sa section des Transports.

*
**

Expulsion de la Fédération des Marins italiens.

Etant donné le fait que la Fédération des Marins italiens collabore avec les fascistes, elle a été expulsée de l'I. T. F.

*
**

Notre dernière brochure.

L'Union suédoise du Personnel des Locomotives nous a commandé 300 exemplaires.

*
**

Congrès.

Fédération des Cheminots espagnols, *Madrid*, 22 juillet et jours suivants.

*
**

Protestation contre les persécutions en Hongrie.

L'Union des Cheminots yougoslaves et la Centrale Syndicale yougoslave ont protesté ensemble auprès de la légation de Hongrie de leur pays contre les persécutions dont les camarades hongrois sont l'objet.

*
**

Questionnaires Cheminots et Ouvriers des Tramways.

Nous insistons sur une prompt réponse aux questionnaires en question.

*
**

Questionnaires Gens de Mer.

Ces jours-ci des questionnaires ont été expédiés concernant plusieurs questions importantes touchant les Marins.

Nous prions d'y répondre avec promptitude et exactitude.

*
**

Questionnaire sur la Socialisation des Moyens de Transport.

L'Union néerlandaise des Ouvriers des Chemins de Fer et des Tramways nous fit déjà parvenir des données. Nous espérons que son exemple sera bientôt suivi.

Les travailleurs des transports italiens dans l'œuvre de résurrection.

C'est triste, infiniment triste. . . .

Chaque jour, chaque heure les hommes qui sont à la tête de la chose publique en Italie ne font autre chose que lancer des décrets insidieux, ayant pour but de réduire à la famine tous les travailleurs des transports.

Les Cheminots, les Employés des Tramways, les Ouvriers des Ports, les Agents de la Navigation intérieure se trouvent à présent à bout en ce qui concerne les salaires et les libertés politiques et syndicales.

Il ne sert à rien de critiquer ou de se mettre en colère. Les syndiqués ont — nous aurons l'occasion de le faire remarquer plus loin — déjà compris dans quelle situation chaotique se trouve le fascisme italien et ils marchent graduellement vers la reconquête de la position qu'ils avaient su se procurer et qui leur fut lâchement arrachée et disputée par ceux qui ne savent pas ce que c'est que le travail.

Parlons, pour le moment, des événements actuels :

Le personnel des chemins de fer secondaires et des tramways.

Les employeurs dans l'industrie des Transports ont entrepris depuis longtemps la lutte contre les contrats de travail qu'ils tentent, avec la complicité du gouvernement, de rendre moins favorables.

Les tentatives des employeurs ont été couronnées de succès ; ces succès consistent en des dispositions restrictives et en la réduction de l'indemnité de vie chère, décrétée par le Ministre des Travaux Publics.

Messieurs les industriels ne voulurent cependant pas en rester là. Ils demandèrent en effet, non sans les obtenir, d'autres satisfactions au gouvernement fasciste. Un décret récent

autorise les entreprises des Chemins de fer et des Tramways à licencier un nombre considérable d'employés, en fixant une indemnité insuffisante et des critères qui semblent s'inspirer à une sélection soignée parmi le personnel, dans le but d'éliminer tout développement syndical.

L'Etat a accompli une de ces actions arbitraires qui actuellement sont à la mode en Italie, en s'interposant dans les rapports entre les employeurs et les ouvriers des transports. Abstraction faite de toute considération d'ordre politique, le gouvernement a commis une monstruosité juridique dont l'organisation espère avoir raison.

Les sélections visent tous les organisateurs et tous les bons syndiqués qu'on renvoie sans merci ; elles épargnent les adeptes du parti dominant.

Le régime institué par la réaction gouvernementale, collaborant avec les employeurs, a eu des conséquences assez graves, spécialement dans les petites villes. L'organisation des petits cheminots (Syndicat des Transports secondaires) s'est déjà senti des suites d'événements aussi funestes.

Les Syndicat des Ouvriers des Tramways italiens qui compte la plupart de ses syndiqués dans les grands centres, où de fortes unités sont groupées, a pu jusqu'ici et continue à pouvoir faire face à la situation dans des conditions plus avantageuses.

Nous pouvons constater en somme que, malgré la lutte qui continue sans merci contre nos syndiqués, ceux-ci résistent bravement. L'on remarque même partout un réveil des énergies qui jusqu'ici étaient forcément latentes.

L'exode hors des rangs fascistes a commencé depuis quelque temps et les demandes de la part d'ex-fascistes à être à nouveau admis dans nos organisations, ne sont pas infrequentes.

La Fédération des Travailleurs de la Mer.

Elle continue sa politique fascistophile sous la pression et sous la direction personnelle du secrétaire Giulietti, qui est responsable du passage complet au fascisme d'une organisation aussi importante.

Nous n'avons rien à ajouter à ce que nous avons déjà eu l'occasion de dire à cet égard. Il nous semble toutefois opportun de vous signaler un petit épisode qui prouve où en sont arrivées l'obséquiosité et le servilisme du capitaine Giulietti. J'emprunte ce qui suit aux journaux :

« La Fédération Maritime a adressé au Ministre de la Marine, M. Thaon di Revel, lorsque celui-ci fut nommé duc, le télégramme suivant : Duc Revel — Ministre Marine — Rome — Gens de mer fédérés saluent en vous le chef de la victoire de la mer. Respects, Giulietti. Le Ministre y a répondu comme suit : Capitaine Giulietti — Président Fédération Maritime Gênes — Le salut des gens de mer m'est particulièrement agréable parce qu'émanant de travailleurs contribuant en si large mesure au bien-être national — Amiral Revel. »

Le Syndicat des Cheminots italiens.

La situation reste très grave. Le nombre de ceux qui ont été révoqués et de ceux qui vont l'être, s'élève déjà à plusieurs milliers de cheminots ; le texte du décret réglant les normes du licenciement s'inspire au désir acharné de représailles politiques. Le Haut Commissaire du Gouvernement fasciste a déclaré nettement dans ses nombreux interviews que ceux qui s'employèrent en faveur du syndicat doivent être licenciés.

Les faits suivants sont de date récente : la suspension du service du Conseil de la section de Reggio en Calabre, pour avoir favorisé la quête parmi les cheminots qui désiraient donner une preuve de leur affection aux camarades révoqués ; la révocation de groupes du personnel roulant parce qu'ils n'avaient pas remarqué certaines inscriptions sur les wagons

des trains qu'ils accompagnaient ; l'agression de deux camarades de Parme, parce qu'ils n'avaient pas obéi à l'ordre de démissionner de leur fonction syndicale de chefs de groupe ; la circulaire du Chef du Service de Traction prescrivant aux bureaux de son ressort de dénoncer tous ceux qui sont inscrits membres du syndicat ou qui lisent la « Tribuna » (le journal du Syndicat), la confiscation des carnets à souche et de sommes d'argent par le tribunal de Fortezza, qui qualifia de souscription clandestine l'encaissement des cotisations et la quête en faveur des Cheminots frappés, le licenciement du camarade Innocenzi de Rome, uniquement parce qu'il avait participé au mouvement en faveur des révoqués parmi les agents entrés en fonction après le 24 mai 1915.

Il est bien évident que le point de mire est toujours le même.

Mais ceci ne suffit pas, encore.

Par suite du fait que l'on a trouvé sur les voitures des chemins de fer des inscriptions à la louange du Roi, de Nitti et autres inscriptions aucunement subversives, le tyran des Chemins de Fer, M. Torre a cru devoir suspendre du service et du traitement 62 agents. L'idée est admirable, en effet ! Où est la preuve de la responsabilité de ces 62 employés, même en admettant que ces inscriptions étaient criminelles, ce qui paraît absurde quand on considère les choses du point de vue de la logique la plus élémentaire ? Mais à présent on ne doit plus s'étonner de rien. Nous vivons de surprises et le sort des esprits indépendants est plus que jamais incertain, tandis que l'absurde est à l'ordre du jour.

Les cheminots restent en grande majorité fidèles à leur organisation, même s'il leur est matériellement impossible de faire leur devoir de syndiqués. Ils savent que le salut se trouve dans leur volonté inébranlable et dans le pouvoir de leur organisation qui s'affirmera, dès que la suppression de la liberté diminuera ou cessera.

Secours pour les camarades italiens persécutés.

Nous avons reçu de l'Italie la lettre suivante, éloquentة dans sa simplicité !

« Nous avons bien reçu la somme que vous nous avez destinée et nous vous remercions de votre assistance fraternelle qui nous permettra de secourir les familles de plusieurs de nos camarades frappés.

Les journaux vous auront appris que notre situation s'est aggravée par suite d'une nouvelle mesure qui fait qu'environ 3000 Cheminots seront congédiés, dans la presque totalité nos secrétaires de section, membres des Bureaux des sections, membres des commissions locales, membres chargés d'encaisser les cotisations etc. etc. Et sans aucun doute dans le courant de ce mois d'autres révocations suivront, frappant tous ceux qui s'intéressent encore à la vie de notre organisation.

Vous comprendrez combien ceux qui ont été atteints comptent sur l'aide solidaire du prolétariat tout entier. »

La journée de six heures.

Le Congrès de la Fédération Syndicale anglaise qui se réunira en Septembre prochain, devra se prononcer au sujet de la proposition présentée par l'Union Nationale des Cheminots, visant à inscrire la journée de 6 heures au cahier des revendications.



La lutte des Cheminots suisses pour le relèvement des salaires.

En Suisse les appointements des agents des Chemins de Fer Fédéraux sont fixés par le Parlement. Le Conseil Fédéral soumet à ce sujet des propositions aux deux chambres après s'être mis d'abord en rapport avec les représentants des organisations du personnel, qui se sont créé dans l'union des agents confédéraux et du personnel des services publics une organisation centrale. Ces discussions ont une valeur plus ou moins problématique, puisqu'il ne s'agit pas de négociations dans le vrai sens du mot, mais seulement d'entendre le personnel. Parfois il n'est pas possible de se mettre immédiatement d'accord ce qui fait que la décision définitive est presque toujours prise par le Parlement, où les tendances réactionnaires dominent. Durant les années de guerre, quand le coût de la vie ne faisait qu'accroître, les indemnités furent fixées pour une année entière; une fois qu'on se mit à diminuer les salaires, on décida de ne fixer les indemnités que tous les 6 mois, créant ainsi la possibilité de réduire les salaires plus rapidement. La première réduction porta sur les indemnités de résidence et les allocations familiales. A partir du 1er juillet 1922 l'indemnité dite de base fut également diminuée et on adopta comme base un indice de 170. Sur les salaires les plus bas, insuffisants déjà avant la guerre, on accorda une indemnité spéciale.

Les degrés inférieurs de l'échelle des salaires furent surtout atteints. On décréta que pour ceux-ci la hausse du coût de la vie avait été durant la guerre et dans les années 1919, 1920 et 1921, plus que contrebalancée par les augmentations et qu'il y avait lieu à une réduction plus importante. Le 1er juillet 1923 une nouvelle fixation devra avoir lieu. Depuis l'établissement des indemnités actuelles en décembre 1922, le coût de la vie a augmenté et tout semble présager qu'elle augmentera encore. Les représentants du personnel soutinrent qu'on devait accorder pour le second semestre des indemnités pareilles à celles du premier. Dans sa motion au Parlement le Conseil Fédéral déclare qu'en vue des circonstances actuelles on doit se tenir au chiffre indice de 170. Ce qui revient à dire qu'une réduction ultérieure n'est pas justifiée. Cependant, chose curieuse, on proposa d'introduire une réduction des salaires. En premier lieu on devait diminuer l'indemnité dite sociale qui est accordée pour des salaires jusqu'à 3000 francs. Cette réduction ne frappe de nouveau que les petits fonctionnaires. En outre l'allocation familiale devait être réduite de 150 à 120 francs par enfant et on devait établir une différence dans l'indemnité de résidence pour les agents mariés et les célibataires.

Au lieu de 500, 400, 300, 200 ou 100 francs, d'après la classe dont fait partie la localité dont il s'agit, les célibataires ne recevront plus que 300, 250, 200, 150 ou 60 francs.

Les propositions du Conseil Fédéral ont causé une vive indignation parmi tout le personnel. Elle est augmentée par le fait que les Chemins de Fer Fédéraux veulent en même temps introduire une prolongation des heures de travail. En ce qui concerne la réduction des salaires, la commission du Conseil National, dont fait également partie Bratschi, le Secrétaire général de la Fédération des Cheminots, a décidé de proposer au Conseil National de maintenir dans ses proportions actuelles l'indemnité de vie chère et l'allocation familiale et de ne réduire que l'indemnité de résidence pour les célibataires, tout en appliquant aux célibataires, soutiens de famille, le barème des agents mariés. Reste à voir si le Conseil, où l'influence des gros industriels et des agriculteurs est grande, adoptera les propositions de la commission. Après le Conseil National, le

Conseil des Etats doit encore s'exprimer sur la question et ce dernier est bien plus enclin à favoriser les tendances de réduction. Pour être valable toute décision doit avoir été approuvée par les deux conseils et on a déjà vu le Conseil National revenir sur une décision favorable par suite de l'attitude du Conseil des Etats. Il faut qu'on tienne compte dans le cas qui nous occupe de cette possibilité.

Ce qui est certain, c'est que les cheminots suisses, ainsi que les autres salariés de l'Etat, se trouvent devant une lourde tâche.

V. L.

Autriche.

Les projets de réorganisation du Gouvernement.

A la mi-mai le Gouvernement a déposé au Parlement un projet de loi concernant la réorganisation des Chemins de Fer de l'Etat. Ce projet est tout à fait conforme à ce que l'on pouvait s'attendre en matière d'assainissement des capacités du Gouvernement Seipel.

On a projeté la création d'une Société sous la raison « Chemins de Fer autrichiens », qui sera organisée selon des principes d'exploitation commerciale.

Le parti socialdémocrate a déposé il y a un peu plus d'un an au Parlement un projet de loi concernant la création d'une institution de caractère social et économique pour l'exploitation des Chemins de Fer.

Ce projet visait à la *débureaucratisation* de l'industrie des Chemins de Fer, celui du Gouvernement vise soi-disant à en *exempter la politique* en écartant les membres des groupes parlementaires, du gouvernement et les autorités régionales de la Direction et de l'organe de surveillance, le Conseil d'Administration de la Société qui devra être créée. Soi-disant avon-nous dit, car ce même *gouvernement* dont les membres ne peuvent faire partie ni de la Direction, ni du Conseil d'Administration, *nomme* ce Conseil et en *désigne* un des membres comme son président. Ce président nommé par le *Gouvernement* nomme à son tour le président, le vice-président et les autres membres du *Conseil de Direction*, dont les contrats de travail doivent être approuvés par le *Gouvernement*.

Les membres de la Direction *peuvent* être révoqués par le Président du Conseil d'Administration avec le consentement du *Gouvernement*, mais ils *doivent* être révoqués si le *Gouvernement* le désire.

Toutes les modifications des stipulations générales réglant les tarifs, les bases des tarifs, les tarifs à prix réduit importants à un point de vue économique, doivent être soumises à l'approbation du *Gouvernement*.

Pour conclure des crédits remboursables après plus de 5 ans, les « Chemins de Fer autrichiens » ont besoin de l'autorisation du *Ministre* des Finances.

Il est évident que la « dépolitisation » des Chemins de Fer semble assurée d'une façon certaine par leur dépendance complète et continue du Gouvernement, constitué des deux partis bourgeois majoritaires !

Le Conseil d'Administration à nommer par le *Gouvernement* sera composé de 12 membres. Neuf sièges seront occupés par des experts en matière de Trafic ou d'économie sociale ou des personnes occupant des positions sociales indépendantes ou dirigeantes. Trois membres seront nommés parmi les dirigeants des organisations du personnel.

Le personnel doit donc se contenter d'un quart des sièges du Conseil d'Administration et encore notre organisation qui groupe plus de $\frac{1}{5}$ de tous les employés doit-elle se contenter d'une voix, tandis que l'organisation socialo-chrétienne, qui

n'occupe même pas de siège dans la Commission Centrale des délégués du personnel, a également droit à une voix !

Les attributions du Conseil d'Administration sont du reste minimes :

Il a le droit d'exiger des renseignements du Conseil de Direction. Il peut informer les Ministres du Commerce et Trafic et des Finances concernant ses expériences ! Il peut même décider de recommander à son président de révoquer la nomination d'un membre de la Direction ou encore demander compte à un membre de la Direction d'avoir négligé les soins d'un bon commerçant.

Le projet ne tend donc sérieusement ni à débureaucratiser, ni à dépolitiser la gestion des Chemins de Fer, en tant qu'il s'agit de l'influence du Gouvernement sur les deux organes qui les dirigent ; d'autant plus prévoit-il des modifications dans la position du personnel.

Avant le 30 juin le Statut du personnel doit être réglé à nouveau, de concert avec les délégués du personnel. Jusqu'à cette date les stipulations actuelles resteront en vigueur.

Dans le cas où le nouveau règlement ne serait pas fixé à la date voulue, les stipulations légales ayant trait aux contrats de travail seront appliquées, stipulations qui sont bien plus défavorables que celles de la loi sur les contrats de travail dans les industries privées.

Par une pression pareille les agents seront privés des droits et conquêtes d'ordre économique et politique dont ils jouissent depuis une génération et qui se manifestent le mieux par l'échelle des salaires et par les règlements concernant la représentation du personnel.

Les choses ne doivent et ne peuvent en arriver là. Selon l'article 54 de la constitution, le Conseil National concourt à la fixation des tarifs des Chemins de Fer et à celles des salaires des agents employés d'une façon permanente aux services de l'Etat.

Par suite du projet de loi déposé par le Gouvernement cette participation serait abolie, il comporte donc une modification de la constitution qui devra être approuvée par une majorité de $\frac{2}{3}$ du Conseil National. Ceci n'aura pas lieu, attendu que le parti social-démocrate occupe plus d'un tiers des sièges et ne votera pas pour le projet dans sa forme actuelle.

Sous le manteau de la dépolitisation des Chemins de Fer le personnel sera privé des fruits de longues années de travail syndical.

C'est précisément par cette attaque du Gouvernement contre les droits du personnel que l'énergie politique des cheminots est stimulée, les Cheminots auront à côté et en sus de l'intérêt professionnel un intérêt réel à ce que le parti social-démocrate conserve aux élections prochaines au moins sa force actuelle et à ce que les cheminots restent, ce qu'ils ont été depuis la fondation de la république, le rempart de la classe ouvrière toute entière contre la réaction. K.

Réduction de salaires pour les Cheminots anglais.

Une assemblée du « Central Wages Board » (Conseil Central des Salaires) des Chemins de Fer britanniques tenue le 10 juin a décidé qu'à partir du 1er juillet une réduction de 2 sh. sera appliquée aux salaires de tous les adultes employés dans les « Conciliation Grades¹⁾ ». Une réduction ultérieure de

¹⁾ Les « Conciliation Grades » comprennent un nombre de catégories du personnel à qui l'on accorda, lors de la grève de 1919, certains avantages e. a. celui de l'échelle mobile des salaires.

2 sh. au maximum sera introduite sur ce qui reste du sursalaire accordé par la décision du National Wages Board de juin 1920.

Cette réduction est introduite en vertu de l'arrangement accordant le régime de l'échelle mobile et de la convention du 21 mars 1922, vu que le chiffre-indice du coût de la vie qui le 1er juin 1922, lorsque la dernière réduction fut appliquée, se trouvait à 80 % au-dessus du niveau d'avant-guerre, était tombé le 1er juin 1923 à 69 % au-dessus du niveau d'avant-guerre. K.

Une nouvelle attaque aux salaires des cheminots anglais.

Les compagnies ont à nouveau présenté les propositions visant à une réduction des salaires rejetées l'année passée par le personnel se basant sur la situation financière favorable.

Les nouvelles propositions sont à certains égards plus défavorables surtout en ce qui concerne le personnel des locomotives.

D'une façon générale, elles visent à supprimer le salaire journalier garanti et le taux des heures supplémentaires pour le travail de nuit et à octroyer aux compagnies le droit d'exiger le Dimanche du travail intermittent.

(Le travail intermittent comporte des interruptions dans la journée de travail ; au lieu de fournir les heures continues actuellement garanties un homme pourra être appelé à travailler pendant deux ou trois heures, à s'arrêter ensuite pendant deux heures, après quoi il devra compléter ses huit heures.)

Les propositions actuelles vont plus loin que les propositions antérieures en ce qui concerne la suppression de l'ancienne indemnité de route pour les mécaniciens et chauffeurs des rapides que l'on veut remplacer par le paiement selon le système ordinaire de la journée de huit heures. En compensation de cette modification aussi radicale, on propose de leur accorder une allocation d'un shilling par jour.

Le nouveau système comporterait pour certaines catégories de trains et pour les conducteurs de trains électriques une perte de salaires jusqu'à 2 sh. par jour.

Les propositions se heurteront sans aucun doute à une nouvelle opposition de la part du personnel. Il est très probable que l'Union Nationale des cheminots, les organisations du personnel des locomotives et celles des employés entreprendront l'action en commun.

Des pourparlers entre les directions et les délégués du personnel ont eu lieu le 10 juillet dernier.

Le camarade Marchbank, le président du congrès de l'union des cheminots tenu ces jours-ci, exprima l'opinion que les compagnies auraient fait ces propositions sous la pression d'éléments étrangers au métier, c'est-à-dire des capitalistes qui considèrent les salaires des cheminots comme une entrave à une exploitation plus intense de leurs propres ouvriers.

Développement de l'Organisation anglaise.

L'Union Nationale des Cheminots anglais peut enregistrer chaque semaine en moyenne 1000 nouveaux membres.

Selon le dernier numéro de son organe, le nombre des nouveaux inscrits pendant cette année est supérieur à celui des membres entrés durant toute l'année passée.

Congrès de l'Union des Cheminots yougoslaves.

Les 20 et 21 mai derniers le 3ème Congrès ordinaire de l'Union des Cheminots yougoslaves se réunit à Zagreb. Il s'occupa de la question du développement ultérieur de l'organisation, des actions à entreprendre et de la tactique à adopter ; il se prononça en outre au sujet de la législation sociale nationale et internationale et discuta la position matérielle et morale des cheminots.

Depuis trois ans déjà nous luttons contre 3 tendances adversaires dans le but de protéger et de raffermir notre organisation. Nos trois ennemis, la réaction politique, les communistes et l'organisation jaune des Cheminots nous font la guerre sans le moindre égard. Lors de la grève générale des cheminots de 1920 l'attitude du Gouvernement fut nettement caractérisée par les persécutions acharnées contre l'organisation et les graves torts qui lui furent causés, après que le conflit se fut terminé en notre faveur.

Les communistes, en collaboration avec les jaunes, se sont employés à détruire d'une façon radicale ce que la réaction n'avait pu anéantir. Dans les années 1920/21 l'organisation avait toutes les peines à continuer son existence. L'effectif qui en 1919/20 se montait à 17.000 baissa jusqu'à 200 membres. C'est grâce à l'activité incessante de nos camarades qu'il fut possible de porter l'effectif en 1921 à 1400 et en 1923 à environ 3000 membres.

En ce qui concerne l'organisation et l'activité le Congrès traça des lignes de conduite sur plusieurs points. On désigna comme une des choses les plus importantes le contact et le soutien réciproque entre les différentes sections locales affiliées à la Commission Syndicale.

On a empiété en outre sur nombre de droits, qui nous étaient accordés depuis de longues années, pour autant qu'on ne les a pas complètement enlevés. Nous entendons parler des Conseils des Chemins de fer, des délégués du personnel, des avancements, des permis de libre parcours etc.

Dans le domaine des assurances sociales, spécialement dans celui de la législation sociale en faveur des cheminots, la situation est aussi misérable que dans le domaine économique. Le personnel roulant et celui des locomotives doit fournir mensuellement 300 à 400 heures de travail, ce qui correspond à des journées de travail de 14 à 18 heures, en calculant le mois à 24 jours.

Le Congrès décida, après avoir délibéré au sujet des actions possibles et de la tactique à suivre, d'adresser à toutes les organisations de cheminots un appel, les invitant à entreprendre en commun la lutte, afin de mettre fin à cette situation intenable.

Le Congrès protesta contre le projet officiel d'un statut du personnel des Chemins de Fer et exigea que les organisations soient entendues pour l'élaboration de celui-ci. Il dressa les revendications du personnel et rédigea un projet pour le statut en question.

Dans une requête spéciale, adressée au Gouvernement et au Parlement, le Congrès émit l'opinion que la gestion des chemins de fer, bienqu'ils soient pour 90% la propriété de l'Etat, doit être complètement séparée de celles des finances de l'Etat et que l'exploitation doit se faire d'une façon commerciale et non bureaucratique.

L'I. T. F. était représentée au Congrès par le camarade Tomschik ; les organisations de la Tchéco-Slovaquie et de la Bulgarie avaient chacune envoyé deux délégués. Les autres organisations adhérentes à l'I. T. F. adressèrent par écrit leurs salutations et leurs meilleurs vœux.

Kr.

Nouvelles aggravations menaçant les Cheminots hollandais.

Ainsi que nous avons eu l'occasion de le dire, l'année passée un accord fut conclu entre la Direction et les organisations du personnel, statuant entre autres choses que les salaires ne subiraient pas de modifications, en 1923, abstraction faite d'une nouvelle classification des localités. La réduction de salaire qui en résulterait serait en tous cas limitée à environ un million de florins au total. (Le personnel entier compte environ 47.000 hommes.)

Une Commission d'Etat qui s'occupait de la revision du personnel des Services Publics fut augmentée de représentants des Directions des Compagnies des Chemins de Fer et du personnel.

Cette commission n'a pas encore terminé sa tâche, mais la Direction des Chemins de Fer vient, sans attendre le résultat, d'informer le « Conseil des Salaires » (une commission composée de 8 représentants de la Direction, de 8 représentants du personnel et d'un Président désigné par le Gouvernement) qu'à son avis la classification des communes doit être revue de la façon suivante :

On devra augmenter le nombre des classes de trois à quatre ; les pourcentages à déduire du salaire accordé dans la première classe seront au lieu de 4 et 8 %, respectivement 5, 10 et 20 %.

Selon cette réglementation les salaires seraient, d'après la Direction, encore supérieurs à ceux de l'industrie privée. Dans le temps, lorsque le personnel des Chemins de Fer devait travailler à des salaires bien inférieurs à ceux de l'industrie, l'on ne se souciait pas d'appliquer cette mesure !

La déduction appliquée aux salaires du personnel roulant, des employés et du personnel des locomotives ne sera en aucun cas supérieure à 10 %. Cette distinction n'a probablement pas d'autre but que de semer la discorde parmi le personnel.

Le Conseil des Salaires n'a qu'une voix *consultative* ; même s'il déconseille d'introduire cette aggravation, la Direction peut pourtant décider son application. Ce ne serait pas la première fois qu'elle se servirait d'un procédé pareil.

N'oublions pas que la raison du plus fort est toujours la meilleure. Seule l'action du personnel pourra enrayer ou atténuer les aggravations.

L'Union néerlandaise du Personnel des Chemins de Fer et des Tramways a entrepris une action, de concert avec l'Union des Employés. On organise des meetings dans tout le pays afin de mettre le personnel en mouvement.

9ème Congrès de la Fédération des Cheminots Luxembourgeois le 3 et 4 juin à Echternach.

Le congrès des cheminots luxembourgeois où le personnel des Chemins de Fer, ainsi que celui des Chemins de Fer secondaires et des Tramways était représenté par 72 délégués, fut une imposante manifestation de solidarité de tous les travailleurs du Rail.

L'I. T. F., l'organisation hollandaise des Travailleurs des Chemins de Fer et des Tramways et la Fédération française étaient représentées, ainsi que la Commission Syndicale du Luxembourg et les Fédérations des Mineurs et Métallurgistes.

En adoptant à l'unanimité le rapport moral et le rapport financier, on renouvela la confiance au Bureau Fédéral.

Un télégramme fut expédié aux camarades belges se trouvant en grève, pour les assurer du secours financier des cheminots luxembourgeois.

La création d'une Caisse d'Epargne et d'Avances prise en mains par plusieurs unions devint, par l'adoption d'un règlement général, une question fédérale.

En ce qui concerne le réajustement des salaires le Congrès adopta la résolution suivante et donna mission au Bureau de s'employer pour son exécution.

« Les appointements et salaires se composent du traitement fixe correspondant à l'échelle des salaires et aux années de service ainsi que des allocations prévues par la loi, telles que les primes, les sursalaires, les allocations pour charges de famille, les indemnités de vie chère.

L'indemnité de vie chère doit être variable et s'adopter au coût de la vie. Elle doit augmenter et diminuer automatiquement, de pair avec le nombre-indice officiel.

Le minimum d'existence doit être élevé à 5.000 francs. Le nombre-indice du 1er juin 1921 doit servir de base pour établir le montant de l'indemnité de vie chère.

Le congrès donne mandat au Bureau fédéral d'entrer en relations avec la Commission Syndicale et l'organisation des Employés afin de pouvoir réaliser la création désirée depuis des mois d'une commission paritaire pour la fixation des salaires et s'engage à appuyer le Bureau de la façon la plus effective. »

Plusieurs modifications aux Statuts furent approuvées et plusieurs questions professionnelles furent amplement discutées.

La situation du personnel des Tramways fut également l'objet de discussions et ses revendications furent formulées en une résolution spéciale.

L'adoption de la proposition dont nous faisons suivre le contenu donna une forme définitive au règlement des retraites qui ne se trouve établi que d'une façon incomplète dans le statut du Personnel des Chemins de Fer.

1° Il n'y aura plus que des agents ; on ne fera donc plus de distinction entre ouvriers et employés.

2° Auront droit à la pension tous les agents ayant fait au moins 25 années de service et ayant atteint l'âge de :

- a) 50 ans pour les mécaniciens et chauffeurs ;
- b) 55 pour les agents du service roulant et les employés des services administratifs qui ont passé au moins 15 ans de leur service hors des bureaux ;
- c) 60 ans pour les employés des services sédentaires qui n'ont pas passé 15 ans au service hors des bureaux.

3° Tout agent qui quitte le service de son plein gré après au moins 15 années de service a droit à la retraite qui ne lui sera toutefois servie qu'à l'âge prévu à l'article ci-dessus.

4° Chaque agent sera mis à la retraite s'il a atteint 65 ans d'âge.

5° Pour le calcul de la pension de la veuve et des orphelins d'un agent mort au service actif le nombre d'années de service, entrant en ligne de compte pour la pension, sera augmenté de dix.

6° La veuve qui se remarie continue à avoir droit à la pension dans son intégralité.

7° La carrière des retraités doit être reconstruite selon le statut actuel, c'est-à-dire que leur pension sera calculée d'après le salaire attaché actuellement au poste que le retraité occupait au moment de l'entrée en jouissance de la pension. Les années entre le 1er août 1914 et le 1er décembre 1918 seront calculées en double. »

Plusieurs questions d'ordre administratif telles que la participation des différentes unions aux institutions sociales de la fédération, les cotisations des différentes unions, la participation de coopératives aux dépenses de la Fédération furent traitées ensuite.

Le Congrès adopta en outre à l'unanimité une résolution pour protester d'une façon énergique contre les agissements des réactionnaires et leurs tentatives d'amener des scissions ainsi que contre les insinuations et les calomnies incessantes, lancées par la presse adversaire contre le président de la fédération.

L'assemblée fort importante fut close par le chant de l'Internationale.

Les Cheminots luxembourgeois.

Les dirigeants de l'organisation des cheminots se sont adressés au Gouvernement afin de se mettre au courant des mesures que le Gouvernement compte prendre pour le réajustement des salaires.

On leur communiqua que la Gouvernement a convoqué la commission paritaire pour la fixation des salaires, afin que celle-ci lui soumette des propositions à cet égard. . . k.



L'Union néerlandaise des Ouvriers des Chemins de Fer et des Tramways. 1921 - 1922.

Le rapport volumineux de cette organisation qui célébra en 1921 ses 35 années d'existence témoigne de son organisme sain et fait mention des difficultés avec lesquelles nos camarades furent aux prises, par suite de la crise économique.

Les difficultés sont augmentées en Hollande par la discorde qui sévit parmi les travailleurs des Chemins de Fer et des Tramways.

L'Union néerlandaise avait le 1 janvier 1923 un effectif de 18.142 cheminots et de 3.612 ouvriers des tramways.

A côté de celle-ci il existe d'autres unions d'ouvriers des tramways moins importantes : une union *catholique* groupant environ 13.000 membres, une union *chrétienne* (protestante) en ayant 5000 environ, une union dite « neutre » en ayant environ 4000 et une association des employés des Chemins de Fer groupant environ 4000 membres.

Il y a quelques 6 ans que fut créée, sur l'initiative du parti communiste en Hollande, une union dite « indépendante » ; celle-ci n'est guère viable. D'après ses *propres données* elle ne compte en tout auprès des Chemins de Fer et des Tramways que 186 membres !

Et ces membres sont encore partagés entre eux par des divergences d'opinion entre les partisans de la 3ème et 4ème Internationale et de celle de Berlin.

Les organisations catholiques et chrétiennes (protestantes) furent créées en 1903, après une grève des cheminots, avec l'intention expresse d'entraver le développement du pouvoir du personnel ainsi que toute action future.

Après la grève de janvier 1903, dont nous venons de faire mention et que le personnel gagna par surprise, le gouvernement et les compagnies poussèrent les employés à une nouvelle grève, le gouvernement ayant déposé un projet de loi qui enlevait aux agents des chemins de fer et à tous les salariés de l'Etat le droit de grève. Cette seconde grève déclanchée en avril 1903 tourna contre le personnel, partiellement par suite de l'intervention des Unions Civiques. Il y eut des milliers de victimes, parmi lesquelles se trouvaient tous les militants et l'organisation fut brisée.

Une génération nouvelle dut la reconstruire ce qui était doublement difficile à cause de l'interdiction d'y adhérer qui existait auprès d'une des plus grandes compagnies, employant presque un tiers de tout le personnel. Cette compagnie adopta en effet plus d'une fois des mesures disciplinaires, telles que le déplacement, la révocation etc.

Ce n'est que depuis la guerre que l'Union est « reconnue » et que ses membres jouissent d'une pleine liberté de mouvement, à l'exclusion du droit de grève.

Les unions catholiques et chrétiennes sont fortement protégées par le clergé, qui exerce de toutes façons une pression sur les employés croyants, sur leurs femmes, leurs

parents, leurs enfants, leurs propriétaires, les patrons de leurs enfants ou de leurs parents, afin de les écarter de l'Union néerlandaise et de les pousser vers les syndicats confessionnels. Les évêques hollandais ont officiellement prohibé aux fidèles d'adhérer à l'Union.

Le fait que les syndicats professionnels peuvent en une telle mesure favoriser la dissidence est significatif d'une part de la besogne énorme qui doit être accomplie par l'Union néerlandaise, d'autre part de l'esprit arriéré, en ce qui concerne le syndicalisme, qui domine parmi le personnel.

Ceci est d'autant plus vrai par le fait que ces syndicats chrétiens ne manquent jamais de subordonner les intérêts du personnel à ceux du gouvernement chrétien, réactionnaire et clérical.

Les unions confessionnelles font partie des Fédérations Syndicales Catholique et Chrétienne et de l'Internationale Chrétienne des Cheminots, dont le secrétariat est établi en Hollande.

L'Union « neutre » des cheminots se place sur un point de vue bourgeois, adversaire à toute lutte de classe. Ses dirigeants semblent être d'avis que c'est leur tâche principale de combattre l'Union néerlandaise. Ils s'efforcent également de créer une Internationale « neutre ».

L'Union des Employés n'est affiliée à aucun autre organisme. Il y a au sein de cette organisation des tendances vers le mouvement syndicaliste, des tendances d'orientation « neutre » et d'autres visant à un groupement national et international des travailleurs intellectuels.

L'organisation des travailleurs des tramways se fait selon un système démarcatif *veilli*, croyons-nous. Les agents travaillant au service de la commune sont syndiqués dans les unions du personnel des services publics, les autres employés sont organisés dans les unions des cheminots.

Le nombre total des employés des Chemins de Fer s'élève en Hollande à 47.000 environ. Dans le courant de l'année passée ce nombre a diminué de 3000 à peu près. Ceci est en grande partie la cause de la diminution dans l'effectif de l'Union néerlandaise, qui se montait le 1er janvier 1921 à 20.784 et en 1922 à 23.223 membres.

Du nombre total des cheminots il y a 38,6% qui sont syndiqués dans l'Union néerlandaise, 26,49% dans l'union catholique, 9,36% dans l'union chrétienne protestante, 8,76% dans l'Association des Employés et 8,53 dans l'Union Neutre.

L'Union Néerlandaise des Cheminots et Tramelots comprend toutes les catégories du personnel; le 1er janvier elle comptait 3384 agents du service des locomotives (mécaniciens et chauffeurs) — en 1918 une fusion eut lieu avec l'Union du Personnel des Locomotives — soit environ 70% du nombre total de cette catégorie.

Parmi les employés et le personnel des services administratifs, elle comptait 982 membres.

Depuis peu, les quatre compagnies des Chemins de Fer (qui possèdent la plupart des entreprises de tramways) ont fusionné.

Le gouvernement a acquis ensuite la majorité des actions et a institué un Conseil d'Administration, dont il a nommé 6 des 11 membres. La demande des syndicats d'admettre également des délégués du personnel dans cet organe fut rejetée. Après bien des démarches le gouvernement a déclaré qu'il était prêt à créer, comme concession aux désirs du personnel, une institution semblable au Conseil Supérieur des Chemins de Fer existant en France. (Voir ailleurs dans ce numéro.)

*
* *

Nous n'avons pas besoin d'entrer dans les détails concernant les actions menées par l'Union dans la période qui nous occupe, car cette organisation a eu soin de nous envoyer régulièrement des communications.

On peut constater comme une particularité spéciale que la position des cheminots est devenue les derniers temps — depuis que l'organisation s'est fortifiée — plus favorable ou, pour mieux dire, moins mauvaise que celle des autres groupes ouvriers. Ce qui ne manque pas de fortifier les efforts de la Direction et du Gouvernement, tendant à introduire des aggravations.

Les salaires sont fixés pour le moment jusqu'au 1er janvier 1924. Le rapport fait appel au personnel afin qu'il se prépare à s'opposer de la façon la plus énergique, c'est à dire par la résistance passive (puisque on ne peut songer à une grève, par suite de la division) à toute tentative de réduction.

*
* *

La cotisation se monte à environ 1½% du salaire avec une augmentation temporaire de 10, 15 ou 20 cents par semaine au profit des membres révoqués.

Les revenus totaux en 1922 se montèrent à Fl. 555.782,18; le solde excédent était de Fl. 95.361,50.

La fortune nette de l'organisation se montait le 31 décembre 1922 à Fl. 300.779,78.

On versa une somme de Fl. 54.000,— dans la caisse de retraites de l'Union au profit de fonctionnaires rétribués; ensuite on versa environ Fl. 8.000,— pour assurances des fonctionnaires en cas de décès.

Signalons parmi les autres dépenses de 1922:

Caisse secours en cas de décès (Fl. 50.— aux parents proches de membres décédés)	Fl. 3.050.—
Caisse secours-accidents	Fl. 7.600.—
Allocations aux membres besogneux	Fl. 2.000.—
Fonds de grève de la Fédération Syndicale néerlandaise et autres secours en cas de grève	Fl. 44.000.—
Assistance judiciaire	Fl. 7.000.—
Secours-chômage	Fl. 69.000.—

L'organisation est affiliée à la Fédération Syndicale néerlandaise, à l'I. T. F. et à une « Association ayant pour but de combattre la Tuberculose parmi les Cheminots ».

Il existe une commission composée de représentants de l'Union néerlandaise des Cheminots et de l'Union Centrale néerlandaise des Ouvriers du Transport, qui s'occupe d'examiner la possibilité et l'utilité d'un contact plus étroit entre les deux organisations.

Le rapport s'occupe longuement des relations internationales et dit e. a. ceci:

« Nous croyons ne pas pouvoir donner un compte-rendu de l'activité de notre organisation sans faire mention, ne fut ce qu'en grandes lignes, de la situation internationale et de ses conséquences.

Nous sommes en cause également, si le capitalisme, ne reculant devant rien, entraîne l'humanité entière, dans sa soif de gain, jusqu'au bord du précipice!

Les dangers de guerre et le militarisme, l'arme la plus redoutable de la classe possédante, nous menacent aussi d'une façon directe.

Notre pays, notre industrie sont influencés directement et en large mesure par les événements qui se passent ailleurs, ce qui ne laisse pas d'influencer à son tour nos conditions de travail.

Il est donc de notre devoir, dicté aussi par l'aspiration constante de notre organisation vers des améliorations et son opposition à toute aggravation, de nous occuper sérieusement de ce qui se passe dans le domaine international. Nous pouvons y puiser des leçons utiles qui seront certainement profitables à notre travail syndical.

Plus la part que nous prenons à la lutte générale de la classe ouvrière sera énergique, plus notre position matérielle et morale, basée sur un syndicat important aux membres valides et combattifs, sera forte, plus aussi notre attitude envers la Direction et le Gouvernement pourra être ferme dans nos efforts pour sauvegarder les intérêts qui nous ont été confiés.

Et plus vite également aurons-nous surmonté la misère qu'il nous faut traverser avant d'arriver à une société nouvelle et meilleure.»

Nous espérons que les cheminots hollandais sauront comprendre cet appel et y donner suite.

Vacances en Suisse.

Prix de pension réduits dans les Stations de vacances de la Fédération des Cheminots suisses pour les camarades étrangers, membres des organisations affiliées à l'I. T. F.

Nous avons l'avantage de vous informer qu'à la suite d'une correspondance qui eut lieu entre le Bureau de l'I. T. F. et les camarades suisses, le Bureau de l'Association pour les Stations de Vacances des Cheminots suisses a décidé dans sa réunion du 30 juin d'accorder aux collègues étrangers, membres des organisations adhérentes à l'I. T. F. le séjour dans ses chalets aux prix que payent les cheminots suisses. Ceci s'applique également aux membres de leur famille. On a cru toutefois devoir exiger que ceux qui désirent profiter de ce tarif à prix réduit se légitiment dûment.

Dans notre compte-rendu du rapport annuel de la Fédération des Cheminots suisses, nous avons eu l'occasion de faire mention des deux stations de vacances qui se trouvent toutes deux dans un site splendide, l'une sur le Rigi, à Grubisbalm, et l'autre dans la suisse méridionale à Brenscino sur le Lac Maggiore, un des lacs de la Haute-Italie.

Les tarifs à prix réduits sont les suivants :

Brenscino.

Prix de pension : frs. 8,— à 8,50, selon la chambre.

On aura droit au prix de pension, lors d'un séjour de trois jours entiers au minimum. Pour les enfants les prix seront fixés après accord.

Au lieu du pourboire une taxe sera ajoutée pour le service, calculée à 10 % pour un séjour jusqu'à 7 jours, à 8 % à partir du 8ème jour.

Prix pour voyageurs de passage.

Chambre à partir de	frs. 3,—
Petit déjeuner	frs. 1,65
Déjeuner	frs. 3,85
Dîner	frs. 3,30

Une taxe de 10 % pour le service est incluse.

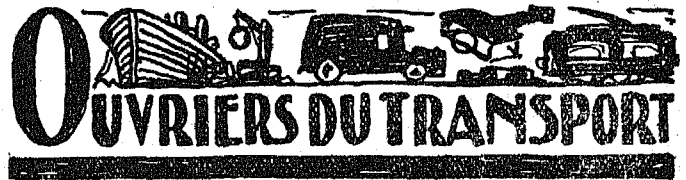
Grubisbalm.

Prix de pension Frs. 6,— à Frs. 7,—. Pour les enfants selon accord. Les autres conditions comme à Brenscino. Les prix pour voyageurs de passage seront calculés, proportionnellement au prix de pension.

*
**

Il nous semble qu'un mot de remerciement aux camarades suisses est bien à sa place ici. Nous sommes convaincus que beaucoup d'entre leurs collègues qui jouissent du libre parcours, ne manqueront pas de profiter de cette offre bienveillante.

L'utile sera joint à l'agréable : au séjour au milieu d'une nature superbe se joindra le raffermissement du contact international et le rapprochement individuel des collègues entre eux.



Conflit dans le port de Gothembourg.

Les différends principaux avaient trait au règlement des heures supplémentaires, à la question du temps requis pour changer le lieu de travail et à la réduction des salaires de 5% qui devait être appliquée à partir du 1er juillet. Les négociations n'ayant donné aucun résultat, les employeurs déclarèrent qu'ils maintenaient leurs exigences primitives qui visaient à une durée illimitée du travail supplémentaire, à ne tenir aucun compte du temps nécessaire pour se rendre d'un travail à un autre, et à une réduction des salaires de 10%. Vu que les ouvriers n'étaient pas disposés à continuer le travail sous ces conditions, ils se mirent en grève, ce qui fut approuvé par l'Union.

Tandis que les ouvriers d'environ 40 autres ports de la Suède adhèrent, à de rares exceptions près, à l'Union, il y a à Gothembourg une division occasionnée par le fait que les ouvriers ont voulu maintenir le système inadmissible des trois équipes. Les employeurs espéraient pouvoir profiter de cette division, mais cet espoir n'a pas été réalisé.

Le syndicat des patrons qui groupe les armateurs, les employeurs des Ports et Docks etc. s'était procuré, avant la grève déjà, des navires afin d'y loger au besoin des briseurs de grève. Ils réussirent hélas à en trouver un nombre relativement considérable ; des briseurs de grève professionnels, des malfaiteurs qui croyaient se mettre à l'abri en agissant de la sorte, des étudiants, des élèves d'écoles techniques, ainsi que des membres des « Unions civiques ». Beaucoup d'entre ces aides jugèrent le travail trop pénible et bientôt ils ne se présentèrent plus. On ne accepta d'autres à leur place. Selon les indications des employeurs on n'en fit travailler pas moins de 2000.

L'Union fut toujours d'avis que le conflit serait d'assez longue durée. Nous avons même tenu compte de la possibilité qu'un nombre de travailleurs non-organisés céderait. Dans ce cas nous aurions proclamé une grève des autres catégories des Ouvriers des Transports, afin de secourir les grévistes.

Les employeurs ont engagé la lutte le 15 février déjà, cette date leur semblant la plus appropriée, en vue du chômage général. Durant les premiers trois mois la grève fut limitée aux Ouvriers du Port, mais au commencement de mai nous avons jugé le moment venu pour que les camionneurs déposent également le travail, afin d'arrêter ainsi tout transport vers ou en provenance du port.

Une certaine inquiétude se manifesta parmi le patronat à l'égard de la façon dont les briseurs de grève exécutaient leur travail. Ceci s'applique notamment au déchargement des paquebots, où le travail effectué fut minime. Bientôt nous pûmes constater que les employeurs avaient fait un faux calcul et qu'ils ne demandaient pas mieux que d'arriver à terminer le conflit ; leur amour-propre leur interdisait toutefois de céder. Le 22 avril encore, ils firent des propositions insuffisantes et inacceptables.

Un incident se passa à Gothembourg qui excita fort l'opinion publique contre les employeurs. Un briseur de grève s'était fait passer pour comte et en vertu de cette assurance il devint chef d'équipe. On découvrit ensuite qu'il était un voleur. En tâchant de s'évader, il tua un agent de police.

Une conférence entre les représentants des employeurs et ceux des employés, convoquée par le maire, réussit à

arriver à un accord provisoire, qui eut comme conséquence que des représentants des organisations centrales se rendirent à Gothembourg. Mais cet accord provisoire était tel qu'il nous fut impossible de l'approuver. Tout faisait croire qu'on devrait se séparer à nouveau sans avoir obtenu un résultat. Au dernier moment les employeurs se décidèrent cependant à faire encore quelques concessions. La durée du travail supplémentaire ne serait illimitée que si les ouvriers le voulaient bien; en cas de refus de leur part, ils ne pourraient être ni forcés, ni punis. En outre le temps nécessaire pour se rendre d'un endroit à un autre serait considéré en majeure partie comme temps de travail. La réduction de salaire de 5% ne serait pas appliquée avant le 1er janvier 1924 et les accords seraient valables jusqu'au 31 décembre 1924.

Tous les briseurs de grève seraient licenciés. Les employeurs prétendent qu'il s'agit de 700 à 800 hommes, mais nous croyons qu'il en a eu davantage.

Le fait que les briseurs de grève ont été révoqués et que les grévistes ont été réintégrés doit être regardé comme une victoire importante. La lutte a duré exactement 100 jours et elle a coûté environ 200.000 couronnes à l'Union des Ouvriers des Transports suédois. Nous sommes d'avis que cet argent a été dépensé à bon escient, car la lutte aura une influence favorable sur les négociations futures.

Par des quêtes nos camarades ont rassemblé environ 20.000 couronnes, dont 10.000 provenant de l'Union des Cheminots et 2.000 de l'Union du Personnel des Locomotives. Ces sommes ont servi à secourir les non-organisés afin qu'ils ne soient pas contraints par la faim à plier devant les patrons. Ch. L.

Grève des dockers en Angleterre.

(8 juillet.) Par suite de la baisse de coût de la vie selon les chiffres officiels, les salaires des dockers anglais ont été réduits à partir du 2 juillet de 11 à 10 sh. par jour.

Des pourparlers avaient eu lieu entre les employeurs et les représentants des ouvriers, au cours desquels ces derniers s'étaient déclarés d'accord avec la réduction des salaires.

La réduction trouve sa cause dans un accord ayant trait à l'application de l'échelle mobile, conclu en août 1922 entre les employeurs et l'Union des Ouvriers des Transports et des Travailleurs non-qualifiés (Transport and General Workers' Union). Cet accord contenait la stipulation que si le coût de la vie baissait de dix points les taux seraient diminués d'un shilling. En août 1922 le nombre indice officiel du coût de la vie se trouvait à 81 au-dessus du niveau d'avant-guerre. En mai il était tombé à 70, en juin à 69 au-dessus de l'avant-guerre. Les salaires furent donc réduits d'un shilling par jour.

Les ouvriers refusèrent d'accepter cette réduction, prétendant que les chiffres officiels du coût de la vie n'étaient pas exacts et qu'eux en tous cas ne s'apercevaient d'aucune diminution des frais de leur ménage.

Dans le courant de quelques jours des milliers d'ouvriers des différents ports s'étaient mis en grève, nonobstant l'appel de l'organisation les engageant à respecter l'accord conclu.

Une assemblée extraordinaire du Comité National de la Section des Ports et Docks de l'Union des Ouvriers des Transports et des Travailleurs non-qualifiés adopta la résolution suivante :

« Considérant que l'accord dont il s'agit a été conclu avec le plein consentement des délégués des différents ports, l'Union se déclare d'avis qu'une politique d'observation loyale de l'accord doit être suivie et engage les hommes qui sont en grève à retourner au travail lundi prochain, le 9 juillet. »

Conducteurs d'Automobiles.

Le nouveau Code de la route pour le trafic par automobiles, dont nous avons fait mention dans le No. 7 du Bulletin, se trouve à présent sous nos yeux.

S'il ne satisfait pas pleinement tous les intéressés, il écarte cependant bien des fautes qui jusqu'ici étaient inhérentes au trafic par automobile. On peut notamment relever plus d'une amélioration pour les *chauffeurs professionnels* qu'ils ont su obtenir grâce à l'action de leur organisation.

Le § 1 nous renseigne au sujet des véhicules auxquels le code s'applique. Il est conçu en termes généraux. Le § 2, alinéa 3 parcontre dit ceci :

« Les stipulations suivantes ne s'appliquent pas aux petits moteurs, aux auto-chenilles, aux locomotives des tramways à vapeur, aux cylindres et à tous les moteurs dont le poids, en change ou non, dépasse les 9 tonnes, ainsi que les machines automotrices destinées à un usage agricole ou industriel (p. ex. des charriages à vapeur ou automatiques, des scies mécaniques etc.). Sont considérés comme petits moteurs les véhicules dont la puissance effective ne dépasse pas $\frac{3}{4}$ H. P., si le diamètre extérieur des roues est de plus de 40 c. M. et ne dépasse pas 1 H. P. si le diamètre est inférieur à 40 c. M. »

Les stipulations du § 4 concernant le caractère des signaux d'alarme ont également été modifiées. Selon les nouvelles prescriptions chaque véhicule, auquel le décret s'applique, doit être muni :

« D'un cornet pour donner des signaux d'avertissement; au cas où le cornet produit plusieurs sons, ces différents sons doivent former ensemble un accord harmonieux. Sont considérés conformes aux prescriptions les cornets ou trombes dont le son ou l'accord, qui doit être clair et exempt de bruits accessoires, est obtenu au moyen de vibrations de lames en métal, de plaquettes (membranes) ou d'autres accessoires. Chaque véhicule doit être muni d'au moins un cornet, dont on puisse faire usage également si le moteur n'est pas en marche. »

Cette stipulation a terminé une bonne fois les discussions concernant l'utilité du cornet électrique. En dehors des agglomérations habitées on peut également faire usage d'un sifflet fonctionnant aux moyens des gaz qui s'échappent.

Le § 17 donne des prescriptions concernant l'éclairage des autos, au sujet duquel les autorités elles-mêmes n'étaient pas d'accord lors des anciennes prescriptions. A présent nous avons les stipulations suivantes :

« Les projecteurs éblouissants doivent être couverts à l'intérieur des agglomérations, sauf, lors de brouillard intense, ils doivent être couverts également partout, où la sûreté du trafic l'exige, spécialement lors de rencontres avec d'autres véhicules. Le Ministre du Trafic décidera quels projecteurs devront être considérés comme trop éblouissants. »

Espérons que les essais avec différents types de projecteurs aboutiront bientôt à un résultat.

En ce qui concerne l'éclairage des signes distinctifs qui se trouvent à l'arrière de la voiture, le § 11, alinéa 1, est entièrement modifié. Il est actuellement conçu ainsi :

« Dans l'obscurité et lors de brouillard intense les distinctifs qui se trouvent à l'arrière doivent être éclairés de façon à être visibles. Les appareils d'éclairage ne peuvent cacher les signes distinctifs d'aucune part; un mécanisme permettant au conducteur d'éteindre la lumière de son siège ou de l'intérieur de la voiture est seulement permis, si toutes les lanternes s'éteignent en même temps. »

Les clapets d'évacuation des gaz ne peuvent être ouverts dans des agglomérations habitées; ceci est toutefois permis en pleine campagne.

Les stipulations ayant trait à la vitesse ont été complètement remaniées dans le § 18, qui est conçu en ces termes :

« La vitesse doit être telle, que le chauffeur se trouve sans cesse à même de faire face à ces obligations. »

La vitesse maxima pour des voitures d'un poids de 5,5 tonnes au plus sera de 30 K. M. à l'heure dans les agglomérations habitées; les autorités supérieures peuvent cependant

permettre une vitesse de 40 K. M. au maximum. S'il s'agit de voitures ayant un poids total de plus de 5,5 tonnes la vitesse maxima est de 25 K. M. à l'heure, en cas de remorques de 16 K. M.

Si le coup d'œil libre sur la route est entravé, si la route est de caractère à influencer la sûreté ou si le trafic est très intense, on doit rouler avec une vitesse qui permette d'arrêter la voiture à la plus courte distance.»

La modification de ce paragraphe est de la plus haute importance pour tous les chauffeurs d'automobile. Elle l'adapte, ainsi que nous l'avons déjà mentionné dans le No. 7, davantage aux besoins pratiques. Il est maintenant principalement à nous de prouver que dans des circonstances normales une vitesse de 30 à 40 K. M. dans une agglomération habitée est justifiée. Il s'agit également d'obtenir que cette vitesse soit prescrite par les différentes autorités pour tout le pays. En attendant une vitesse de 35 K. M. est en vigueur pour Berlin.

Le § 23 a encore subi une modification importante, par suite de laquelle a été supprimé le droit des autorités policières de fixer une vitesse maxima inférieure. Ceci ne peut actuellement être fait que par les autorités administratives supérieures. Le paragraphe stipule également que des routes et endroits auxquels s'appliquent de pareilles modifications doivent être désignés clairement au moyen de plaques indicatrices.

Ceci en ce qui concerne les changements les plus importants qu'ont apporté les nouvelles stipulations. Il a fallu un travail long et pénible pour obtenir de réelles améliorations. Nous sommes sûrs que nos membres sauront apprécier ce travail à sa juste valeur. Puisse-t-il également faire comprendre à nos collègues qui se tiennent encore à l'écart que ce n'est que par un groupement dans l'organisation syndicale, que l'on peut obtenir des résultats dans le domaine de la législation.

Rapport sur la Hongrie.

C'est une lutte pénible que celle que nos camarades adhérents à l'Union des Ouvriers du Transport et du Trafic, ainsi que d'ailleurs la classe ouvrière toute entière, ont à soutenir contre la vie chère qui ne s'est pas seulement maintenue, mais qui ne fait que s'accroître.

Le prolétariat est frappé de la façon la plus rude par la hausse incessante du pain. Ajoutons à ceci l'exploitation usurière qui se manifeste sur le marché des demeures. Elle est favorisée par le gouvernement et consacrée par un décret ministériel, selon lequel les loyers se monteront à partir du 1er mai à 30 fois et à partir de novembre à 50 fois le loyer de 1917.

Depuis le commencement de 1923 le coût de la vie s'est augmenté jusqu'à 161,5 % ; durant le mois de mars une majoration de 56 % s'y est ajoutée, durant avril 28,41 %. L'augmentation récente des tarifs des chemins de fer aura inévitablement comme résultat une majoration ultérieure du coût de la vie.

Par suite des salaires totalement insuffisants dont le mouvement ne va aucunement de pair avec celui des prix et n'est point adapté aux circonstances, la classe ouvrière doit s'imposer toujours plus de restrictions et de privations.

Le 30 avril 1923 le minimum d'existence d'une famille ouvrière se montait à 30.284 couronnes par semaine. Opposons à cela des appointements moyens de 10 à 20.000 couronnes. Le patronat abuse de la misère matérielle et morale du peuple en exploitant à son profit le chômage qui sévit et la situation générale qui dément tous les principes de démocratie.

Notre organisation fait cependant ce qu'elle peut afin de créer de meilleures conditions d'existence pour les ouvriers. Nous nous trouvons par conséquent engagés dans les luttes

continuelles avec les employeurs et nous nous voyons contraints de les continuer par suite de notre situation extrêmement pénible.

Dans l'industrie des transports le salaire hebdomadaire s'élève actuellement à 13.300 couronnes y compris la dernière amélioration de 43 %. Les déménageurs qui ne fournissent qu'occasionnellement du travail, ont su obtenir une augmentation de 80 %. Les salaires des colporteurs de charbon ont été majorés dans le courant du mois de mars et en avril de 45 %.

Les dockers obtinrent à partir de mars une amélioration de 70 %. Le sort le plus dur est celui des bateliers, dont les salaires sont basés sur les nombres-indices.

Action parmi le personnel des Tramways en France.

Sous la pression de la vie chère qui trouve en partie sa cause dans la politique réactionnaire du Gouvernement, le personnel des Tramways commence à se remettre en action.

La Fédération Nationale des Moyens de Transport fait ce qu'elle peut pour utiliser ce renouveau d'énergie, au profit des conditions de travail et pour raffermir l'organisation.

Le Camarade *Guincharé* vient de faire une tournée de propagande à travers le pays et nous écrit ce qui suit :

« La léthargie dans laquelle est plongée la classe ouvrière depuis 1920, et depuis la scission, semble toucher à sa fin. Des signes avant-coureurs de son réveil se manifestent ; l'intransigeance patronale, un Gouvernement qui ne fait rien pour empêcher la hausse du coût de la vie — au contraire, on peut dire que cette hausse est organisée par le ministre de l'Agriculture Chéron-vie-chère — tous ces faits font que les travailleurs semblent enfin comprendre que de rester isolés, ils risquent de perdre les quelques avantages acquis il y a quelques années. »

Au sujet des difficultés avec lesquelles nos camarades sont aux prises, il s'exprime de la façon suivante :

« Personne ne veut actuellement prendre la tête des organisations, par crainte des représailles patronales quelquefois, et souvent par crainte des injures et du noyautage, chers à Moscou. »

Si nous assistons à un réveil syndical, nous devons constater que l'intransigeance patronale, sa force de combativité singulièrement accrue ces dernières années se manifestent partout.

En ce qui concerne les Transports en particulier nous assistons à une volonté bien arrêtée de s'opposer par tous les moyens aux justes revendications des travailleurs, en même temps que l'on cherche à briser les organisations syndicales. »

L'organe de la Fédération nous cite un exemple de cette opposition. A Nancy le Secrétaire de l'organisation fut révoqué par la Compagnie, parce que la Section avait par une affiche attiré l'attention de la population sur les salaires de travailleurs des Tramways.

A Amiens on s'est vu obligé de proclamer la grève. Par suite du travail de suppléant fourni par les contrôleurs, à une exception près, et par l'indulgence du Conseil Communal qui ferma les yeux sur bien des inexactitudes, la lutte dut être abandonnée après 27 jours.

On paya en secours plus de 50.000 francs. Comme résultat de l'action, on peut toutefois enregistrer une petite augmentation de salaire, ainsi qu'une allocation aux agents au-dessus des 60 ans.

A Dijon une grève menace également. La Direction des Tramways s'est déjà adressée à d'autres entreprises pour les prier de mettre, le cas échéant, du personnel à sa disposition.

A Angers le personnel a su obtenir des améliorations de salaire sous menace de grève.

L'Union allemande du Trafic.

Durant l'année 1922 l'Union allemande du Trafic a mené au total 17.316 actions pour le relèvement des salaires. Parmi ces actions 17.267 étaient offensives, les autres 49 étaient défensives ou des lock-outs. 99,8% des actions menées aboutirent à un résultat. Le nombre des entreprises où de pareilles actions furent faites se monte à 81.264 et 794.131 ouvriers y prirent part ; 740.348 soit 93,2% de ces ouvriers étaient organisés.

La somme totale de toutes les augmentations de salaire obtenues se monte, calculée pour une année, à 366.895.607.364 mark.

Dans la période qui nous occupe 930 contrats de travail furent conclus dans 39.229 entreprises, ayant 420.458 employés. Parmi ce nombre 351.168 personnes, 313.818 hommes et 37.350 femmes, adhéraient à l'Union allemande du Trafic.

Les contrats de travail contiennent surtout des stipulations d'ordre général, concernant la durée du travail, les repos, les congés, le paiement d'heures supplémentaires, le travail du dimanche, le paiement du salaire en cas de maladie etc. Ils sont conclus généralement pour une période déterminée d'avance, une clause spéciale réglant la fixation du salaire. La quantité considérable des actions menées, ainsi que le nombre de douze chiffres, indiquant l'augmentation des salaires, sont les conséquences naturelles de la dépréciation incessante de la monnaie allemande. Ils attestent cependant que l'Union allemande du Trafic a fait ce qu'elle a pu pour empêcher que ses membres soient complètement en proie à la misère.

S'ils continuent à adhérer fermement à leur organisation, ils pourront faire face aux grandes difficultés encore à venir.

L'Union fait la force !

L.

Congrès des Ouvriers du Transport tchèques-allemands.

L'Union Internationale des Ouvriers et Ouvrières du Commerce, des Transports et du Trafic de la République tchéco-slovaque a tenu à Teplitz les 20 et 21 mai derniers, son 2ième congrès, où furent représentées également la Centrale Syndicale, la Commission régionale syndicale et l'Union Centrale des Employés, des Cheminots et des Mineurs.

Le rapporteur, le camarade *Nase*, exposa que la crise économique mondiale sévit également dans la république tchéco-slovaque. La société bourgeoise, le gouvernement et le patronat sont d'avis que le seul moyen de la surmonter consiste en ce que les ouvriers renoncent à une partie de leurs conquêtes. Les réductions de salaire, appliquées pendant ces dernières années, ont diminué les conditions d'existence des ouvriers sans avoir pu arrêter le déclin économique. Au chômage qui sévit dans tout le pays, il faut ajouter l'insuffisance des assurances sociales. Les éléments qui n'ont pas été formés à l'école du syndicalisme et qui après la guerre affluaient vers les syndicats, ont abandonné le mouvement, à partir du moment où par suite de la crise, ils ne pouvaient plus obtenir de résultats tangibles. Ajoutons à cela la division du mouvement ouvrier par suite de la scission du parti socialiste. Les ouvriers expéditionnaires, les bateliers, les débardeurs et les ouvriers des ports souffrent le plus du chômage, vu que, étant des ouvriers saisonniers, ils sont exclus du secours-chômage accordé par l'Etat. Par suite de la diminution du pouvoir d'achat de la population, le mouvement d'affaires diminue, ce qui a comme conséquence qu'un grand nombre d'employés du commerce des articles de consommation se trouve sans travail. Les entreprises des tramways ont abusé de la situation en favorisant les actionnaires au détriment des employés. Les réductions de salaires dans les différents groupes professionnels de l'Union étaient de 10 à 25 %.

Il faut attribuer en grande partie aux circonstances susmentionnées le fait que l'Union n'a pu se développer de la façon projetée par le 1er Congrès. Dans de nombreux cas on se vit obligé de proclamer des grèves, qui donnèrent en partie les résultats désirés. Ce sont les chauffeurs qui se rendent le moins compte de la nécessité d'un groupement syndical. Les cochers et les concierges sont également des éléments qu'il est difficile d'organiser.

Le Congrès adopta une modification des statuts et s'occupa de la fixation des cotisations. Les délégués étaient tous d'accord qu'il manque encore beaucoup à la consolidation désirée de l'organisation. Il s'agit avant tout de rallier à la cause commune les employés et les travailleurs des transports non-organisés, d'éduquer les membres et d'en faire des militants convaincus.

N.



Résolutions votées par la Conférence de Londres des Gens de Mer les 15 et 16 mai 1923.

L'ampleur du compte-rendu de la Conférence ne nous permettant pas de l'insérer dans le Bulletin, nous faisons suivre ici le texte des résolutions qui y furent votées. (Le 11 juin déjà ce texte fut envoyé aux organisations intéressées.)

Le compte-rendu sera publié sous forme de brochure et envoyé dans un très bref délai aux organisations.

I.

La Conférence Internationale des Gens de Mer affiliés à la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport confirme sa déclaration précédente, exprimant la nécessité de la création d'une section spéciale des Marins, ayant son propre secrétaire.

Le Congrès constate avec satisfaction la réaffiliation de la Fédération française et félicite les camarades français de leurs efforts pour le maintien de la journée de huit heures en mer et dans les ports et déclare que la journée de huit heures, qui est déjà en vigueur pour les ouvriers des ports et docks, ne peut être obtenue qu'à l'aide d'une organisation qui comprend tous les groupes des travailleurs des transports.

Le Congrès fait appel à la collaboration loyale dans le cadre de l'I. T. F. des Gens de mer de tous les pays.

II.

La conférence des Gens de Mer affiliés à l'I. T. F., réunie à Londres le 15 mai 1923, après avoir discuté :

a) Dans quelles conditions de travail d'effectifs, de salariat, de discipline, d'hygiène et de sécurité les gens de mer doivent exercer leur profession à bord des navires de la marine marchande ;

b) Les formes de l'action qu'ils doivent employer pour les obtenir ;

Considérant qu'un programme réalisable, tel qu'il permette à chaque section nationale affiliée de l'appliquer dans son intégralité, peut seule les actionner internationalement et que cette condition le requiert simple et précis,

Décide :

La conquête des huit heures à bord, la standardisation des conditions d'effectifs, de salaires, de discipline, d'hygiène et de sécurité à bord des navires sont les buts que veut atteindre la section des gens de mer de l'I. T. F. et constituent son pivot d'action.

Cette action se manifestera par :

a) Les appels à l'action nationale et internationale par le rédaction et la distribution de tracts de propagande à bord des navires ;

b) Les réunions corporatives et les meetings publics nationaux et internationaux dans chaque pays du monde et dans tous les ports du monde organisées par les sections des fédérations affiliées à l'I. T. F. ;

c) La pression constante intense et directe sur les armateurs par des mouvements appropriés ;

d) La pression sur les gouvernements et les Parlements par l'intermédiaire des députés socialistes et révolutionnaires.

Le comité général de l'I. T. F. règle et dirige cette action. Pour la coordonner, la rendre forte et profitable, chaque fédération nationale affiliée devra chaque quinzaine adresser un rapport succinct au secrétariat international tant sur son propre mouvement, les résultats acquis ou espérés que sur les fluctuations des conditions de salariat avec leurs causes déterminantes.

Le secrétariat communiquera ces renseignements et résultats pour le canal du « Bulletin bi-mensuel de l'I. T. F. »

III.

Le Comité Exécutif est mandaté de prendre, de concert avec le secrétaire de la Section des Marins de l'I. T. F., toutes les mesures propres à favoriser et à établir des négociations entre les armateurs et les représentants des gens de mer de la marine marchande d'Europe, dans le but de réaliser les résolutions adoptées par la présente conférence spécialement celles ayant trait aux conditions de salaires, d'heures de travail, de logement, d'hygiène et de sécurité à bord.

Le Conseil Général est invité à travailler le plus énergiquement possible afin d'obtenir que des négociations soient entamées.

IV.

La Conférence Internationale des Gens de Mer de l'I. T. F. s'engage à continuer la lutte contre la Guerre, le Militarisme et la Réaction.

La Conférence se rendant compte du danger que comporteraient une nouvelle guerre contre la Russie des Soviets et l'extension du Fascisme, fait appel à tous les ouvriers des transports en particulier et au mouvement ouvrier international en général, afin de créer l'unité de front basée sur la solidarité internationale et sur l'opposition à la guerre et à la contre-révolution.

La Conférence fait appel aux travailleurs de tous les pays afin qu'ils abandonnent les discussions doctrinaires, qu'ils se groupent dans les organisations syndicales et qu'ils mènent une lutte sans trêve contre le régime capitaliste, qui les exploite en temps de paix et les sacrifie en temps de guerre.

La Conférence confirme le mandat donné précédemment au Bureau de l'I. T. F. afin que celui-ci s'emploie de toutes façons à empêcher tout transport d'hommes, de munitions ou de matériel de guerre, ayant pour but de servir la Réaction ou la Guerre.

Grève dans la grande pêche.

(20 juin 1923) L'inquiétude croissante par rapport au cours du change fait que les syndicats séparent, lorsqu'ils concluent des contrats de travail, la fixation du salaire du contrat-type qui contient des stipulations d'ordre général. Les contrats-types sont conclus comme règle générale pour une durée assez longue, déterminée d'avance, mais ceci est impossible en ce qui concerne les salaires, étant donné leur pouvoir d'achat incertain et variant par bonds.

En mars dernier le syndicat des patrons, l'Union Economique des Armateurs allemands à la Grande Pêche (Wirtschaftlicher Verband der deutschen Hochseefischerei) résilia le contrat-type pour le 30 avril. Le nouveau projet de contrat présenté par les armateurs contenait des aggravations considérables. Le congé après chaque voyage devait être supprimé, la nourriture ne serait plus fournie selon le tableau

des rations, les parts de pêche seraient réduites de 35% pour les capitaines et de 25% pour les hommes, les effectifs des chalutiers à vapeur seraient en outre diminués d'un homme.

La Section Nationale des Marins de l'Union allemande du Trafic, de concert avec l'Union Centrale des Mécaniciens et Chauffeurs et l'Union des Capitaines et Seconds à la grande pêche, présenta immédiatement un contre-projet, où elle renouvella des exigences antérieurement formulées.

Les négociations menées à Brême le 9 mai échouèrent par suite de l'intransigeance des armateurs.

Une commission spéciale d'arbitrage nommée par le Ministère du Travail se réunit et rejeta les projets de modification proposés par les deux parties. La décision arbitrale établit que le contrat-type du 17 novembre 1922 devait être prolongé après le 1 mai 1923 et que les modifications suivantes y seraient appliquées :

« Pour couvrir les frais exorbitants occasionnés par l'emploi de charbon étranger, un pourcentage à convenir par les parties sera déduit avant la fixation des parts de pêche. »

Et plus loin : « On déduira jusqu'à nouvel ordre avant la fixation des parts de pêche 20% pour le capitaine et 10% pour les autres membres de l'équipage du produit net de la vente ; ceci pour couvrir les frais énormes occasionnés par l'emploi de charbons étrangers. »

La Commission laissa aux parties intéressées jusqu'au 26 mai la faculté d'accepter ou de rejeter son jugement.

Le tribunal d'arbitrage s'est par cette décision mérité la reconnaissance des armateurs. Ainsi qu'il était à prévoir nos camarades rejetèrent la décision à l'unanimité aux réunions qui eurent lieu dans les différents ports. La conséquence logique de leur refus était la grève ; ils la commencèrent le 28 mai.

Les deux autres organisations d'employés rejetèrent également la décision, qui par contre fut acceptée par les employeurs.

1600 hommes de la Section des Marins de l'Union allemande du Trafic étaient englobés dans la lutte.

Etant donné qu'on n'avait pu arriver à un accord le Ministère du Travail invita les deux parties à se réunir à Berlin. Les négociations mirent au jour des faits qui caractérisent les conceptions de notre Gouvernement, issu de la lourde industrie, en ce qui concerne les consommateurs.

A la mi-mars déjà l'Union des Armateurs à la Grande Pêche décida de désarmer la moitié de la flotte de pêche. Quand on s'informa du pourquoi de cette mesure, ils avouèrent avec une franchise cynique qu'autrement « il y aurait trop de poisson sur le marché, ce que ferait trop baisser les prix ».

Il ne faut pas oublier que la flotte de pêche a été construite aux frais de la collectivité et remise aux armateurs afin de procurer au peuple une nourriture saine et peu coûteuse. Précisément à l'époque où la vie devient d'une cherté exorbitante, ces Messieurs immobilisent les navires, résilient le contrat et tâchent d'introduire des aggravations considérables. Les employeurs visent à un double but. En premier lieu ils veulent maintenir, pour ne pas dire augmenter, le prix du poisson et ensuite ils espèrent que par suite de leur décision de désarmer la moitié de la flotte, un nombre de petits armateurs seront ruinés. Quelle belle chose que de pouvoir acquérir leurs navires à un prix dérisoire ! On dirait que la résiliation du contrat n'était pour les employeurs qu'un moyen, propre à cacher leurs autres noires intentions.

Inutile d'ajouter, après ce que nous venons de dire, que les négociations au Ministère du Travail ne donnèrent pas de résultat.

R. L.

Continuation du conflit dans la grande pêche allemande.

(7 juillet.) Les négociations entamées sur l'initiative du Ministère du Travail ont eu comme résultat que le différend fut soumis à un nouveau tribunal d'arbitrage qui se réunit à Brême le 28 juin. Si la décision arbitrale du 11 mai pouvait être considéré comme un échec, cette nouvelle décision dépasse tout ce qui s'est vu jusqu'ici dans la matière. Elle dit : « Avant de calculer les parts de pêche, seront déduits du produit net de la vente, 20 % pour le capitaine et 10 % pour les autres membres de l'équipage, afin de couvrir les frais extraordinaires entraînés par l'usage de charbon anglais. »

« Dès que les employeurs seront à même de se procurer 25 % du charbon qu'il leur faut, en Allemagne ou en charbon étranger à meilleur compte que le charbon anglais ou si le prix du charbon allemand atteint celui du charbon anglais, la stipulation sus-mentionnée sera supprimée. »

Un commentaire au jugement arbitral dit qu'il ne faut pas y voir une réduction des salaires. Voilà de quoi narguer les grévistes, tandis que la décision elle-même contient une invitation aux magnats du charbon d'augmenter considérablement les prix.

Les équipages ont rejeté la décision ; les conséquences de ce refus retomberont sur ceux qui l'ont prononcé. Nous reviendrons en son temps sur le développement ultérieur du conflit.

R. L.

Grève des Marins Yougo-Slaves.

On nous informe de Zagreb que le 21 juin dernier, les marins yougo-slaves ont proclamé une grève. Jusqu'à présent elle n'atteint que le cabotage et englobe 66 navires dans le service ayant un effectif total de 192 officiers et de 974 hommes, ainsi que 34 navires qui sont en réparation et dont l'effectif est de 20 officiers et de 106 hommes.

Les grévistes observent une solidarité rigoureuse ; on ne trouve pas de briseurs de grève.

La grève a été occasionnée par le fait que les employeurs refusèrent de collaborer pour arriver à un nouveau règlement des salaires. Le 1er mai déjà l'Union des Marins yougo-slaves résilia le contrat collectif conclu avec les employeurs, en les invitant à des négociations afin d'arriver à un nouveau contrat. Les négociations menées dans trois réunions consécutives durent être abandonnées sans avoir donné de résultat. Quand le Ministère d'Economie Sociale invita, sur la demande de l'Union des marins qui l'avait prié de faire fonction de médiateur, les armateurs à une quatrième conférence, ceux-ci ne parurent point. Leur représentant déclara qu'ils étaient disposés à négocier uniquement avec le représentant du Ministère, mais en aucun cas avec l'organisation. D'avance ils avaient fait entendre au mandataire du Gouvernement qu'en vue des pertes qu'ils avaient subies, il ne pouvait être question d'augmentation de salaire.

L'attitude des employeurs démontre que leur but unique est de se procurer une subvention de la part de l'Etat. Jusqu'ici ils ont déjà reçu 9.500.000 Dinars de subvention, mais ils réclament au moins 60.000.000 Dinars, sous menace de suspendre la navigation.

Dans une requête que l'organisation adressa au Ministère, elle exposa que depuis l'avant-guerre les frets avaient été augmentés de 15 fois, les tarifs des passagers de 18 fois, tandis que les salaires des officiers et des hommes ne furent augmentés que de 5 à 8 fois. L'Union des marins met en doute les soi-disant pertes des employeurs et propose au Gouvernement que

celui-ci prenne en main l'exploitation de la navigation et en fasse une entreprise de l'état en collaboration avec elle. Afin de pouvoir user de représailles, les employeurs qualifient la grève de politique et de subversive.

Si nécessaire, une extension du conflit à la navigation au long-cours est prévue.

Un pas de plus vers l'Unité des Marins.

Nous empruntons à « Eldaren », l'organe des Chauffeurs suédois, le compte-rendu suivant d'une réunion de la Fédération des Organisations Maritimes scandinaves :

« Le 31 mai 1923, les marins scandinaves se réunirent en une conférence commune. Les organisations suivantes étaient représentées :

Unjon des Marins et Chauffeurs norvégiens (Norsk Matros og Fyrboter Union) ;

Union des Chauffeurs danois (Sofyrbodernes Forbund, Danmark) ;

Union des Chauffeurs suédois (Svenska Eldare-Unionen) ;

Union des Marins suédois (Svenska Sjomans-Unionen).

La conférence décida que l'union fédérative serait régie à l'avenir par les mêmes statuts que jusqu'à présent, en y ajoutant toutefois la stipulation que, en plus du secrétaire général, deux secrétaires adjoints devront être élus dans les deux pays où le secrétariat central n'est pas établi. Le travail de ces secrétaires consistera à rassembler dans leurs pays respectifs toutes les données utiles aux archives de l'organisation et à fournir tous les renseignements ayant trait au groupement fédératif. On décida en outre de supprimer le paragraphe des statuts prescrivant que la Fédération des Marins scandinaves doit régler son activité d'après les statuts de la Fédération Internationale des Gens de Mer (International Seafarers' Federation). L'organisation s'est donc libérée de toute influence de la part de cette Internationale.

A. Birkeland (Norvège) fut élu secrétaire général.

La Conférence résolut de retourner aux méthodes de travail appliquées lors de la création de la Fédération. Les promesses données de différentes parts pendant la conférence, nous garantissent que des efforts sérieux seront faits dans ce sens. »

Nouveaux salaires pour les Mécaniciens anglais.

Après des discussions au National Maritime Board, l'échelle des traitements suivante a été établie en modification des propositions des armateurs qui étaient moins favorables.

Cargos à paye hebdomadaire.

Echelle modifiée, applicable le 1er juillet 1923.
Gages de début.

	1er Mécanicien		2ième Mécanicien	
	Navigation		Navigation	
	intern.	national	intern.	national
201 à 300	£ s p (a) 5/0/0	£ s p (a) 4/ 7/6	£ s p (a) 4/0/0	£ s p (a) 3/12/6
301 à 400	(a) 5/2/6	(a) 4/10/6	(a) 4/2/6	(a) 3/15/0
401 à 500	5/5/0	4/12/6	4/5/0	3/17/6

(a) à réduire de 2 sh. 6 p. le 1er octobre 1923.

En ce qui concerne la proposition des armateurs au sujet de la déduction pour nourriture, on décida qu'à partir du 1er juin 1923 le montant à déduire par les armateurs du taux des salaires sera réduit de 25 sh. à 21 sh. par semaine (ou d'un montant proportionnel pour une partie de la semaine) avec la stipulation que sur certaines catégories de navires à passagers où la table des officiers est plus soignée, les employeurs auront le droit de défalquer, après accord avec les officiers intéressés, une somme de 25 sh. par semaine.

En ce qui concerne la proposition des armateurs tendant à réduire l'indemnité de nourriture en cas de séjour hors du bord de 5 sh. par jour à 3 sh. au minimum, on décida, après quelques pourparlers, d'en différer la discussion.

Fusion de l'Union norvégienne des Marins et des Chauffeurs avec l'Union des Ouvriers du Transport.

En 1918 déjà l'Union norvégienne des Ouvriers du Transport a pris l'initiative pour arriver à une fusion avec l'Union des Marins et des Chauffeurs.

Ce n'est qu'en 1922 que l'Union des Marins se décida sur la question. Le Comité Directeur résolut alors de soumettre au Congrès une proposition tendant à une fusion des deux organisations.

Le Congrès approuva la proposition et chargea le Comité Directeur d'entamer avec l'Union des Ouvriers du Transport des pourparlers sur la question. Il est donc hors de doute que la fusion se fera. Un comité institué par les organisations se réunira sous peu afin de délibérer au sujet des formalités du transfert.

« Comment on fait le jeu de l'employeur » par M. Havelock Wilson.

Ci-dessous en toutes lettres le rapport de Havelock Wilson, au sujet des soi-disant négociations qui aboutirent à la réduction récente des salaires des marins anglais.

Les commentaires sont inutiles !

*
**

Rapport de la National Sailor's and Firemen's Union.

Camarades !

(Rapport concernant le règlement des salaires par le Maritime Board, le 27 mars 1923.)

Vous vous rappellerez que la dernière réglementation des salaires pour les équipages de la marine marchande eut lieu en mars 1922. A partir de l'application de cette réglementation les dirigeants de l'Amalgamated Marine Workers' Union ont prédit qu'avant un mois de nouvelles réductions seraient proposées par les armateurs et ainsi de mois en mois le bruit circulait qu'une réduction ultérieure serait appliquée.

En octobre dernier, sans doute à la suite des bruits persistants, quelques armateurs parmi les plus influents du pays, firent des discours, où ils affirmaient que la navigation se trouvait dans des conditions défavorables et qu'il fallait arriver à une diminution des frais d'exploitation des navires. Je me fis un devoir de me mettre immédiatement en rapport avec plusieurs personnalités dans le monde des armateurs et d'insister auprès d'eux pour qu'ils ne touchent en aucun cas aux salaires des équipages. Ils me firent observer que les hommes eux-mêmes s'attendaient à une nouvelle diminution et ils me rappelèrent les discours des dirigeants de l'A. M. W. U. Non sans peine, je parvins à obtenir la promesse que rien ne serait changé jusqu'à la fin de l'année.

Depuis octobre jusqu'à la mi-décembre une légère amélioration s'accusa dans le taux des frets, mais malheureusement des cargaisons de retour ne pouvaient être obtenues qu'après des délais assez longs, ce qui rendit les frets moins lucratifs ; après cette période une légère baisse des prix s'annonça. Les armateurs se réunirent le 6 janvier afin d'envisager la possibilité d'une réduction. De nouveau je m'adressai à eux en les priant de ne pas toucher aux salaires avant la fin du mois, dans la supposition que jusqu' alors une nouvelle amélioration s'accuserait. Je réussis à écarter provisoirement la réduction projetée ; beaucoup de mes collègues le savent. Comme cependant les frets ne s'améliorèrent pas sensiblement, toutes les catégories de travailleurs maritimes furent informées par le secrétaire du Conseil National Maritime que les employeurs insistaient, afin d'introduire une révision des taux de base des salaires. La section des officiers fut convoquée, afin de discuter au sujet d'une réduction de £ 3 à £ 4 par mois.

Les sections des marins, chauffeurs et employés du service général furent informées qu'on avait l'intention d'introduire une réduction de £2. 10sh. sur des navires à solde mensuelle et d'un montant proportionné sur les bateaux à solde hebdomadaire. Nous nous réunîmes avec les employeurs de la section des Marins et Chauffeurs, afin de connaître leur manière de voir. Ils nous communiquèrent qu'ayant subi de grosses pertes, ils se voyaient, à leur regret, obligés de faire appel à nous pour quelque soulagement, sans quoi il ne leur resterait qu'à désarmer leurs navires.

Je les pria de nous fournir des données, justifiant l'introduction de réductions. Ils le promirent immédiatement et sans hésiter. Sir William Noble nous soumit des bilans, d'où résultait qu'il avait subi des pertes considérables sur tous ses navires depuis le 1er janvier jusqu'à l'heure actuelle. D'autres armateurs firent de même et les informations recueillies ainsi, seront publiées dans une brochure qui sera remise à chacun des fonctionnaires de l'union, afin que ceux-ci puissent à leur tour informer les membres.

Les sessions des sections furent ensuite ajournées avec l'idée que la question serait discutée par le Conseil en séance plénière. Ceci devait avoir lieu le 27 mars.

Entretemps des réunions eurent lieu au Seafarers' Joint Council (Conseil des Marins réunis). Au commencement, les représentants des officiers et des mécaniciens s'exprimèrent d'une façon très ferme, disant qu'on devait s'opposer à toute réduction, mais le 26 mars, quand la National Sailors' and Firemen's Union mit à l'ordre une résolution visant à résister à une réduction éventuelle, au moyen d'une grève, l'attitude des officiers et des mécaniciens changea subitement ; ils déclarèrent qu'ils n'étaient à leur regret pas à même de livrer combat, car ils ne pouvaient s'assurer de la collaboration de tous leurs membres ; ils alléguèrent en outre que des milliers de mécaniciens et d'officiers étaient sans emploi depuis 2 ou 3 ans déjà. La situation étant ainsi, je tâchai de persuader le Conseil qu'il y avait une évidence très réelle en faveur de l'assertion des armateurs. J'avais durant des mois étudié les bilans et les taux des frets et après un examen attentif, j'étais arrivé à la conclusion que les choses n'étaient pas telles qu'elles étaient, présentées sur papier et que la presse avait publié des rapports trompeurs. Des compagnies publiaient par exemple des bilans accusant un boni, mais en regardant de plus près, je découvris que les bénéfices n'étaient pas dus à l'exploitation des navires, mais que ces sommes avaient été prélevées aux réserves et contrebalancées par les intérêts de celles-ci.

Le Seafarers' Joint Council délibéra alors au sujet de la politique à suivre. Quelques délégués, représentant l'Union des Mécaniciens proposèrent de laisser introduire par les employeurs les réductions qui leur sembleraient utiles et de protester ensuite. J'émis l'opinion que cette tactique n'était pas raisonnable et qu'il valait mieux conseiller, ou bien approuver, une réduction modérée, en exigeant la promesse que les diminutions seraient remboursées, si les frets s'amélioraient dans les 6 mois. Lors

de la réunion de la commission du Conseil Maritime une promesse analogue avait déjà été faite. On décida de suivre la politique que je viens d'indiquer et le 27 mars nous nous retrouvâmes en face des armateurs.

Il fut décidé en outre qu'il y aurait trois discours, chaque orateur représentant une section ; on me laissa la décision quant à l'ordre dans lequel les discours se succéderaient. Je décidai comme suit : M. Moore, représentant les officiers, M. Bramah, représentant les mécaniciens et ensuite moi-même, représentant les matelots, chauffeurs, cuisiniers et maîtres d'hôtel.

A la réunion plénière du Conseil les armateurs insistèrent encore sur les pertes qu'ils subissaient et quelques représentants des compagnies produisirent des preuves, d'où résultaient en effet des pertes considérables. A titre de compromis, nous nous déclarâmes prêts à accepter deux cinquièmes des réductions demandées ; les armateurs se retirèrent afin de considérer cette offre et leur réponse fut qu'elle était insuffisante. Notre partie se réunit alors séparément et décida que nous ne pouvions pas faire d'offre ultérieure. Après d'amples discussions sur les points de détail, les armateurs décidèrent d'accepter notre proposition, en laissant aux Sections le soin de fixer les questions de détail. J'eus l'impression que nous avions remporté une magnifique victoire. Par malheur elle fut déparée par quelques incidents, que je me crois obligé de vous rapporter.

Précisément une heure avant que je devais prendre la parole, afin de défendre vos intérêts, M. James Henson, Secrétaire Général adjoint, entra dans ma chambre, posa une lettre sur ma table et sortit sans souffler mot. Je n'ouvris pas immédiatement la lettre, que je supposai être une missive quelconque traitant des affaires de l'union, par ce que j'étais absorbé par la préparation du discours que je devais faire à l'assemblée du Conseil Maritime. Quand j'eus fixé, ce que je voulais dire, j'ouvris la lettre et je fus abasourdi en voyant qu'elle contenait la démission de M. Henson. Il déclarait qu'il ne pouvait approuver aucune réduction, que les armateurs n'avaient pas motivé leurs propositions, et qu'en outre nous n'avions pas consulté les hommes par égard au compromis proposé. Je fus pour ainsi dire affolé, car j'avais discuté la question des salaires avec tous les collègues avec qui je m'étais trouvé en contact et je tâchai de renforcer les conclusions auxquelles j'étais arrivé.

Ainsi que je viens de le dire, le Conseil Maritime était arrivé à un accord, mais je fus étonné d'apprendre le 28 mars qu'une assemblée des dirigeants du district de Londres avait été convoquée à la hâte, par téléphone je crois. On n'avait pas demandé mon avis, au sujet d'une assemblée pareille. Elle fut tenue le 28 mars à 4 heures de l'après-midi, au Maritime Hall. Je vis Percy Knight et d'autres dirigeants dans la matinée. Aucun d'eux ne dit mot concernant l'assemblée ; M. Percy Knight m'informa qu'il partait pour Glasgow à 1h. 30 de l'après-midi. Je fus plutôt étonné en apprenant ensuite qu'il avait assisté à l'assemblée du Maritime Hall, vu que j'avais eu l'impression que des affaires urgentes l'appelaient à Glasgow.

Je ne savais rien du but de la réunion au Maritime Hall, mais le matin suivant, le 29, je reçus une lettre de M. Bond, qui m'envoya la copie d'une résolution, conçue en ces termes :

« Une assemblée générale des dirigeants de la « National Sailors, Firemen, Cooks' and Stewards' Union » doit être convoquée pour Dimanche prochain, 1er avril, au plus tard, afin de discuter la situation actuelle. A défaut de convocation semblable les dirigeants du district de Londres donneront leur démission en bloc. »

J'avais été plutôt abasourdi par l'attitude de M. Henson, mais cette résolution me stupéfia davantage. Je désirai attirer l'attention sur le fait que, ni moi, ni un autre membre du Comité Directeur, n'avions le droit de convoquer une assemblée de ce genre. Je n'hésite pas de dire qu'elle est illégale et non conforme aux statuts. Vous demanderez : « Pourquoi, avez-vous approuvé de la convoquer ? » Je répondrai : « J'avais appris que d'autres districts envisageaient de convoquer des assemblées analogues ; si celles-ci étaient tenues et si des actions analogues étaient entreprises, cela signifiait l'anéantissement complet de l'Union. Je décidai donc de choisir entre deux maux le moins grave et mes collègues se déclarèrent d'accord avec moi. Au reçu de la résolution, je me mis, pour autant que possible, en rapport par téléphone avec tous les membres du Comité de Londres. Je demandai à ceux à qui je réussis à parler, s'ils avaient assisté à la réunion, s'ils avaient voté pour la résolution, s'ils se rendaient compte de la portée et s'ils avaient pensé aux frais énormes qu'entraînerait une réunion telle qu'on la proposait. J'estimai les frais à environ £ 1.300. Mais on pourra constater que les frais seront bien plus élevés, étant donné l'impossibilité de faire au pied levé une évaluation précise. Quelques délégués paraissaient peu fixés, en ce qui concerne le sens réel de la résolution, quelques-uns croyaient qu'il s'agissait d'une assemblée générale extraordinaire, composée des dirigeants et des membres. Je priai ceux à qui j'eus l'occasion de parler de m'écrire une lettre, déclarant qu'ils comprenaient la teneur de la résolution et qu'ils donneraient leur démission, si je ne l'exécutais pas à la lettre. Beaucoup d'entre eux me donnèrent cette promesse, mais jusqu'ici, je n'ai pas reçu une seule lettre. »

Le Secrétaire de la section de Tilbury, E. Potton, me lança l'insulte la plus grave. Je lui demandai s'il avait assisté à la réunion, il me répondit que oui. Je lui demandai s'il y avait voté en faveur de la résolution, ce qu'il affirma. Quand je lui demandai s'il se rendait compte des frais que comporterait une assemblée de ce genre, il me dit que ce n'était pas son affaire. Je lui demandai s'il voulait avoir la bonté d'écrire une lettre, approuvant la résolution ; il me répondit qu'il n'en ferait rien et que, si j'avais d'autres communications à lui faire, je n'avais qu'à recourir à l'intermédiaire de son secrétaire de district. Je lui demandai de prier ses collègues de venir au téléphone, pour que je puisse leur parler. Sa réponse fut qu'il était « à eux d'en décider » et après avoir attendu pendant quelques minutes, je fus obligé de raccrocher le récepteur.

Voici un rapport précis et succinct de ce qui eut lieu. Je ne fais pas de commentaires ; les délégués doivent décider ce qu'ils ont à faire. J'ai fixé ma ligne de conduite dans cette affaire et on en reparlera dans un stade ultérieur de la conférence.

Recevez mes fraternelles salutations.

(Signé) J. Havelock Wilson.