



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

PARAÎT LES 1^{ERS} ET 15^{ES} DE CHAQUE MOIS EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND, ESPAGNOL ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

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

CASE POSTALE 996
AMSTERDAM

NUMERO 15/16

AMSTERDAM, LE 15 AOUT 1923

Sommaire: *Communications diverses:* En avant! — Communications du Bureau. — Vers la prochaine guerre. — Comment les efforts tendant à l'unité sont sabotés par des soi-disant révolutionnaires. — Les autres Secrétariats Professionnels Internationaux. — « La Ruhr ». — Changements dans la liste d'adresses. — *Cheminots:* « Work to Rule ». — Grande-Bretagne. — La prolongation de la durée du travail pour les Cheminots suisses. — Autriche. — Le Syndicat des Cheminots de la République Polonaise. — Réaction en Yougoslavie. — Union Nationale des Cheminots anglais. — Congrès. — *Ouvriers du Transport:* Grève de dockers en Grande-Bretagne. — La grève des Transports dans la Ruhr. — Action pour le salaires auprès des Compagnies de Navigation sur le Danube. — Transport and General Workers' Union. — Inspecteurs des ports issus des milieux ouvriers. — Appointement et salaires en Allemagne. — Le rapport sur 1921 de la Caisse de Prévoyance (Berufsgenossenschaft) des Ouvriers du Tramways et des « petits cheminots » allemands. — *Gens de mer:* Grève dans la grande pêche allemande. — Relèvement des gages marins allemands. — Agissements intolérables des fonctionnaires de Havelock Wilson. — Grève des Marins yougoslaves. — L'Amalgamated Marine Workers' Union. — Echelle de salaires des Marins chinois sur les paquebots de différentes lignes de navigation. — Les organisations des marins allemands.

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

COMMUNICATIONS DIVERSES

En avant!

La Conférence de Berlin, où des représentants du Comité Exécutif de l'I. T. F. se sont rencontrés avec des délégués des organisations des transports panrusses, les décisions, qui y furent prises afin d'arriver dans le mouvement des ouvriers des transports à une unité et à une cohésion plus grandes, les faits qui ont suivi; tout cela a causé dans les milieux ouvriers une émotion, dont on n'a vu la pareille depuis des années. De la droite et de la gauche il a plu des attaques; des articles ont paru en abondance, hostiles pour la plupart, des articles dirigés contre une entente avec les syndicats russes, contre l'I. T. F. et contre ses dirigeants.

Au sein de l'I. T. F. même, l'émotion s'est aussi fait sentir; elle s'est manifestée dans les organisations affiliées, dans celles qui n'adhèrent pas encore à l'I. T. F., parmi les ouvriers des transports, les cheminots et les marins dans de nombreux pays. L'entrevue avec les camarades russes a donné lieu dans nos rangs, de même que dans le mouvement ouvrier général, à un mécontentement grave, à côté de témoignages de satisfaction.

Le fait que la Conférence de Berlin et les résolutions provisoires qui y furent adoptées étaient une surprise pour la plupart des organisations et davantage encore la façon

singulière dont, dans plusieurs pays, les organisations orientées vers Moscou se sont adressées aux nôtres, les invitant à réaliser le front unique, avant même que le Conseil Général n'ait pu se prononcer au sujet des résolutions de Berlin, ont causé auprès des organes directeurs des organisations affiliées à l'I. T. F. un vif mécontentement et ça et là de l'inquiétude.

Ce mécontentement s'est manifesté au cours de la séance du Conseil Général et les deux résolutions qui y furent votées en témoignent. Elles constituent un compromis entre les partisans et les adversaires de la Conférence de Berlin, un compromis, dis-je, étant donné que toute décision d'un autre genre était impossible, d'une part par suite des divergences d'opinion au sein du Conseil Général, d'autre part à cause du sentiment de solidarité, prédominant chez tous les membres.

Jamais on ne pourra assez souligner le fait que les membres du Conseil Général, parlant et agissant au nom et, j'en suis convaincu, selon l'esprit des organisations adhérentes à l'I. T. F., étaient pénétrés avant tout de la nécessité et du désir de conserver à l'I. T. F. son unité et son homogénéité.

Première, parmi les Secrétariats Professionnels Internationaux, reconstitués après la guerre, l'I. T. F. s'est développée depuis avril 1919 jusqu'à devenir le Secrétariat Professionnel, si non le plus puissant sous le rapport numérique, pourtant le plus uni, le plus actif et le plus énergique. Quels que puissent être les erreurs et les défauts, inhérents à l'I. T. F. ou aux organisations affiliées, il est certain qu'aucun autre Secrétariat Professionnel ne peut se vanter d'avoir réalisé depuis la guerre une activité aussi importante, activité qui s'est étendue hors du domaine de l'action effective, sous maints rapports bien incomplète encore, jusque sur celui de la publication et de la documentation.

Les bases de l'I. T. F. sont solides et ses possibilités de développement sont innombrables. Elle possédait et possède toujours la confiance des ouvriers des transports, confiance qui n'a pas été ébranlée par la Conférence de Berlin. La meilleure preuve en est qu'un dépit des résolutions de Berlin et de toutes les attaques lancées contre elles, trois organisations, et non des moindres importantes, se sont, après la conférence, affiliées à l'I. T. F. Je veux dire l'union anglaise des

Mécaniciens et Chauffeurs, l'union des Dockers américains et l'union des Ouvriers des Transports tchèques.

Je ne voudrais pas prétendre, qu'elles se soient affiliées, à cause des démarches tentées par l'I. T. F. pour arriver à une collaboration avec les syndicats russes, mais il est hors de doute, que ces démarches n'ont pas eu d'influence nocive sur les affiliations. Des pourparlers sont menés actuellement, concernant l'affiliation des cheminots américains, de l'organisation des Ports et Docks de la Nouvelle-Zélande, de l'union des Marins Chinois et de celle des Gens de Mer suédois. Au moment où j'écris ces lignes, nous parvenons des lettres des cheminots d'Argentine, et de Mexique, ouvrant la perspective d'une prompt affiliation à l'I. T. F.

L'I. T. F. est et restera ainsi le point de ralliement international de toutes les organisations des transports, désirent sincèrement mener la lutte contre le capitalisme sous toutes ses formes et prêtes, s'il le faut, à jeter dans la balance tout leur pouvoir économique. L'I. T. F. saura accomplir sa tâche si elle parvient à conserver la cohésion, qui jusqu'à présent fut une des causes principales de son pouvoir et de son influence et si elle persiste, c'est à dire si les organisations adhérentes persistent à développer et à raffermir la conscience de classe et la volonté révolutionnaire dans l'esprit de leurs membres.

Car l'I. T. F. n'est et ne peut être que ce qu'en font les organisations affiliées. Et celles-ci ne sont à leur tour que ce que les membres, les ouvriers des transports, les cheminots ou les marins, en font.

Les temps sont sombres et les travailleurs des transports ainsi que ceux des autres métiers devront lutter dans les années à venir contre de grosses difficultés et des dangers considérables. Il n'y a personne dans l'I. T. F. qui ne sache que les ouvriers ne pourront sortir vainqueurs de la lutte encore à venir ou déjà engagée contre la réaction politique et économique que si l'unité la plus totale peut être réalisée. L'unité de tous les ouvriers tant nationale qu'internationale, ne constitue pas seulement un idéal, sa réalisation est une nécessité inéluctable pour conduire la classe ouvrière à travers les difficultés et les périls à la victoire et à son émancipation totale.

L'I. T. F. continuera dans la voie où elle s'est engagée et s'attend à ce que chacune des organisations affiliées fasse pleinement son devoir.

Edo Fimmen.

Communications du Bureau.

Avis provisoire.

La prochaine Conférence de la Section des Gens de Mer de l'I. T. F., dont la convocation fut décidée par la Conférence de Londres, aura lieu à Amsterdam, les 16 et 17 octobre prochain.

Les organisations affiliées recevront des communications ultérieures à ce sujet.

*
**

Les persécutions en Hongrie.

« La Velocidad », l'Union des Chauffeurs de Madrid, a publié dans la presse espagnole la protestation suivante :

« Le Comité Directeur de l'Union des Chauffeurs « La Velocidad » a décidé, sur les indications de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport à laquelle elle est affiliée, de protester énergiquement contre l'attitude tyrannique et injuste du gouvernement hongrois, qui persécute les travailleurs de ce pays avec une cruauté inouïe et les empêche de se syndiquer.

Nous avons protesté déjà contre la Terreur blanche en Hongrie qui priva de la vie tant de militants hongrois et qui fut condamnée par tout homme animé de sentiments humanitaires. Il paraît qu'en Hongrie il n'existe ni le droit d'association, ni celui de réunion, si ce n'est sous le contrôle vexatoire des policiers et que chaque tentative visant à obtenir une amélioration de leur existence expose nos camarades à des arrestations et à des poursuites.

Tous les outrages que le gouvernement hongrois commet contre les travailleurs de ce pays sont regardés avec satisfaction par la classe capitaliste qui fait tout ce qu'elle peut, afin d'avilir les salaires et d'imposer des journées de travail

Depuis nos dernières indications, il nous a encore été communiés, de crainte de périr de misère ou dans la prison.

Nous répétons nos protestations les plus énergiques et nous faisons appel au Gouvernement hongrois, ainsi que l'ont fait les autres organisations des ouvriers des transports, afin qu'il abandonne ses agissements intolérables et qu'il accorde aux travailleurs le droit de se grouper, dans le but d'améliorer leurs conditions économiques. Ce ne sont pas seulement des motifs d'humanité et de fraternité qui nous poussent, mais également le fait que des liens de solidarité internationale et d'amitié inébranlable nous unissent aux camarades hongrois. »

*
**

La brochure sur l'I. T. F.

Depuis nos dernières indications, il nous a encore été commandé de cette brochure, par

la Fédération des Cheminots suisses	100 exemplaires
l'Union des Employés du Commerce et des Transports d'Autriche	100 exemplaires
l'Union suédoise des Ouvriers des Transports	1000 exemplaires
l'Union des Cheminots norvégiens	75 exemplaires
la Fédération des Employés des Tramways italiens	200 exemplaires.

*
**

Questionnaires Cheminots et Ouvriers des Tramways.

Nous insistons sur une prompt réponse à ces questionnaires.

*
**

Questionnaires Gens de Mer.

Des questionnaires ont été expédiés récemment, 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.

Vers la prochaine guerre.

La hâte fébrile avec laquelle les mortels se préparent pour une nouvelle guerre doit causer sans doute une grande joie aux enfers. Le chef du département de la marine britannique a déclaré que la Grande-Bretagne devait à tout prix conserver « l'hégémonie des mers » et que par conséquent les contribuables devaient encore sacrifier quelques centaines de millions de Livres sterling pour une gigantesque base navale à Singapour et pour d'autres améliorations du même genre. Le Ministère de la guerre américain nous annonce la fabrication d'une nouvelle bombe pour aréoplanes de 10 tonnes, dix fois plus grande que la plus grande bombe employée durant la dernière guerre. La section chimique du Ministère de la Guerre a réussi à composer le gaz le plus mortel qui existe. Le Japon, pour ne pas se laisser éclipsé, est en train de construire plus de croiseurs légers que n'en ont tous les autres pays réunis.

Le premier prix dans cette course insensée revient à la France avec son projet colossal pour la construction de 140 escadrilles comptant 1160 avions, une réserve militaire aérienne de 2800 avions et une réserve civile de 1100 avions, pouvant être rapidement adaptés à l'usage militaire. Cela fera une flotte aérienne huit fois aussi grande que les forces britanniques, ce qui fait que le Corps anglais d'Aviation (Br. R. A. F.) annonce qu'il devra « considérablement » augmenter ses moyens de protection.

En même temps que ceci le chef de l'Artillerie française annonce qu'on a réussi à augmenter la portée des canons à longue portée de 93 à 125 milles et ajoute — paroles significatives — que ce canon peut, de Dunkerque, bombarder Londres, et détruire le sud de l'Angleterre. Disons en outre que l'armée permanente de la France de 690.000 hommes est la plus grande que l'Europe ait jamais connue en temps de paix et que le Gouvernement français a prêté à la Pologne pour des buts militaires 400.000.000 francs qui doivent être dépensés « sous la direction de l'Etat major français ». En outre, sans parler du secours de nature militaire prêté à la Roumanie, le programme sous-marin français est appelé par les gouvernants britanniques « un poignard menaçant notre gorge ».

Ces petites plaisanteries militaires causent ça et là de légères explosions qui forment un espèce de prélude satanique à la prochaine guerre « pour mettre fin à toute guerre » et pour préparer le monde à la démocratie. Les Grecs se préparent sous-marin français est appelé par les gouvernants britanniques à une nouvelle remonte avec les turcs (nous nous demandons si de nouveau ils seront secourus avec l'argent des contribuables anglais); les français ont envoyé en Syrie une armée de 46.000 hommes; les frontières roumaines fourmillent de militaires; l'Espagne n'a pas encore réussi à liquider la « guerre civile » au Maroc, sans oublier encore l'aventure de la Ruhr qui contient à elle seule assez de dynamite pour faire sauter toute la structure économique d'Europe.

Cette guerre unilatérale dans la Ruhr menace à tout moment de dépasser ses bornes actuelles. Le général Degoutte a mis en exécution sa menace de « régner avec une main de fer ». Des conseils de guerre prononcent des jugements barbares contre des civils pour la plus petite infraction de décrets aussi arbitraires que celui-ci : « le public doit faire usage du milieu de la rue uniquement » ou « la population n'a pas le droit de mettre les mains dans les poches ». Des maires et d'autres fonctionnaires ont été pris comme otages et seront tués, lors de la moindre insurrection. Un conseil de guerre siégeant à Mayence vient de condamner 17 cheminots allemands et les dirigeants de leurs syndicats à des peines de prison allant jusqu'à dix années et à des amendes jusqu'à 100.000 Marks. Un employé des Chemins de fer a déjà été exécuté pour cause de « sabotage ». En violation des lois françaises tant civiles que militaires, les Directeurs des

Fabriques de Krupp ont été condamnés à 10 et 20 années de prison pour résistance passive, bien qu'un des trois officiers qui constituaient le Conseil de guerre les considérait comme innocents de tout crime.

Entretiens la haine, l'amertume et le désir de la revanche frayent le chemin à la prochaine guerre ! »

(American Loc. Engineers Journal juin 1923.)

Comment les efforts tendant à l'unité sont sabotés par des soi-disant révolutionnaires.

Le Bulletin International des Ouvriers des Transports (publié par le Comité International de Propagande des Ouvriers des Transports révolutionnaires) pose la question : « Quelle était la situation avant la Conférence de Berlin » et y répond de la façon suivante :

« Après la guerre mondiale l'Internationale Syndicale d'Amsterdam naquit sur les ruines des anciens syndicats. A la tête des socialpatriotes se trouvaient qui, ayant leurré les ouvriers de belles promesses, se frappaient maintenant la poitrine avec repentir. Les ouvriers s'affilièrent aux syndicats, espérant améliorer leur situation et se sauvegarder d'une répétition des horreurs de la guerre.

Mais les espoirs des ouvriers furent déçus. A chaque occasion les Amsterdamistes les laissaient en plan. Ils défendaient de toutes les façons l'état capitaliste.

Cette tactique générale d'Amsterdam fut appuyée également par l'I. T. F. réformiste. Il est vrai qu'elle engagea les ouvriers à boycotter le gouvernement sanguinaire d'un Horthy, qu'elle seconda les ouvriers des transports de la Russie des Soviets dans leur guerre contre la Pologne et qu'elle secourut partiellement les camarades de Norvège. Mais ces quelques points clairs, qu'il convient d'expliquer par le fait de la conscience de classe croissante parmi les travailleurs des transports, se perdent dans l'histoire entière de l'I. T. F. qui n'est autre qu'une tromperie incessante des masses ouvrières.

Cette tactique criminelle qui ne visait qu'à éviter la lutte devait évidemment créer du mécontentement dans les rangs des travailleurs des transports. Une opposition se forma, désirent s'engager dans la voie révolutionnaire, désirent transformer les syndicats réformistes et l'I. T. F. en des organisations combattives.

D'entières organisations de l'opposition, telles que la Fédération néerlandaise des Ouvriers du Transport, les Cheminots tchécoslovaques, les Unions bulgares et finlandaises des Ouvriers des Transports, les adhérents français de l'Internationale Syndicale Rouge — tous furent simplement expulsés de l'I. T. F. Ce méfait envers la classe ouvrière, la scission des syndicats, l'affaiblissement de la résistance durant l'offensive du capitalisme ne valurent pas à retenir les ouvriers des transports russes et l'opposition des différents pays dans leurs efforts pour atteindre le front unique. Au contraire cette attitude de l'I. T. F. ne fit qu'accroître leurs forces et leur énergie.

Mais lorsque la conférence de Francfort commença à devenir très populaire parmi les travailleurs des transports français et allemands, les dirigeants durent, eux aussi, changer leur attitude. »

Malgré notre espace limité nous avons voulu citer cet article, in extenso, étant d'avis que la question de l'Unité est de la plus haute importance pour la classe ouvrière toute entière et qu'il est essentiel de savoir à qui la faute si — pour le moment du moins — on ne réussit pas encore à la réaliser.

Celui qui — dans la phase où nous trouvons actuellement — écrit ainsi que le fait le « Bulletin International des Ouvriers des Transports », en altérant les faits d'une façon aussi totale, celui qui se sert de tant de demi-vérités — plus

dangereuses que des mensonges — assume non seulement une lourde responsabilité, mais encore il aura de la peine à réfuter l'accusation que sa « propagande pour l'unité » vise à autre chose qu'à la réalisation effective de cette unité.

Ce n'est pas la première fois, hélas, que nous sommes obligés de constater que l'attitude de ceux qui se disent partisans du front unique, ne devrait pas être différente, s'il était leur but *exprès d'empêcher* que l'unité se fasse.

Depuis le Congrès pour la Paix de la Haye, où il fut convenu de se combattre, là où le combat serait jugé nécessaire, d'une façon digne et honnête, il a été tâché sérieusement, tant de la part de l'I. T. F. que de celle du C. I. P., de saboter ni d'entraver par des calomnies et des mensonges la possibilité d'unité. Si nous sommes bien informés, l'auteur du pamphlet sus-mentionné est le secrétaire nommé récemment du C. I. P. des Ouvriers des Transports. Son entrée en scène n'augure rien de bon !

Que, cependant, il ne se trompe pas. Nous voulons l'unité et nous continuerons à y consacrer tous nos efforts. Mais nous ne laisserons dorénavant plus passer sous silence des attaques telles que celle que nous venons de citer.

Il est désormais vraiment plus que temps que les camarades russes qui avec nous veulent *sérieusement* l'unité, commencent par prendre énergiquement position contre les saboteurs qui se trouvent dans leurs rangs.

Les autres Secrétariats Professionnels Internationaux.

Fonctionnaires.

Au commencement de juillet des représentants des Unions de Fonctionnaires de France, Hollande, Autriche, Tchécoslovaquie et Allemagne réunis à Vienne ont pris des mesures préparatoires pour arriver à la fondation d'une Internationale des Fonctionnaires.

La Conférence adopta la résolution suivante :

« La discussion approfondie des bases d'une Organisation internationale des Fonctionnaires publics, des Employés et des Instituteurs a eu pour résultat que les représentants des Unions sous-signées se placent sur le terrain d'une solidarité absolue et agissante de tous les salariés, dans le sens des principes reconnus du syndicalisme international. La Conférence constate que la réalisation des buts économiques, sociaux et moraux des travailleurs de tous les pays n'est possible que dans la lutte contre les facteurs de force du capitalisme international et reconnaît en la création d'une Organisation Internationale de Fonctionnaires publics, Employés et Instituteurs une des armes les plus efficaces dans cette lutte. »

Nous nous réjouissons des progrès que nos camarades ont réalisés sur ce terrain difficile et c'est de tout coeur que nous leur souhaitons tout le succès possible à l'avenir.

S'il y a peut-être des groupes d'employés au service des Chemins de Fer, des Tramways ou d'autres entreprises des Transports, qui, poussés par une arrogance de classe aiment mieux rechercher une concentration internationale auprès de leurs collègues « fonctionnaires » qu'auprès du groupe auquel ils appartiennent par la nature de leur métier, la nouvelle Internationale leur fera sans doute comprendre qu'ils se sont trompés d'adresse et que c'est à l'I. T. F. qu'ils doivent s'affilier.

« La Ruhr »

par Ben Tillett, A. Creech-Jones et Samuel Warren.

Cette brochure de 64 pages est le résultat d'une enquête entamée par une délégation se composant des camarades sus-mentionnés et désignée en mai 1923 par le Comité Exécutif de l'Union anglaise des Ouvriers du Transport et des Ouvriers non-qualifiés pour examiner la situation créée dans la Ruhr par suite de l'occupation française.

La députation a accompli sa tâche d'une façon très sérieuse ; elle a visité douze villes et leurs alentours, elle s'est informée auprès de personnes de toutes les nuances et auprès des représentants de plusieurs services importants, y compris ceux des armées anglaise et française, telles que des commissaires, des consuls, des leaders politiques, des militants syndicalistes, des employeurs, des ouvriers, des journalistes et des civils.

Le rapport ne passe sous silence aucun détail de la vie économique du Bassin de la Ruhr et les auteurs appuient leurs constatations de longues séries de chiffres.

Dans la préface, il est dit entre autres choses :

« Nos investigations dans le Bassin de la Ruhr ont fait revenir à notre esprit d'une façon impressionnante la gravité extrême, pour le mouvement des travailleurs anglais et pour le mouvement syndicaliste international, de la situation créée par l'occupation de cette région par les armées française et belge, effectuée au commencement de cette année. Les conséquences de cet acte seront ressenties par bien des générations et elles menacent peut-être la civilisation moderne toute entière. »

Dans l'introduction M. Ben Tillett arrive à la conclusion suivante :

« A côté du problème de la Ruhr, il y a celui des armements croissants qui l'environnent de tous les côtés. La France avec ses régions de couleur et la petite Entente, à savoir la Pologne, la Roumanie, la Yugo-Slavie et la Tchéco-Slovaquie, pourraient mettre sur pied six à sept millions de soldats. Aux Balkans et sur les frontières de la Russie, des préparatifs de guerre nous menacent d'un nouveau conflit européen. L'aliénation grandissante entre l'Angleterre et la France, l'avarice de l'Amérique et les ruses du Japon, tout cela nous parle du danger de guerre croissant. Cette pensée est d'autant plus horrible et accablante, quand nous nous rendons compte de la faiblesse de la démocratie internationale. Seule la Fraternité Internationale pourra sauver le monde d'une nouvelle cataclysmes universel, aux proportions et aux résultats plus écrasants et plus terribles. »

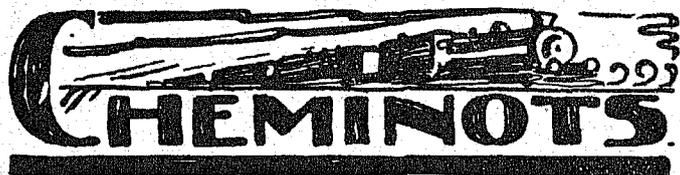
« Votre députation considère la Ruhr comme la chaudière diabolique qui nous prépare une guerre nouvelle et effroyable. Nous exposons dans ce rapport les faits que nous avons recueillis, afin que nos camarades syndicalistes anglais puissent comprendre l'anxiété qui nous étreint, qui ne saurait être mitigée par un semblant de Paix, par la diplomatie hypocrite qui mine et sape un monde, sordide de mensonges, et qui nous prépare des volcans de haine dont la lave noyera de nouveau le monde dans la ruine et la destruction. La Ruhr qui pourrait être l'entrepôt du commerce mondial est morne à présent dans son désespoir, pendant que le militaire braque son fusil, modifère et assoiffé de sang, sur la vallée qui, devant être la ruche bourdonnante de l'industrie, est à présent un lieu de désolation et de mort. »

La « Transport and General Workers' Union » a fait par son enquête un travail utile et elle mérite nos remerciements pour cette manifestation de sentiments internationalistes, qui témoignent également d'une compréhension juste des intérêts ouvriers nationaux.

Le rapport a été publié par la Labour Publishing Cy Ltd., 38 Great Ormond street, Londres W. C. 1, et est mis en vente au prix de 9 pence.

Changements dans la liste d'adresses.

Page	Adresses anciennes	Adresses nouvelles
24	R ₁ Norsk Lokomotivmandsforbund Keysers gdn. 1, Kristiania Organ: Lokomotivmands Tidende	R ₁ Norsk Lokomotivmandsforbund Toldbodgt. 26 ² , Kristiania Organ: Lokomotivmands Tidende
25	R ₁ Sveriges Lokomotivmannaförbund S:t Eriksplan 2, Stockholm. Va Organ: Lokomotivmännens Tidning	R ₂ Sveriges Järnvägarnas Kontorpersonalsförbund Handverkaregatan, Stockholm Organ: Svenska Järnvägstidningen
25	R ₂ Sveriges Kontorpersonalsförbund Karduansmakaregatan 12, Stockholm Organ: Svenska Järnvägstidningen	R ₁ Sveriges Lokomotivmannaförbund Klarabergsgatan 58, Stockholm Organ: Lokomotivmännens Tidning
26	Nouvellement inséré.	<i>Argentine</i> R Union Ferroviaria Boedo 697, Buenos Aires
26	Nouvellement inséré.	<i>Mexique</i> R Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la Republica Mexicana Mexico
28	R ₃ Brotherhood of Railway Signalmen of America North Kingsville, Ohio Organ: Brotherhood of Railway Signalmen	R ₃ Brotherhood of Railway Signalmen of America North Kimball Avenue, Chicago (Ill.) Organ: Brotherhood of Railway Signalmen
28	R ₃ American Federation of Railroad Workers 1209, Morton Bldg., 588, S. Dearborn St., Chicago (Ill.)	R ₃ American Federation of Railroad Workers 315, So Ashland Blvd., Chicago (Ill.)
29	Nouvellement inséré.	<i>Australie</i> Australian Railways Union 245, Rawson chambers Rowson Place, Sydney
29	R N. S. W. Amalgamated Railway and Tramway Service Association Bowen Buildings, Central Square, Sydney	N'existe plus, ayant fusionné avec l'Australian Railways Union
35	T Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen im Bereiche der tschecho- slowakischen Republik Neugasse 1, Zentrale Aussig Organ: Zeitrad	T Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -Arbeiterinnen im Bereiche der tschecho- slowakischen Republik Langegasse 42 ¹ , Aussig Organ: Zeitrad



« Work to Rule ».

Nous avons reçu de la Confraternidad Ferroviaria (Fédération des Cheminots argentins) une brochure de 80 pages intitulée « ¿Qué es la Confraternidad Ferroviaria? » (Qu'est-ce que la Fédération des Cheminots?) José Palmeiro, l'éditeur de « La Fraternidad », en est l'auteur. Elle contient un exposé des buts, des méthodes, du point de vue théorique où se place l'organisation ainsi que l'histoire de la Fédération. Elle pourrait servir de modèle aux publications de ce genre, en ce qui concerne la clarté et la précision de sa rédaction. Nous faisons suivre en son entier le chapitre sur le système du « travail selon les règlements ».

**

« Work to Rule ».

Il existe une arme très efficace dont on peut faire usage dans les industries affectées aux services publics, c'est le « travail selon les règlements ».

La méthode a été imaginée en premier lieu par des cheminots. En mai 1920 la section de Rosario (Réseau Central d'Argentine) de « La Fraternidad » (le Syndicat des Mécaniciens) se trouva engagée dans un différend découlant d'une autorisation accordée par le Gouvernement aux compagnies des chemins de fer d'apporter au fonctionnement de certains services des modifications, défavorables pour la majorité du personnel. Le Syndicat décida, de concert avec le personnel roulant, de recourir à la « résistance passive » jusqu'à ce que les compagnies aient abandonné leurs projets. Durant une période de 15 jours le personnel fut instruit au sujet de la conduite à suivre pour se tenir aussi strictement que possible aux lois et aux règlements en vigueur. A la fin de cette période de grâce, accordée à la Compagnie pour se raviser, la nouvelle méthode fut mise en application.

La façon soigneuse et intelligente dont le personnel avait été dressé à appliquer les règlements eut comme conséquence que l'exécution des mesures fut générale. Au bout de dixsept jours la Compagnie céda ; selon l'affirmation d'un de ses représentants, elle avait, durant cette courte période, perdu la jolie somme de 7.000.000 pesos (à peu près £ 600.000).

Ce fut la première fois que l'on tenta dans notre pays de faire usage de ce procédé, d'une façon sérieuse et méthodique.

Pour la première fois dans l'histoire de la *Confraternidad* (Fédération des Cheminots) l'application générale du procédé fut projetée fin janvier 1921.

Depuis que l'unité des cheminots s'était réalisée d'une façon incontestable, les compagnies y voyaient une menace de leurs privilèges et elles faisaient ce qui était en leur pouvoir afin d'entraver l'activité de l'union. Elles saisirent dans ce but l'occasion offerte par la première demande collective, formulée par l'organisation — unification du statut et des conditions de travail pour tout le personnel.

Le Syndicat des Mécaniciens venait de signer un contrat collectif avec les compagnies, après avoir négocié pendant quelque temps pour l'obtenir. Les autres catégories se trouveraient par conséquent dans une position moins favorable que les mécaniciens, étant donné que leurs conditions de travail étaient dépendantes des caprices et des décisions arbitraires de la direction. On décida donc d'insister pour la réglementation des conditions des autres membres du personnel et dans ce but la « *Confraternidad* » entama des négociations. Les compagnies opposèrent des objections disant que l'organisation n'était pas légalement reconnue et qu'elles ne désiraient pas entrer en pourparlers avec ses représentants.

Les choses en étant là et le moment semblant peu propice à une grève, on décida de briser l'opposition du patronat en appliquant à partir du 7 février 1912 sur toutes les lignes le système du « travail selon les règlements ». Tout était prêt à mettre le projet en exécution, lorsque le 5 février, deux jours avant l'expiration des jours de grâce, le Ministre des Travaux Publics lança un décret qui reconnaissait le droit représentatif de l'Union des Cheminots pour des buts pratiques. Une fois de plus les Compagnies avaient capitulé.

A la suite de cette première victoire générale, gagnée par une simple menace de « travailler selon les règlements », cette nouvelle arme fut définitivement adoptée par les cheminots. Quelques mois plus tard, en effet, en janvier 1922, on fit le projet d'en faire de nouveau usage afin de forcer le gouvernement et les compagnies à accorder certains droits et certaines améliorations, tels que le renouvellement du Conseil d'Administration de la Caisse des Retraites (où pratiquement les Cheminots n'étaient pas représentés), l'accélération de la fixation des règlements, qui se faisait d'une façon très lente, la fixation d'une échelle de traitements pour les catégories dont les conditions de travail avaient été déjà établies. A cette occasion encore, on n'eut pas besoin de mettre en exécution la menace car, lorsque le moment en fut venu, les Compagnies promirent aux cheminots qu'elles ne manqueraient pas d'acquiescer à leurs désirs.

Ainsi la *Confraternidad Ferrovial* obtint deux brillantes victoires dans le courant d'une année, uniquement par la menace d'appliquer le système du « travail selon les règlements ». victoires dans le courant d'une année, uniquement par la menace. Qu'est-ce donc, au fond, que ce système ?

Dans certains pays d'Europe on le désigne sous le nom d'« obstructionnisme ». On a prétendu qu'il avait des points de ressemblance avec le sabotage, mais un court examen suffira à démontrer qu'il n'en est rien.

La caractéristique principale du sabotage c'est la destruction ; celle de l'obstructionnisme — que l'on ne permette d'employer ce mot — c'est la construction. Lors de sabotage, des machines sont endommagées et la production est diminuée en ce qui concerne la quantité ou la qualité. Quoique le sabotage nuise au capitaliste, d'une façon directe — et voici

d'où provient l'illusion que c'est lui uniquement qui en est atteint — à la longue et à peu d'exceptions près, ce sont les consommateurs que en payent les frais. La conséquence ultime de l'application du sabotage à une industrie, sera nécessairement une hausse des prix des produits de cette industrie, car une baisse dans la production est équivalente à un recul temporaire de caractère technico-économique. C'est pour cette raison que le sabotage atteint le public en général et non seulement les capitalistes.

L'obstructionnisme d'autre part ne détruit — strictement parlant — pas de richesses économiques, il est créateur. De sa nature même, comme nous verrons, il est constructif ; il vise à la conformation aux lois et règlements élaborés par les législateurs dans l'intérêt et au profit de la collectivité. Il part de la supposition que le législateur, en rédigeant une loi, a en vue les besoins de la collectivité et que si la loi n'est pas observée, quelque intérêt particulier s'y oppose. C'est contre cette dégradation de la loi que l'obstructionnisme s'élève ; son appellation est donc uniquement justifiée en tant qu'il enraye la réalisation des désirs égoïstes de quelque capitaliste individuellement ou de certains groupes de capitalistes.

Des deux expressions « obstructionnisme » et « travail selon les règlements » nous préférons la dernière comme étant plus exacte et plus indiquée pour des raisons de tactique, car en dernière analyse travailler selon les règlements, c'est se révolter contre la nonobservance de la loi ou, ce qui revient au même, s'élever en sa défense. Il est vrai qu'en décidant de se conformer strictement aux prescriptions, les travailleurs ne sont pas poussés par un respect aveugle des lois, mais plutôt par le désir d'en tirer profit pour leurs propres buts. Mais d'autre part ils ne sont pas poussés par le seul désir d'obstuer la production ou le commerce, simplement pour arrêter la machine sociale, comme le mot « obstructionnisme » pourrait le faire croire. Leur unique désir c'est d'atteindre le portemonnaie des capitalistes, en diminuant leurs bénéfices. Si parfois la capacité productrice d'une industrie dans son ensemble, abstraction faite de quelque usine spéciale, est diminuée à la suite de l'usage de cette arme, c'est en dépit de, plutôt qu'à cause de l'obstructionnisme.

Son influence sur le service des chemins de fer démontre qu'il est loin d'être destructif, socialement parlant. Ni en ce qui concerne le transport des marchandises, ni en ce qui concerne le service des voyageurs, on peut proprement dire que le retard d'un train diminue la production, car le public est compensé de ce retard voulu par une plus grande sécurité. Quand on juge parcontre la chose du point de vue de la compagnie, il faut reconnaître qu'il y a une diminution dans la production, car par le fait qu'un certain train fera des voyages en moins, en mesure que les retards seront plus grands, les dividendes seront proportionnellement diminués. C'est une des qualités principales du « travail selon les règlements » que tout en attaquant d'une façon directe les bourses des actionnaires, il conserve intacts et protège même les intérêts de la collectivité. Voyons pourquoi.

Dans tout pays, possédant un réseau de Chemins de Fer, les compagnies se procurent de l'Etat la concession de l'exploitation de ces Chemins de Fer. Chaque concession oblige le concessionnaire à se conformer à certaines dispositions et, quelque réactionnaire que l'état accordant la concession puisse être, ces dispositions tiennent compte sous certains rapports des intérêts du public, p. ex. par égard à la sûreté des personnes, des biens etc. Ceci est même le cas, nous venons de le dire, si l'on a affaire à un gouvernement excessivement réactionnaire, car un gouvernement pareil a davantage à cœur de servir les intérêts des capitalistes dans leur ensemble que ceux d'une seule compagnie ou corporation. Les conditions auxquelles les compagnies sont soumises sont incorporées dans des lois et règlements qui déterminent et décrivent leurs droits et leurs devoirs. Le but de ces lois et règlements est de sauvegarder l'intérêt général et d'empêcher que les intérêts particuliers de la compagnie ne prennent le dessus, quand il s'agit de fixer les tarifs, les horaires, de prendre des mesures de sûreté etc. L'Etat se

réserve le droit d'exercer un contrôle et de s'assurer de la conformation aux prescriptions légales et de la régularité du service.

Les règlements des Chemins de Fer traitent généralement, de l'uniforme du personnel, de la composition des trains, de la position de la locomotive, du nombre de locomotives et de la manipulation des véhicules, des chasse-vaches, du nombre d'essieux, de la manœuvre des trains, de la circulation et de la place des locomotives, du service d'aiguillage, de la vitesse des trains, de l'attelage ; des cas où les trains sont poussés par les locomotives, de l'outillage du service des signaux (sémaphores et lumières) ; du personnel supplémentaire etc.

Avons-nous besoin de dire que dans les pratique un grand nombre de ces prescriptions ne sont pas appliquées par les compagnies dans leur égoïsme et leur amour du lucre, ce qui les met à même de réaliser de gros bénéfices au dépens de l'intérêt public ? Il va sans dire que quand les choses se passent de façon plus ou moins normale, personne ne fait attention à ces infractions à la loi, nonobstant les dispositions de l'article 80 :

« Les administrateurs, directeurs, employés, agents ou autres personnes qui agissent au nom de l'entreprise seront considérés comme coupables des infractions à la présente loi, s'ils les ont commises individuellement ou de façon collective ou s'ils ont encouragé ou approuvé un acte prohibé ou considéré comme illégal, ou s'ils ont négligé d'accomplir un acte requis par la loi ; pour chaque infraction ils seront passibles de peine, d'emprisonnement d'un mois au maximum ou d'une amende non inférieure à cent et non supérieure à 1000 pesos. »

La chose est bien différente, cependant, lorsqu'il existe un conflit entre les employés et les compagnies. Dans un cas pareil, les travailleurs doivent être à même de montrer qu'ils possèdent une arme légale, très puissante et que ce n'est pas pour rien que l'état leur a imposé la responsabilité de faire observer la loi, c'est à dire de veiller à l'intérêt public. Quand il est nécessaire de faire entendre raison aux compagnies, il sera suffisant de leur rappeler que le travail doit être accompli « selon les règlements », c'est à dire conformément aux lois. Un rappel de ce genre, donné au moment opportun d'une façon intelligente et décidée, n'aura probablement pas de résultats, autres que favorables, vu que la confusion et les frais qu'entraînerait une exécution de la menace, sont indicibles.

Selon le rapport des Bureaux des Unions des Travailleurs du Service de l'Exploitation et des Ateliers au premier Congrès réuni en 1922, il y eut au cours des années 1920 et 1921 quatre conflits partiels auprès de différentes compagnies où la méthode du « work to rule » fut employée. Les travailleurs gagnèrent trois de ces conflits et en perdirent un seul. Notons que dans un de ces cas seulement les efforts du personnel furent de quelque façon coordonnés. Voilà une faute qu'il faudra éviter à l'avenir, si l'on tient à s'assurer le succès.

A l'exception du conflit de l'Argentine Centrale, tous ces cas où la méthode du « travail selon les règlements » a été employée ont été des différends régionaux, généralement de moindre importance. Elles ont parfois donné lieu à des situations bien amusantes. Fin novembre 1921, c'est à dire durant une période remarquable par le nombre considérable de révocations, quelques mécaniciens de la Pacific Railway décidèrent de travailler strictement selon les règlements. L'un d'eux communiqua à « La Confraternidad », l'organe officiel de la Fédération des Cheminots, l'incident suivant :

« Le 29 novembre, à l'heure où le train mixte No. 31, de Rawson à Arribeños, devait se mettre en mouvement, ce train ne put partir à défaut de garde-convoi. On envoya chercher le chef de train A. qui avait son jour de repos hebdomadaire, mais il soutint, fidèle aux règlements que ses heures de repos ne pouvaient être violées, qu'il n'entendait pas en être privé et que si la Compagnie n'avait pas assez de chefs de trains elle n'aurait pas dû en licencier. On insista en lui offrant une longue période de repos en compensation, mais il tint bon.

Le chef de gare, afin de sortir de cette impasse et agissant selon les instructions qu'il avait reçues, ordonna au contrôleur B. de se charger de la besogne. B. s'en va soufflant dans son

sifflet pour attirer l'attention du mécanicien et agitant un pavillon noir et jaune, tout flambant neuf, comme signal de départ.

Le mécanicien C. qui doit conduire le train le regarde et le nouveau garde-convoi siffle encore et agite son drapeau. Mais C., un vétérinaire dans les rangs de l'Union des Mécaniciens, ne bouge pas. Le contrôleur-garde-convoi s'approche de la locomotive pour voir ce qui cloche et la conversation suivante s'engage :

- « Pourquoi ne partez-vous pas ? »
- « Pourquoi ne me font-ils pas partir ? »
- « Mais est-ce que je ne vous ai pas donné le signal ? »
- « Ah — qui êtes-vous ? »
- « Le garde-convoi. »
- « Vraiment ? Connaissez-vous les règlements ? »
- « Non. »

— « C'est ce que je pensais. Eh bien, ils exigent que tout chef de train porte, lorsqu'il est en service, un uniforme qui le distingue des autres et vous n'en avez point. »

Ainsi le contrôleur B. plus ou moins gêné, repart raconter au chef de gare la sottise qu'il vient de faire. »

Le trait caractéristique de l'arme dont nous parlons c'est que celui qui en fait usage se présente comme le défenseur fidèle des lois qui dominent le service des Chemins de Fer et vu que c'est un service public cette attitude éveillera ou tendra à éveiller les sympathies de la plus grande partie du public. Elle paralyse aussi les manœuvres réactionnaires du Gouvernement en tant que celui-ci ne peut pas porter d'accuses contre les cheminots, puisque leur activité n'a aucun caractère d'opposition et prêche le respect des lois.

Un autre avantage pratique de la méthode c'est qu'elle n'a pas le caractère d'un dernier moyen. Il n'y a pas question de tout risquer, pour tout gagner. Si elle réussit à briser l'opposition capitaliste, tant mieux ; si elle ne réussit pas, c'est simplement le « status quo », car un jour les travailleurs reviendront aux méthodes normales ; ils peuvent en choisir le moment quand bon leur semble et le conflit se terminera sans que l'existence de l'organisation soit aucunement en jeu (ce qui a lieu inévitablement lors de grève). Tout ceci laisse aux travailleurs la possibilité d'entreprendre d'autres démarches s'il y a lieu. Cette souplesse rend le « travail selon les règlements » une arme d'une efficacité indéniable.

Néanmoins, la méthode du « travail selon les règlements » doit, ainsi que tout système d'action syndicale, être constamment revue et améliorée. Bien qu'elle ait pu dans quelques services des transports donner des résultats excellents, il ne faut pas oublier que dans les services publics, exploités par l'Etat, il serait absurde de s'attendre aux mêmes résultats, vu que l'Etat, en sa qualité d'employeur, est dénué de l'intérêt privé et individuel à la prospérité de l'industrie qui, lors de l'application du « Work to Rule », constitue généralement le point d'attaque.

Grande-Bretagne.

Différend dans les ateliers des Chemins de Fer.

Le premier but de l'Union Nationale des Cheminots est d'assurer l'organisation complète de tous les travailleurs employés dans ou ayant un rapport quelconque avec les Chemins de Fer du Royaume Uni.

L'Union Nationale des Cheminots s'occupe de toutes les catégories de travailleurs des Chemins de Fer et se trouve en rivalité avec deux autres syndicats — l'Association des Employés des Chemins de Fer et l'Union des Mécaniciens et des Chauffeurs ; c'est pourquoi on a déjà tenté bien des fois d'arriver à une fusion de ces trois organismes.

Cet émiettement des forces des travailleurs du trafic est sans doute regrettable, mais un état de choses bien pire existe dans l'organisation du personnel des ateliers.

Pour se rendre compte de la confusion, on n'a qu'à se rappeler l'appel au Conseil Industriel (Industrial Court) du commencement de l'année passée, lorsque cet organisme fut invité à déterminer les taux des salaires et les conditions de travail d'environ 1500 différentes catégories de travailleurs, englobant au total 110.000 hommes employés dans 600 ateliers, hangars ou dépôts, diversés dans toute l'Angleterre.

Les parties représentées devant le Conseil comprenaient seize compagnies de Chemins de Fer et à part l'Union Nationale des Cheminots une bonne trentaine d'unions corporatives et d'unions d'ouvriers non-qualifiés. L'« Amalgamated Engineering Union » et plusieurs Compagnies de Chemins de Fer n'étaient pas représentées. Vu ce manque d'unité on peut facilement comprendre la difficulté qu'il y eut à établir des bases satisfaisantes des salaires et des conditions de travail des ouvriers des ateliers.

Un principe important sur lequel le Conseil devait statuer, c'était la question si les compagnies devaient payer des « district rates », c'est à dire des taux de salaires admis et reconnus par des employeurs et des ouvriers organisés dans certaines industries et dans certaines localités. L'application de ce principe était revendiquée par plusieurs syndicats corporatifs, tandis que l'Union des Cheminots et l'Union des Ouvriers d'Usine demandaient que l'on fixe un taux de salaires applicable aux ouvriers des ateliers des Chemins de Fer en général.

Le Conseil, d'avis que le service des Chemins de Fer devait être considéré comme une industrie spéciale, émit le décret No. 728, décidant d'établir des taux de base pour les Chemins de Fer et de ne pas accorder les « district rates ».

Ceci fut un succès éclatant de la politique de l'Union Nationale des Cheminots ; vu que cette décision eut comme résultat que les ouvriers des ateliers n'ont pas subi des réductions de salaires correspondant à celles imposés dans les usines et dans l'industrie du bâtiment et ont même touché dans plusieurs cas des salaires supérieurs à ceux qui sont en vigueur dans d'autres industries.

Parmi les compagnies qui n'étaient pas représentées devant le Conseil, la Compagnie du Réseau d'Ecosse, le Métropolitain de Londres et la Ligne de Brighton ont appliqué le décret à leurs ateliers, mais les lignes du Cheshire, Furnesse et les Compagnies du Great Central et Great Northern refusent toujours de s'y conformer.

Le 1er janvier dernier toutes les lignes principales de Grande Bretagne ont été fusionnées en quatre grands réseaux, ce qui fait que nous nous trouvons actuellement en présence du fait irrégulier que les ouvriers des ateliers d'une partie du réseau jouissent des avantages du décret No. 728, tandis que des ouvriers employés dans une autre partie du même réseau travaillent au taux du district.

Le Comité Exécutif de l'Union Nationale des Cheminots décida le 18 juillet d'annoncer, avec un préavis de 15 jours, à la « London and North Eastern Railway » que si le décret 728 n'était pas appliqué à ses membres employés sur le réseau du Great Northern, appartenant à cette Compagnie, elle donnerait aux membres intéressés l'instruction de cesser le travail jusqu'à l'application du dit décret.

Lundi le 30 juillet des représentants de l'Union Nationale des Cheminots eurent une entrevue avec le Directeur Général de la Compagnie, qui leur proposa, si toutefois la majorité des syndicats impliqués approuvaient la chose, de soumettre la question au Conseil Industriel. Le Ministre du Travail intervint également le lendemain et demanda que les instructions ordonnant la grève seraient révoquées, de façon à lui permettre d'employer son influence pour réaliser une entente.

Après des délibérations prolongées, l'Union Nationale des Cheminots décida d'accepter les propositions du Directeur Général de la Compagnie et du Ministre du Travail et de suspendre provisoirement les ordres de grève, afin d'arriver, si possible, à un accord à l'amiable.

Mercredi, le 8 août, une réunion commune aura lieu de l'Union des Cheminots et des 23 organisations intéressées, dans le but d'arriver si possible, à une décision unanime concernant le renvoi de la question devant le Conseil Industriel, selon la proposition de la Direction.

Ka.

La prolongation de la durée du travail pour les Cheminots suisses

La loi fédérale du 6 mars 1920 sur la durée du travail dans les Chemins de Fer et les autres industries des transports suisses qui, après une véhémence campagne d'opposition, fut votée par le peuple avec une majorité de 100.000 voix, contient à l'article 16 une stipulation disant que le Conseil Fédéral peut approuver des dérogations aux prescriptions légales, après avoir entendu le personnel intéressé. La seconde alinéa du dit article prévoit que particulièrement aux Chemins de Fer secondaires des dérogations peuvent être admises par rapport à la durée du travail, à la coupe de service et celle de repos ininterrompu, ainsi qu'au nombre des jours de repos. Une condition préalable pour qu'on permette des dérogations c'est qu'il s'agisse de conditions spéciales. Or, on n'explique nulle part ce qu'il faut entendre par des « conditions spéciales ». Lors des nombreuses exceptions qui furent admises durant les années 1921 et 1922 et dans l'année en cours, les autorités partirent de la situation financière défavorable des diverses entreprises. Quand les dérogations allaient trop loin, l'organisation a élevé des protestations auprès des autorités compétentes, au commencement en vain, mais par la suite avec un certain succès. On protesta en outre contre la façon souvent singulière dont était entendu le personnel qui maintes fois ne pouvait pas du tout faire valoir ses motifs.

Les Chemins de Fer fédéraux veulent présentement suivre l'exemple des lignes privées. Ils demandent des dérogations à la loi en ce qui concerne la durée du travail, la coupe de service et celle de repos et ils veulent en outre supprimer la quatrième semaine des vacances. La Direction Générale des Chemins de Fer fédéraux exprima aux dirigeants de la Fédération des Cheminots le désir d'entrer en pourparlers avec eux au sujet des propositions. Les propositions en question prévoient l'institution de trois catégories, en ce qui concerne la durée du travail: la première devant fournir 8 heures, la seconde 9 heures et la troisième 10 heures de travail. En même temps que cette modification une prolongation de la coupe de service et une diminution de la coupe de repos ininterrompu devaient entrer en vigueur. Toutes les catégories du personnel seraient atteintes par ces aggravations, également le personnel des locomotives. Les dérogations devaient entrer en vigueur le 1 juin déjà, au moment du changement d'horaire, attendu qu'à partir de ce moment le service des trains devait être augmenté.

Les dirigeants de la Fédération des Cheminots informèrent la Direction Générale qu'ils n'étaient pas à même d'entamer des négociations avant que le Congrès n'eut pris position à l'égard de la question. Le Congrès annuel ordinaire qui se réunit à Berne les 23 et 24 juin, a décidé à l'unanimité qu'on ne pouvait entrer en pourparlers sur une prolongation de la durée du travail. Après une décision pareille, à laquelle les employés des P. T. T. se sont ralliés, vu que la loi a trait à eux également et que des aggravations analogues ont été projetées pour eux, la Commission Paritaire devra sans doute se prononcer au sujet de la question. Dans cette Commission la Direction et le personnel sont représentés en égale mesure; son président est neutre.

Tout fait prévoir que les discussions concernant la durée du travail seront longues et pénibles. La position financière des Chemins de Fer fédéraux s'est considérablement améliorée durant les premiers mois de l'année en cours. Le trafic des marchandises a atteint les chiffres des mois correspondants en

1913 et les chiffres du trafic des voyageurs en sont peu éloignés. D'autre part le personnel compte, nonobstant l'application de la journée de huit heures, environ 3000 hommes de moins qu'en 1913. Ajoutons à cela que depuis 1922 une partie du personnel vit jusqu'à quatre fois réduire ses appointements. Il va sans dire que les projets ont causé une vive indignation parmi le personnel. Si la décision des autorités compétentes rend la chose nécessaire, une assemblée extraordinaire sera convoquée qui devra décider au sujet des mesures de défense à prendre.

S. L.

Autriche.

Réorganisation des Chemins de Fer.

Ainsi qu'on pouvait s'y attendre, grâce au pouvoir syndicaliste et, dans le cas qui nous occupe, plus particulièrement grâce au pouvoir politique de la classe ouvrière le projet de loi du gouvernement, concernant la réorganisation des Chemins de Fer de l'Etat, n'a été adopté qu'après qu'on eût écarté les stipulations qui auraient rendu le statut du personnel sensiblement moins favorable. Car pour faire adopter la loi par le Parlement, il fallait une majorité dont les partis bourgeois à eux seuls ne disposaient pas.

Le Gouvernement ayant un intérêt considérable à ce que la loi soit liquidée cet été encore et ayant d'autre part peu d'espoir de voir discuter en automne, après les élections, son projet de réorganisation dans des conditions plus favorables, se décida de céder dans une mesure raisonnable aux désirs de la « minorité » parlementaire.

Celle a obtenu en premier lieu que la nouvelle réglementation, devant s'adapter à une exploitation plus commerciale, ne doive pas être établie sous la pression d'un terme imposé, bien qu'en apparence avec la collaboration du personnel. Si on n'avait pas réussi à s'entendre sur un nouveau statut avant le 30 juin, les prescriptions légales sur le contrat de travail de l'année 1893 (!) auraient dû entrer en application. Il a été décidé en effet que les stipulations existant actuellement, restent en vigueur jusqu'à ce qu'elles soient modifiées par un accord entre les employeurs, et la Commission Centrale du personnel des « Chemins de Fer autrichiens ». Le nouveau statut doit être fixé avant le 31 décembre 1924. Le même délai s'applique aux stipulations concernant les délégués du personnel et les retraites.

Le danger que le personnel puisse être privé des fruits de longues années d'activité syndicale semble donc conjuré.

Contrairement au projet qui stipulait que 3 représentants du personnel seraient choisis par le Gouvernement pour occuper trois des douze sièges du Conseil d'Administration, de manière à ce que l'organisation la plus forte ait un seul mandat et que celle qui ne groupe que 5% en reçoive un aussi, on a décidé à présent que trois des quatorze membres du Conseil d'Administration seraient des représentants du personnel et qu'ils seraient nommés sur la proposition du Comité Central du Personnel. Cette proposition doit être rédigée de façon à ce qu'un siège au moins soit occupé par l'organisation qui lors des élections des délégués du personnel a été seconde en ce qui concerne le nombre de mandats.

Etant donné les conditions actuelles le syndicat libre, le « Allg. Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein » occupera deux sièges, l'organisation nationaliste, composée surtout de fonctionnaires du genre ancien, le « Deutsche Verkehrsgewerkschaft », en occupera un.

Les 11 autres membres qui devront être des experts en matière de trafic (hommes du métier) et d'économie sociale seront nommés par le gouvernement.

Le refus de nommer un homme proposé par le Comité Central est permis uniquement si celui-ci ne peut être élu délégué du personnel, selon les règlements relatifs à ces élections.

Le personnel est donc assuré du droit d'élire ses hommes de confiance dans le Conseil d'Administration.

La proposition des socialdémocrates de nommer un membre sur la proposition des Chambres de Travail et de l'Industrie, et d'autres sur celle des Chambres de Travail et des Corporations agricoles ne trouva pas auprès des partis bourgeois un accueil favorable.

Le champ d'activité ridiculement restreint — nous avons déjà eu l'occasion d'en dire quelques mots — de l'organe de contrôle de la Direction, fut élargi.

Sont actuellement de la compétence du Conseil d'Administration :

L'examen et l'approbation des écritures, dont elle a le droit de donner quitus et décharge ;

l'application des moyens de recours dont l'entreprise dispose contre les membres de la Direction ;

la modification des tarifs, en tant que celle-ci est soumise à l'approbation du gouvernement.

A part de celles-ci le Conseil d'Administration possède encore les « attributions » citées dernièrement.

L'entreprise n'apportera pas de modifications aux tarifs en vigueur ; les modifications dans les bases des tarifs, ainsi que celles aux tarifs à prix réduit seront soumises à l'approbation préalable du gouvernement, ce qui laisse intacte la compétence de la Commission Centrale du Parlement.

Pour conclure des crédits remboursables après plus d'un an, l'autorisation du gouvernement est nécessaire, ainsi que pour l'émission d'emprunts intérieurs de plus d'un million de couronnes-or et d'emprunts extérieurs de plus d'un demi million.

L'entreprise est soumise à l'autorité suprême et au contrôle de l'Etat ; le Ministre du Commerce est chargé plus spécialement de surveiller, si les mesures visant à la protection des employés et à la sûreté du trafic sont observées. Ce Ministre peut également s'assurer de l'application des règlements, de l'état des immeubles et du trafic et prendre les mesures nécessaires, s'il constate des infractions aux règlements.

Le projet de réorganisation, déposé au Parlement, il y a plus d'un an, par le parti socialdémocrate, ayant pour but de faire des Chemins de Fer de l'Etat une entreprise de caractère socialo-économique, n'a pu à ce moment-là être mis en exécution, bien qu'en Autriche cette forme d'entreprise eût déjà donné des résultats satisfaisants.

Les « Chemins de Fer Autrichiens » pourront-ils être exploités, grâce au caractère qui leur a été donné par la majorité bourgeoise, d'une façon vraiment économique, réussira-t-on à combler le déficit en tant qu'il a été occasionné par une exploitation non-économique à la suite d'une organisation insuffisante et bureaucratique, voilà ce que l'avenir doit nous apprendre.

Pour commencer il a été prouvé que le moyen commode, quoique favorisant l'imperfection technique de l'exploitation, d'arriver à un assainissement des Chemins de Fer qui consiste à enlever au personnel ses droits, ne pourra être appliqué tant que le personnel disposera d'une organisation syndicale unie et tant qu'une forte puissance politique le soutiendra fidèlement dans l'organe législatif.

Ce n'est qu'après la réalisation des conditions posées par les députés socialdémocratiques, c'est-à-dire : après l'établissement d'un règlement, depuis longtemps en suspens, des salaires des employés de l'Etat et des Chemins de Fer dans le sens demandé par le personnel ;

après le règlement des retraites du petit personnel et des gratifications pour ceux qui ne sont pas membres de la Caisse des Retraites ;

après la suppression des deux stipulations dangereuses pour les agents des Chemins de Fer, que la loi sur la réorganisation des Chemins de Fer a pu être votée.

Travisan.

Le Syndicat des Cheminots de la République Polonaise.

(Juillet.) Le Syndicat fut créé en 1918 provenant, pour ainsi dire, de deux organisations de cheminots qui s'étaient formées pendant la guerre mondiale, l'une, l'association de secours mutuel des cheminots (qui n'avaient pas été évacués, quand l'armée russe quitta le pays) — l'autre, l'association coopérative des mêmes cheminots polonais.

Les forces allemandes ayant quitté la Pologne à la hâte en automne 1918, les cheminots présents s'emparèrent des voies ferrées et de tout ce qui resta du matériel roulant et immobile. De telle façon après 3 jours tout fut en ordre; les trains roulaient et les chemins de fer étaient complètement remis en état. On comprendra facilement qu'une action pareille inaugura l'organisation d'un grand syndicat de cheminots; qui se mit à la tête de l'exploitation des voies ferrées. En décembre 1918, un mois après la proclamation de l'indépendance du pays, le Congrès National de toutes les organisations de cheminots fut convoqué. L'on fonda le syndicat des cheminots de la République Polonaise (Z. Z. K.) et l'on élabora ses Statuts. Le 25 avril de 1919 ces statuts, modifiés par les autorités en dépit des droits du syndicat, furent confirmés par un arrêté du Conseil des Ministres de la république, lui accordant tout de même quelques droits et dès lors le syndicat prit pas ferme en sa qualité d'organisation légale, autorisée à représenter les droits des cheminots.

Entretemps le premier gouvernement de la République, qui s'était constitué sous le nom de « gouvernement ouvrier et populiste », fut renversé et un autre gouvernement fut formé, ayant des tendances soi-disant libérales, mais réactionnaires au fond. A partir de ce jour le syndicat commença à être une organisation suspecte, chose évidente, lorsqu'il s'agit dans un milieu bourgeois d'une organisation prêchant la lutte de classe.

Cet état de choses persista jusqu'à présent, tout en s'aggravant beaucoup. Quant à l'activité du syndicat, il a mené une action incessante pour l'augmentation des salaires et pour la défense de la journée de 8 heures, qui fut prescrite par la loi de 1920, mais néanmoins sabotée ensuite par les autorités ferroviaires. Nous passons outre sur les questions de moindre importance. Cette lutte quotidienne, dont il résultait parfois des grèves, lutte obstinée et acharnée, constitue la quintessence de l'activité du Syndicat.

Deux circonstances contribuaient à rendre cette lutte plus pénible.

Les voies ferrées polonaises sont presque toutes la propriété de l'état, les cheminots sont donc en majorité fonctionnaires d'état et de la sorte soumis à son pouvoir administratif immédiat.

D'autre part le syndicat, une organisation de lutte prolétarienne, auparavant seule, se trouva par la suite en présence des syndicats « jaunes » des cheminots, formés avec l'appui de la bourgeoisie, comme un remède contre l'organisation ouvrière libre et se composant des éléments intimidés et trompés par les mots d'ordre patriotiques.

Tel est l'état des choses parmi lesquelles le syndicat a développé jusqu'à présent son activité.

L'effectif du Syndicat était en 1919 (l'année de la fondation statutaire) de 75.000, en 1920 de 93.000, en 1921 de 87.000 et en 1922 de 67.000 membres, en chiffres ronds. Le nombre des sections locales dans ces années était respectivement de 93, 124, 122 et 120. A part et parallèlement à cela, les adhérents du Syndicat se groupèrent selon leurs spécialités; c'est de là que proviennent les sections des mécaniciens, des conducteurs, des ouvriers des ateliers, de la voie etc., sections locales et fédérales au sein du Syndicat.

La préoccupation principale est actuellement la création d'un statut, réglant le taux des salaires des fonctionnaires de l'état et le projet de loi sur leurs droits et leurs devoirs.

Ce projet de loi prévoit des différences fondamentales entre la situation du cheminot de nomination et celle du cheminot,

fonctionnaire des chemins de fer, engagé librement par accord. Il est à prévoir qu'une telle loi va causer une scission profonde entre les cheminots, se sentant assujettis d'une façon différente aux chemins de fer.

Ces projets de loi ont été soumis à la Diète, qui va en décider.

Telle est la situation actuelle rendue plus grave par le fait que le nouveau gouvernement de M. Witos — leader du parti populiste « Piast » — constitua récemment, de concert avec les partis nationalistes de la droite, un bloc de majorité parlementaire.

Ce gouvernement représente d'une façon parfaite le nouveau courant social-politique, d'aspect réformiste mais fasciste au fond, sous le mot d'ordre visant à la réparation des finances de l'état. Mn.

Syndicat des Cheminots. Juin 1923.

(Août) Ainsi que nous vous l'avons communiqué, le nouveau gouvernement, formé sous les auspices de la droite, a su s'imposer en dépit du mouvement syndicaliste. C'est précisément de la droite que sont venues à la Diète des motions telles que celle visant au prolongement de la journée de travail, la journée de 8 h. étant fixée par la loi. On demande un prolongement jusqu'à 10 heures. C'est singulier, quoique pas inattendu qu'une pareille motion ait été signée par le député Jakhymiak, le président du « Syndicat Polonais des Cheminots », une organisation aussi jaune, que patriotique. Une autre motion vise à la prohibition des grèves dans les entreprises nationales et publiques et exige pour la proclamation de telles grèves des peines allant jusqu'à 5 années de prison, aggravées par le jeûne obligatoire périodique. Une autre motion propose de supprimer les congés salariés, accordés jusqu'à présent aux fonctionnaires de presque tous les syndicats des salariés de l'Etat. Tout fonctionnaire d'un syndicat, groupant au moins 2.000 membres, a droit à un congé pour s'occuper du travail syndical en continuant à jouir de tous ses droits, y compris le salaire normal. Les congés sont accordés par les autorités compétentes aux syndicats qui en font la demande.

La baisse continue de la valeur monétaire provoque une augmentation insensée du coût de la vie; de plus en plus les salaires sont insuffisants; le travailleur doit cependant payer les impôts, comme partout dans les pays capitalistes. Les fonctionnaires d'état — les cheminots y compris — groupés dans leurs Syndicats, ayant exigé dernièrement un double salaire pour le mois de juin, comme subvention provisoire afin de faire face à la situation difficile, le gouvernement répondit par un refus catégorique, s'appuyant sur le mauvais état des finances. En même temps la Diète interrompit ses séances à cause des vacances. La discussion des projets de lois concernant un nouveau taux des salaires et concernant les droits et les devoirs des fonctionnaires d'état, se trouva de ce fait remise à une époque indéterminée. Les travailleurs sont à bout de patience. A Lvov — autrefois Lemberg-Léopol — une grève spontanée éclata dans les ateliers des chemins de fer, les derniers jours de juin, et s'étendit jusqu'aux ateliers des districts de Crecovie et de Stanislavov. Les autorités maintiennent à grande peine et à l'aide de détachements militaires, la circulation des trains. Le gouvernement affirme avec un sang froid imperturbable que les « justes » exigences du personnel seront prises en considération, mais exige par contre que les ouvriers reprennent le travail, sans quoi un châtement sévère menacera les coupables. Plusieurs révocations et suspensions ont déjà eu lieu.

Nul n'est prophète dans son pays, mais qui sait, si ceci n'est pas peut-être le commencement de graves événements politiques et sociaux, parmi lesquels une grève générale ne doit pas être considérée comme impossible.

L'unité des forces prolétariennes est indispensable. Sans cela la victoire est exclue. Mn.

Réaction en Yougoslavie.

L'Union des Cheminots yougoslaves qui nous est affiliée a récemment été invitée par la police à apporter quelques modifications à ses statuts.

Les nouvelles stipulations à insérer et les modifications à apporter sont les suivantes :

1° Les membres de l'Union ne sont pas tenus à exécuter les décisions de l'organisation, si ces décisions sont contraires aux lois ou aux règlements ou dispositions de la Direction.

2° L'obligation prévue par les Statuts de verser des cotisations supplémentaires doit être abolie. (Il est évident qu'on désire empêcher ainsi la formation d'une caisse de grève.)

3° La stipulation ayant trait au secours-chômage auquel les membres ont droit doit être rayée, attendu qu'un cheminot révoqué du service ne peut plus être considéré comme employé des Chemins de Fer et n'a donc plus droit au secours.

4° Le mot « congrès » doit être rayé partout.

5° Les sections locales sont complètement autonomes. Elles n'ont pas besoin de consulter ou d'informer le Comité Central, concernant leurs actions.

6° Les réunions doivent être notifiées au moins 8 jours avant la date projetée, non seulement à la police, mais aussi à la Direction.

7° Lors de dissolution de l'organisation la fortune éventuelle ne devra pas être remise à la Commission Syndicale ou aux Comités Locaux, mais à la Direction des Chemins de Fer.

Est-il besoin de faire des commentaires au sujet d'une demande aussi effrontée, qui se base sur une loi de 1852 (!) ? Nos camarades ont opposé un refus net à ces exigences que le Gouvernement leur posa par l'intermédiaire de la police.

Il est impossible de prévoir quelles seront les conséquences de cette attitude, vu qu'actuellement déjà les sections de l'union sont tracassées de toutes les façons.

Kr.

Union Nationale des Cheminots anglais.

Le Congrès général annuel de l'Union Nationale des Cheminots se réunit à Crewe le 2 juillet et les 5 jours suivants. L'ordre du jour avait trait principalement à des questions d'ordre administratif et il y a donc peu de choses d'importance internationale à vous signaler. Le Congrès souligna une fois de plus la nécessité d'une fusion entre les trois unions de travailleurs des Chemins de Fer, à savoir : l'Union Nationale des Cheminots, l'Association des Mécaniciens et Chauffeurs et l'Association des Employés des Chemins de Fer. M. Thomas, membre du Parlement, dit en appuyant la résolution, que l'Union des Cheminots était prête à tous les sacrifices qui pourraient contribuer à réaliser la fusion et qu'elle traiterait jusqu'à accorder aux sections une autonomie complète, en ce qui concerne les questions, les regardant plus spécialement.

L'effectif de l'Union Nationale des Cheminots est de 337.350 membres et son avoir se monte à £ 1.408.736. M. Marchbank fut réélu Président pour l'année 1924.

Ka.

Congrès.

*Union Néerlandaise
des Travailleurs des Chemins de Fer et des Tramways.*

Du 25 au 28 mai l'assemblée générale bis-annuelle de la susdite organisation s'est réunie à la Haye.

Plus de 90% des membres se trouvaient représentés par 225 délégués.

Les camarades suivants assistaient au Congrès en qualité d'invités: Chalmet de la Centrale belge du Personnel des Tramways et Vicinaux, Brodecky et Stanek, représentants des Cheminots tchèques, Hack et Leick pour les Cheminots luxembourgeois, Smeykal pour les Autrichiens, Brautigam et Zieverink de l'Union néerlandaise des Ouvriers du Transport. L'I. T. F. était également représentée, par Nathans d'abord, ensuite par Fimmen.

Les organisations des cheminots anglais, français, allemands, belges, danois, suédois et polonais avaient écrit qu'elles étaient empêchées de se faire représenter.

Les résolutions principales ont trait à

1. la création de rapports plus étroits avec l'Union Centrale des Ouvriers des Transports, au moyen d'une commission formée de représentants des deux Comités Directeurs ;

2. la fondation d'une maison syndicale dans le genre de la Maison des Huit Heures à Bruxelles.

Le Congrès se prononça en outre pour la publication d'une édition hollandaise du Bulletin de l'I. T. F., ainsi que pour une continuation sans trêve de la lutte contre le militarisme.

Des propositions tendant à déclarer incompatible toute fonction rétribuée avec une fonction d'échevin ou de membre du Parlement furent rejetées à la grande majorité des voix.

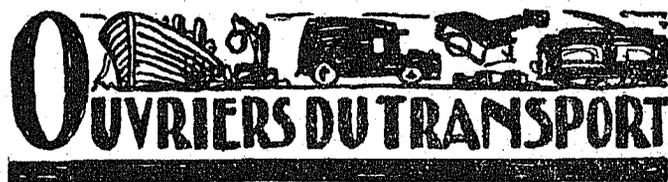
On protesta vivement contra l'attitude du Gouvernement en ce qui concerne sa négligence à établir le statut des Ouvriers des Tramways, malgré des promesses antérieures.

Le budget pour les années 1923 et 1924, se montant à Fl. 572.838 pour chacune, fut approuvé.

Des télégrammes de sympathie furent envoyés à l'organisation belge à propos de la grève et à l'organisation allemande pour la féliciter de la résistance passive pratiquée dans la Ruhr comme moyen de défense contre le militarisme.

La direction donnée par le Bureau ces deux dernières années fut approuvée à l'unanimité.

Le mois de septembre sera consacré à une propagande spéciale parmi les cheminots non-syndiqués ou organisés dans d'autres unions.



Grève de dockers en Grande-Bretagne.

La grève des dockers — à laquelle nous avons brièvement fait allusion dans le dernier numéro du Bulletin — est actuellement presque terminée.

On se rappellera que selon l'accord conclu entre la Fédération Nationale des Ouvriers des Transports et l'Union Nationale des Employeurs dans l'industrie des Ports et Docks, cette première consentit à ce qu'une réduction de 2 sh. par jour soit appliquée aux salaires des travailleurs des ports et docks. La réduction serait applicable en deux termes, le premier entrant en vigueur en octobre dernier et le deuxième devant être appliqué le 4 juin, à condition toutefois qu'entre-temps le chiffre-indice du coût de la vie fût tombé de 10 points. Sans quoi la réduction serait différée jusqu'au moment où une baisse pareille se serait réalisée.

Aux termes de cet accord la réduction entra en application en juillet ; immédiatement des grèves non-officielles éclatèrent à Bristol, Cardiff et Hull. Ces protestations se basaient sur l'assertion que les chiffres officiels n'étaient pas justifiés par les faits.

La grève s'étendit par la suite sur Manchester, Liverpool, Tilbury, Grimsby et Londres et engloba bientôt 65.000 hommes, à peu près la moitié du nombre auquel l'accord avait trait.

Les hommes participant à la grève étaient presque tous membres de l'Union des Ouvriers des Transports et des Ouvriers non-qualifiés (Transport and General Workers' Union) ; l'autre syndicat impliqué dans le conflit était l'Union des Arrimeurs (The Amalgamated Stevedores' Labour Protection League) qui pratiquement est limitée à Londres. Cette dernière union avait collaboré à l'accord et avait été représentée à la conférence qui le ratifia, mais depuis elle est sortie de la Fédération Nationale des Transports. Actuellement elle s'oppose autant que possible à l'autre union et il paraît qu'elle participe à une tentative visant à créer une organisation spéciale, indépendante de la Transport and General Workers' Union, pour les dockers, les arrimeurs et les gabarriers. Un vilain rôle fut joué à Hull par le permanent de la « Workers' Union », dont les membres n'étaient nullement en cause et qui semble avoir permis à ce fonctionnaire d'encourager une grève non-officielle et a accueilli un nombre considérable de mécontents, adhérents auparavant à la Transport and General Workers' Union.

Le Congrès annuel de cette organisation discuta, lors de sa réunion du 9 juillet, la question de la grève et adopta à l'unanimité la résolution suivante :

« . . . Tout en comprenant le mécontentement général causé par la réduction des salaires, le Congrès est d'avis que l'accord en question a été conclu avec le consentement des représentants de tous les ports et de leur aveu et que la politique de l'Union tendant à observer l'accord doit être respectée ; il fait appel aux grévistes de reprendre immédiatement le travail et approuve l'action du Comité Exécutif et des militants qui ont refusé, en ce qui concerne cette question, de s'écarter de la façon d'agir réglementaire. »

Le conseil fut suivi par les travailleurs de Cardiff et de Birkenhead, mais rejeté par les hommes de Hull, de Londres et des autres ports. Dans la suite les hommes de Birkenhead déposèrent à nouveau le travail et un grand nombre de ceux de Liverpool se joignit à eux, mais lorsque les travailleurs de Manchester reprirent le travail, le mouvement de Liverpool s'écroula. A Bristol et à Grimsby, l'appel des fonctionnaires syndicaux assura la reprise du travail, mais les hommes de Hull restèrent obstinés et le nombre de grévistes au port de Londres augmenta, un nombre de travailleurs permanents et de camionneurs s'étaient joints à eux.

La grève continua pendant plus de cinq semaines et le comité de grève à Londres ayant tenté d'approcher le Bureau de l'Union, un nouveau comité fut élu qui condamna cette démarche et décida de continuer la grève. Des appels furent lancés à d'autres unions, afin d'obtenir des secours et on tâcha, mais en vain, d'obtenir que les cheminots refusent la manutention des marchandises.

Les employeurs, se conformant aux procédés réglementaires, refusèrent d'entrer en pourparlers avec le Comité de Grève, mais ils s'abstinrent de l'emploi de main-d'œuvre étrangère, espérant que l'Union réussirait à faire entendre raison à ses adhérents.

Le travail à Londres fut continué par les employés permanents qui étaient restés au travail ou qui y étaient vite retournés et les camionneurs cessèrent également d'appuyer les grévistes. Les navires furent dirigés sur les ports où l'accord était observé et les efforts du Comité de Grève qui essaya de pousser les dockers à refuser leur déchargement, furent vains.

Entretiens les signataires de l'accord publièrent un appel, conçu en ces termes :

« Nous insistons au plus fort auprès des hommes pour qu'ils reprennent le travail lundi prochain (30 juillet).

Rappelez-vous que toutes vos conditions de travail sont en jeu. L'accord n'a pas touché à vos conditions de travail. N'oubliez pas qu'il faut deux parties pour conclure un contrat et que toutes deux sont tenues à l'observer. Si vous le violez, en quoi que ce soit, vous risquez de perdre les avantages acquis par de longues années d'activité syndicale. Si, à la suite de votre conduite irresponsable, la semaine de 44 heures,

les conditions concernant les heures supplémentaires, le travail à forfait, les salaires minima et la reconnaissance de tous vos droits, vous étaient enlevés, vous vous seriez rendus coupables d'une grave trahison envers vos camarades.

Rappelez-vous qu'une réduction ultérieure des salaires minima n'est pas possible. Votre Congrès annuel, votre Comité Exécutif et vos Comités Nationaux sont d'avis que ce doit être la dernière et ultime réduction ; les assertions, disant que nous sommes tenus dans les temps à venir à des réductions ultérieures, sont absolument fausses et visent uniquement à vous tromper.

En suivant notre conseil et en reprenant le travail à présent, votre dignité sera sauvée ; vous conserverez votre contrat de travail tel quel et votre syndicat intact. Rappelez-vous que vous devez maintenir vos forces, non seulement afin de prévenir des réductions ultérieures, mais encore afin d'améliorer votre existence, au moyen de loyauté et d'une organisation puissante. La loyauté et la solidarité aidant, l'avenir est en vos mains. »

Cet appel portait les signatures de Ben Tillett, Harry Gosling, James Sexton, Ben Smith, Ernest Bevin, et Robert Williams. Les conséquences en furent que les dockers de Hull retournèrent au travail et actuellement les hommes de Londres restent seuls à résister à l'appel des dirigeants. Tous les indices font prévoir que sous peu de jours la grève sera définitivement terminée.

Bien que les travailleurs temporaires aient des raisons très valables de s'opposer aux réductions — le travail étant rare et trois ou quatre jours de travail par semaine ne suffisant pas à entretenir un ménage — il est hors de doute qu'il est d'une importance péremptoire pour conserver le mouvement dans son intégralité que les accords, conclus de plein gré, soient loyalement observés.

Presque tout le monde est d'accord en ce qui concerne le mécontentement causé par le caractère trompeur des chiffres officiels et il est probable qu'un examen ultérieur de la question aura lieu, vu qu'elle a trait à des milliers de travailleurs, dont les salaires sont réglés selon l'échelle mobile. Dans ce cas spécial la baisse d'un seul point de l'indice du coût de la vie signifiait une réduction d'un shilling par jour dans les salaires des travailleurs temporaires qui travaillent en moyenne tout au plus trois jours par semaine. L'article de consommation, auquel cette baisse était principalement due, était le beurre, mais il ne faut pas beaucoup d'imagination pour comprendre que des travailleurs temporaires ne mangent pas de beurre, de sorte que la baisse du beurre ne constitue pour eux aucun avantage. On doit cependant se rappeler que la réduction en elle-même n'était pas basée sur quelque système d'échelle mobile ; la réduction de 2sh. par jour fut approuvée sans aucun rapport avec les chiffres indices, la baisse de ces chiffres devait uniquement servir à déterminer la date à laquelle la seconde partie de la réduction serait applicable.

F. J. M.

La grève des Transports dans la Ruhr.

Etant donné les circonstances économiques et politiques qui existent actuellement dans la Ruhr une grève des transports est une chose à laquelle on ne se décide pas sans avoir mûrement réfléchi. Le soin de pourvoir la population des objets de première nécessité ne repose-t-il pas presque exclusivement sur les ouvriers des transports ?

Ceux-ci se virent cependant contraints par suite de la hausse insensée des prix de demander le 21 juin une allocation supplémentaire de 100% sur les salaires maxima payés jusqu'alors. Les employeurs rejetèrent cette revendication, la qualifiant d'exagérée et peu propre à être discutée. Les ouvriers firent ensuite appel au Commissaire du Reich qui prononça, avec l'approbation des représentants ouvriers un jugement n'accordant pas aux ouvriers le pourcentage demandé par eux, vu qu'il ne fixa pas le salaire maximum à 360.000 Mark pour deux semaines, mais pour la première semaine à 280.000 Mark et pour la seconde à 340.000 Mark.

Si cependant la majorité des ouvriers consentit à accepter le jugement, cette attitude leur fut dictée par le sentiment de leur responsabilité envers les populations des bords du Rhin et de la Ruhr. Les ouvriers des transports se rendaient compte qu'une grève paralyserait tout transport dans la Ruhr.

Les entrepreneurs n'étaient pas de cet avis. Ils rejetèrent le jugement arbitral et tachèrent d'imposer aux ouvriers à part un salaire maximum inférieur de 10.000 marks, encore des aggravations considérables des conditions de travail pour les ouvriers mineurs et les femmes. De telle façon cependant le terrain de la lutte était déplacé. *Ce n'étaient plus les montants des salaires, c'était l'existence même des syndicats qui était en jeu.* Le 2 juillet les ouvriers des transports de la Ruhr se mirent en grève. La lutte fut courte, mais ne manqua pas de donner des résultats. L'après-midi déjà du premier jour de la grève, les employeurs se déclarèrent prêts à des pourparlers. Le résultat fut que *les revendications formulées derechef à nouveau aboutirent d'une façon complète.*

Les employeurs doivent payer en sus du jugement arbitral, qu'ils avaient rejeté, une somme de 100.000 mark, ou bien 120.000 mark en plus de la somme qu'ils tentèrent d'imposer, ce qui fait que les revendications originelles ont à peu près été accordées. En même temps les salaires pour le commerce de gros et pour l'expédition ont été fixés, pour la période allant du 27 juin au 4 juillet, de la façon suivante :

Commerce de gros	ouvriers mark	ouvières mark
âgés de plus de 23 ans	500.000	300.000
de 20 à 23 ans	450.000	270.000
de 18 à 20 ans	400.000	240.000
de 17 à 18 ans	350.000	210.000
de 16 à 17 ans	300.000	180.000

Les chauffeurs d'automobiles recevront en tout cas un sur-salaire de 20.000 mark par semaine.

Les grévistes, dont plus de 90% adhéraient à l'Union allemande du Trafic, n'ont pas subi de perte de salaire, attendu que les employeurs ont payé également le jour de grève.

Reste à mentionner le fait que cette lutte de notre organisation nous a encore procuré un nombre considérable de nouveaux membres, spécialement parmi les conducteurs d'automobiles.

L.

Action pour les salaires auprès des Compagnies de Navigation sur le Danube.

Le 2 juillet dernier, les employeurs ayant refusé d'accéder à leurs revendications, les employés et ouvriers des Compagnies de navigation sur le Danube commencèrent à appliquer, dans tous les pays intéressés, la résistance passive.

Dès le début, l'influence de cette action fut perceptible en Autriche et en Allemagne, mais après quelques jours les conséquences s'en firent sentir dans les autres pays également. Dans la seconde semaine de l'application de la résistance passive 1.000 wagons de marchandises destinées à être chargées ou déchargées étaient déjà en souffrance à Vienne dans les magasins, les bateaux et les wagons des chemins de fer. Aux autres lieux de chargement les marchandises s'accumulaient également. Tant les employés travaillant à terre, que ceux travaillant sur les navires, ont appliqué la résistance passive avec une discipline et un ordre admirables. Les ouvriers des ports spécialement ont appuyé la résistance d'une façon active, en dépit des pertes matérielles sensibles qui en découlaient pour eux, telles que la suppression du travail à forfait, des heures supplémentaires et du travail du dimanche. Ils ont de la sorte largement contribué à la réussite du mouvement et il convient de souligner ce fait à leur honneur.

A la fin de la seconde semaine une tierce partie offrit son intermédiaire à la suite duquel la résistance passive fut arrêtée le 16, après qu'on eut obtenu les résultats suivants :

Hongrie : L'accord du 2 juin dernier, dont la non-application avait, à la suite des négociations du 23 juin, donné lieu à la résistance passive, serait appliqué. Il fut donc stipulé que pour le mois de juin une augmentation de 24% serait accordée, à calculer sur les salaires d'avril doublés. Les paiements arriérés pour juin devaient immédiatement être effectués. Le même salaire serait payé pour le mois de juillet jusqu'à la date de la fixation définitive des salaires de juillet, fixation se basant sur le coût de la vie entre le 15 juin et le 15 juillet.

Bavière : On conclut un accord provisoire dans ce sens qu'une somme, se montant à deux fois et demi le salaire de juin, serait immédiatement payée comme acompte et que le règlement définitif pour le mois de juillet serait remis jusqu'après les pourparlers qui devaient avoir lieu à Regensburg le 20 juillet.

Yougoslavie : Une augmentation à effet rétroactif à partir du 1er juin 1922 a été mise en vigueur. Elle est de 24% dans la 1ère classe de localités, de 22% dans la 2ième classe et de 18% dans la 3ième et 4ième classe. Un règlement ultérieur des salaires se fera par l'institution pour la Yougoslavie d'une commission paritaire, se composant de représentants des employés et de la Direction, qui devra s'enquêter du coût de la vie ; les données rassemblées de la sorte serviront de base à des négociations ultérieures.

Roumanie : A partir du 1er juin 1923 une augmentation des salaires sera appliquée de 25% dans les 1ère et 2ième classes des localités, de 15% dans les 3ième et 4ième classes.

Autriche : L'indice négatif de 5 points ou plutôt de 4 points après déduction du point positif dont on ne tint pas compte le mois précédent, ne sera pas pris en considération, les salaires resteront donc inchangés. Si parcontre durant les mois suivants l'index était positif, on n'en tiendra pas compte tant qu'il sera au-dessous de 4 points.

Allocation accordée aux employés de tous les pays.

L'allocation, se montant à 25% du salaire mensuel qui a été payée à une partie des employés du service des ports et des navires sera accordée également aux employés de terre de la catégorie E (personnel travaillant aux débarcadères) et ne sera pas prise en considération pour l'allocation qui doit être accordée une seule fois à tous.

Dans tous les pays on accordera aux employés de terre et des navires une allocation se montant à 30% du salaire mensuel (salaire de base plus indemnités de vie chère pour les employés qui ne jouissent pas d'une allocation familiale et de 40% du salaire mensuel pour ceux qui jouissent d'une allocation familiale).

Les entreprises de navigation auront désormais acquis la conviction que l'organisation des employés et ouvriers de la navigation est assez puissante pour savoir résister à toute attaque. L'action menée a fourni la preuve que l'unité des employés et des ouvriers est parfaite. Espérons que les entrepreneurs sauront profiter de la leçon.

Nous saisissons cette occasion pour constater que la façon dont les ouvriers des ports, tant en Allemagne qu'en Autriche, ont témoigné de leur solidarité, a fait qu'après la fin du conflit, les employés de la navigation ont promis aux ouvriers de leur témoigner à l'avenir, le cas échéant, une solidarité analogue.

Seuls les dockers employés à Vienne auprès de Société hongroise, pour la Navigation Fluviale et Maritime (Ungarische Fluss- und Seefahrt-A.-G.) n'ont pas jugé nécessaire de faire preuve de leur solidarité envers les employés des bateaux et envers leurs camarades dockers. Les employés de cette Société, n'étant pas organisés, cèdent à tous les caprices de leurs employeurs et les ouvriers des ports n'ont pas jugé au-dessous de leur dignité de décharger des navires, de nuit, sous la protection de la police et de la gendarmerie. En agissant de la sorte ils se sont placés hors des rangs de leurs collègues et ils ne pourront plus compter, le cas échéant, sur leur appui.

J. S.

Transport and General Workers' Union.

Premier Congrès annuel.

Le premier Congrès annuel de l'Union des Ouvriers des Transport et des Ouvriers non-qualifiés (Transport and General Workers' Union) se réunit au Central Hall à Westminster, le 9 juillet et jours suivants. Le lieu de réunion aurait dû être Hull, mais, en vue de la grève des dockers, on préféra Londres. M. Harry Gosling avait la présidence, il était assisté par M. Stanley Hirst, Trésorier, M. Ernest Bevin, Secrétaire Général, M. Ben Tillet, M. James Sexton, membres du parlement et d'autres permanents nationaux. Plus de 200 délégués étaient présents.

Étant donné l'urgence de la chose, la première question dont s'occupa la Conférence fut la grève des dockers, sur laquelle vous trouverez des détails ailleurs dans ce numéro.

Le rapport moral, un document volumineux de près de 200 pages, donne l'historique de la formation de l'Union, née par suite de la fusion d'une vingtaine de syndicats de travailleurs des transports et de travailleurs d'usine. Parmi ces 20 syndicats il y en avait 13 qui faisaient partie de la Fédération des Ouvriers des Transports et qui adhéraient de ce fait à l'I. T. F.

Le rapport constate que lors de la fusion, les effectifs des syndicats allaient en diminuant et « un grave mécontentement dominait parmi les membres par suite des réductions incessantes des salaires. Un esprit de lâche fatalisme s'emparait du mouvement et . . . le Bureau provisoire se trouva devant la tâche difficile de consolider en premier lieu les forces nouvelles et ensuite d'arrêter le recul des effectifs et de reconstruire . . . Le nombre total des membres était au 1er janvier 1923 de 297.460. » Il faut ajouter à ce chiffre les effectifs de trois syndicats qui ont rejoint l'Union depuis.

Le champ d'activité de l'organisation se partage en douze sections, qui comprennent dans leur ensemble pour ainsi dire tout le Royaume.

En ce qui concerne le côté politique l'organisation avait désigné douze candidats dont 7 furent élus au parlement ; depuis les élections générales, lors d'une élection partielle, le Président, M. Harry Gosling, a également été élu.

L'Union est représentée dans 15 Commissions Industrielles paritaires, dans 6 Commissions Industrielles s'occupant des Fonctionnaires Publics, dans 6 Commissions Provisaires pour la Reconstruction, dans 14 Trades Boards (Conseils Économiques) et dans 15 Conciliation Boards (Conseils d'Arbitrage), qui s'occupent tous des salaires, des heures et des conditions de travail pour les différentes industries. Les revenus de l'Union étaient de £ 346.400, dont £ 80.000 ont été payés en secours aux membres. La fortune totale se montait le 31 décembre dernier à £ 419.603.

Le rapport contenait des renseignements détaillés sur les salaires, les heures et les conditions de travail des différentes sections que l'Union comprend et sur les actions menées à ce propos durant l'exercice écoulé.

Après avoir discuté et adopté le rapport, le Congrès procéda à la discussion d'un long ordre du jour, consacré principalement, chose naturelle lorsqu'il s'agit d'une organisation qui vient de terminer la première année de son existence, à l'organisation interne, aux modifications aux Statuts, aux secours, aux traitements des permanents et à d'autres questions du même genre. Elles furent, il va sans dire, discutées en comité secret.

Les résolutions et les rapports d'un intérêt plus général furent discutés en public. L'Union avait envoyé une députation dans la Ruhr afin d'y examiner la situation ; en présentant le rapport de cette députation M. Ben Tillet fit un discours énergique, dans lequel il attaqua les promoteurs de la guerre et déclara que seuls les ouvriers des différents pays étaient à même de prévenir une guerre, qu'elle ne pourrait jamais être empêchée par les « diplomates » ou les « hommes d'état »

du régime capitaliste, ni par quelque pouvoir religieux. Le rapport de la députation — qui a été publié et dont nous donnons un compte-rendu ailleurs dans ce numéro — fut approuvé.

On protesta énergiquement contre l'insuccès du Gouvernement qui avait promis de ratifier la convention de Washington, en adoptant légalement la journée de huit heures et on donna mission aux parlementaires de faire usage de tous les moyens possibles afin de contraindre le Gouvernement à remplir son devoir en cette matière.

Nous faisons suivre les autres résolutions d'intérêt général, votées par le Congrès :

Occupation du Bassin de la Ruhr.

Le présent Congrès de la « Transport and General Workers' Union » réitère son désir et ses aspirations tendant à la fraternité internationale. Il exprime son opposition à toutes les guerres et spécialement à la politique actuelle des Gouvernements européens qui conduit les peuples à la guerre et qui a comme conséquences l'appauvrissement général et l'oppression des classes ouvrières d'Europe. Il fait appel à la collaboration internationale des travailleurs pour résister à la politique du gouvernement français dans la Ruhr.

Assurances-Accidents.

Le présent Congrès annuel de la « Transport and General Workers' Union » émet l'opinion que les lois actuelles sur l'assurance des Ouvriers contre les accidents du travail sont perimées et qu'il est d'une importance capitale qu'une législation soit appliquée, visant :

- 1° à coordiner toutes les lois existantes ayant trait aux accidents du travail ;
- 2° d'assurer le salaire complet durant toute la période d'incapacité, résultant de l'accident ;
- 3° à augmenter l'allocation payable en cas de décès ;
- 4° à établir des sanctions contre les employeurs coupables de négligence, propre à entraîner des accidents ;
- 5° à rendre obligatoire l'assurance de la part des employeurs contre les risques d'accident ;
- 6° à moderniser d'une façon générale la loi ayant trait à cette question.

Il donne mandat au Comité Exécutif et aux députés travaillistes d'œuvrer énergiquement pour obtenir une législation satisfaisante.

Relations Internationales.

Le présent Congrès annuel de la « Transport and General Workers' Union » réitère sa conviction qu'il est indispensable pour les travailleurs de se grouper en une organisation internationale, tant d'une façon politique que dans les Fédérations professionnelles, tout en appréciant les vastes progrès qui ont été faits vers une collaboration internationale et effective des travailleurs, le Congrès est d'avis que des efforts plus importants encore doivent être tentés, afin d'arriver à des relations internationales, aussi efficaces que possible, comprenant l'échange d'informations et de rapports, des visites à différents pays, l'échange des étudiants entre les diverses institutions d'éducation ouvrière et le raffermissement de la Fédération Internationale.

Elle considère le pouvoir de cette Organisation comme un des facteurs essentiels pour assurer des informations sûres sur toutes les questions de législation ouvrière dans les différents pays et sur tout ce qui a trait au bien-être des travailleurs.

Elle donne mandat au Comité Exécutif d'étendre autant que possible ses relations internationales et de collaborer à toutes les actions visant aux buts susmentionnés.

Traité de Versailles.

Le présent Congrès annuel de la « Transport and General Workers' Union » considérant qu'il est résulté du traité de Versailles un chaos économique mondial, émet le vœu que ce traité soit revu sans considérations d'ordre sentimental et qu'un accord soit établi ayant pour base la capacité de l'Allemagne à payer des réparations et indemnités raisonnables, de façon à ce que le libre commerce international puisse être rétabli. Il est convaincu que seule une action pareille pourra diminuer d'une façon appréciable sous le régime capitaliste, le chômage qui sévit en Grande Bretagne. Il invite en outre, afin de favoriser davantage cette diminution, le Gouvernement britannique à convoquer une Conférence mondiale, où soient également représentées l'Allemagne et la Russie, étant de l'avis que c'est seulement avec la collaboration de ces deux pays que le chaos économique pourra être déblayé et que la situation normale pourra être rétablie dans le monde.

Socialisation de l'Industrie.

a) Le présent Congrès de la « Transport and General Workers' Union » considère le système actuel d'exploitation de l'industrie comme dissipateur et peu efficace ; il est d'avis que le principe de la nationalisation doit être graduellement appliqué et que tant que l'industrie sera guidée par des motifs de gain et non d'utilité, l'exploitation et l'indigence persisteront ; il demande que les industries soient organisées comme services publics et que les travailleurs puissent jouir d'une co-gestion allant en augmentant et du contrôle sur leurs conditions de travail.

b) Le Congrès déclare que le moment est venu pour insister auprès du Parlement pour la réalisation de ces principes, en déposant des projets de loi visant à la socialisation des Moyens de Transport et des Mines pour que l'on puisse obtenir, à l'aide de propagande, l'approbation publique de ces principes et que le Parti Travailleiste examine tous les faits importants de façon à faire de ces deux propositions les points de base d'un programme constructif, visant à la création d'une Etat Coopératif.

Navigation Intérieure.

Le présent Congrès annuel de la « Transport and General Workers' Union » insiste auprès du Gouvernement pour que celui-ci mette fin aux conditions déplorables dans lesquelles doivent vivre les travailleurs de la navigation intérieure avec leurs familles, en limitant le nombre de personnes pouvant habiter un navire, en accordant des facilités pour l'enseignement des enfants des bateliers, en étendant les stipulations de la Loi sur les Accidents du Travail à tous les travailleurs de la navigation fluviale, en invitant enfin les autorités locales à soigner pour des logements convenables dans les grands centres.

Inspecteurs des ports issus des milieux ouvriers.

Dans le numéro du 1er mai, nous avons publié une notice concernant la nomination d'inspecteurs des ports, choisis dans les milieux ouvriers. Vu la grande importance de cette question par égard à la sûreté personnelle des ouvriers des ports, nous jugeons opportun de décrire d'une façon succincte la genèse de la proposition qui fut adoptée par le Sénat de Hambourg et par le Landtag prussien.

Le nombre exceptionnellement élevé des accidents se produisant dans l'industrie des ports porta les ouvriers des ports et docks, il y a longtemps déjà, à rechercher les moyens propres à diminuer les dangers. Durant de longues années ils ne réussirent à obtenir aucun résultat, étant donné que ni le gouvernement, ni les patrons étaient disposés à mettre définitivement fin à la situation intenable et qu'il n'existait pas d'organisation ouvrière, à même d'exercer une influence réelle. Les choses en arrivèrent au point que les ouvriers des ports qui se recrutent pour la plupart parmi les marins se résignèrent, avec un certain fatalisme à retrouver, lorsqu'ils travaillaient à terre, en mesure égale ou même augmentée, les dangers qui les menaçaient à la mer.

Lors du raffermissement des organisations ouvrières, l'ancienne revendication, visant à obtenir le plus de protection possible contre les dangers du travail, revint sur le tapis. En s'adressant aux autorités locales, les ouvriers tâchèrent de pousser celles-ci à intervenir dans le but de remédier aux situations défectueuses. Toutes ces requêtes n'ont cependant abouti à aucun résultat, car bien souvent la bonne volonté pour prendre des mesures radicales faisait défaut auprès des autorités et en sus, elles ne disposaient pas des connaissances pratiques indispensables pour combattre d'une façon heureuse les dangers du travail.

Après que les démarches, tendant à faire combattre localement des dangers, se trouvèrent être vaines, le Bureau de l'Union des Dockers adressa en octobre 1894 une requête au chancelier du Reich demandant que l'Etat s'occupe de combattre les dangers dans les ports d'une façon uniforme, organisée et énergique. Il n'obtint jamais de réponse.

L'extension des constructions des ports et l'épanouissement de la navigation augmenta considérablement le nombre des accidents, vu qu'elles nécessitèrent l'emploi de main-d'œuvre

inexperte du service des navires et de la navigation et que personne ne veillât à assurer aux travailleurs une protection convenable de leur vie et de leur santé.

La grande grève des dockers de Hambourg de 1896 attira l'attention sur les situations intenable existant dans les ports. Il aurait été naturel que l'état eût créé un genre d'inspection analogue à celle des usines et que les inspecteurs fussent choisis dans les milieux experts. Mais le gouvernement d'alors ne put se résoudre à une décision pareille. L'organisation des ouvriers des ports et docks, consolidée entretemps, s'adressa alors aux gouvernements des différents états et leur demanda d'instituer des inspecteurs des ports ; elle obtint partiellement des résultats.

Une loi du 26 novembre 1897 créa à Hambourg un service d'inspection des ports et prévint la nomination d'un inspecteur. En avril 1901 un second inspecteur fut nommé et dans le courant de l'année on en nomma encore deux autres. On n'obtint toutefois pas l'amélioration, à laquelle s'attendaient les ouvriers, car en faisant la nomination on avait écarté d'une façon principale les cercles ouvriers experts en la matière et on avait choisi des anciens capitaines ou lieutenants. En outre, en incorporant les inspecteurs des ports dans la police et non dans l'inspection industrielle, on avait, dès le début, faussé le caractère de la nouvelle institution.

Le tableau I ci-dessous nous donne un exposé des accidents arrivés dans le port de Hambourg. Elle nous montre qu'en dépit de l'activité des inspecteurs du port, le nombre d'accidents est particulièrement élevé. Il est vrai que leur chiffre n'a pas augmenté dans la même mesure que celui des ouvriers employés dans le port. Cette amélioration doit cependant être considérée, moins comme une conséquence de l'inspection que comme un résultat obtenu par l'activité de l'organisation des Ouvriers des Ports et Docks, vu que celle-ci par ses luttes incessantes, a réussi à diminuer la journée de travail qui autrefois était de 16 et 20 heures ou davantage (des semaines de 96 à 110 heures n'étaient pas exceptionnelles) jusqu'à dix et ensuite jusqu'à neuf heures. Elle a su éviter de la sorte tous les accidents dus à un surcroît de fatigue.

Dans les autres ports les choses se développèrent d'une manière analogue.

Les tableaux I, II et III nous témoignent d'une façon effrayante l'insuffisance des mesures pour la protection des dockers, de la part du Reich et des différents états.

Le Sénat de Hambourg a été le premier à faire preuve d'une volonté réelle d'organiser sérieusement la protection des ouvriers des ports. L'année passée, il décida de procéder à la nomination de cinq ouvriers chargés de contrôler l'inspection du port dans le but d'assurer aux ouvriers les conditions de sûreté et d'hygiène, auxquelles ils avaient droit ; l'organisation professionnelle, l'Union allemande du Trafic, fut priée de faire des propositions à ce sujet.

Ce n'est pas seulement dans le domaine des assurances sociales que l'adoption de notre proposition signifie une amélioration, mais les Caisses de Secours remarqueront également que la lourde charge que représente pour elles l'assurance des ouvriers des ports et docks sera sensiblement diminuée. Jusqu'ici ces charges étaient élevées d'une façon disproportionnée, car à défaut de contrôle organisé, les installations hygiéniques étaient très défectueuses. Les mesures de propreté insuffisantes, le manque d'articles de pansement et de désinfectants sur les lieux mêmes et la négligence d'adopter des appareils appropriés à protéger les organes de respiration et les yeux, occasionnaient beaucoup de maladies « professionnelles », dont le nombre peut être considérablement diminué, au moyen d'un contrôle convenable.

Les frais pour la protection ouvrière, ainsi qu'elle est actuellement en vigueur à Hambourg et prévue dans les ports de la Prusse, resteront bien au-dessous des sommes qui devaient jusqu'ici être versées en secours aux accidentés et à leurs ayants droit étant donné le nombre énorme d'accidents du travail.

Tableau I.

Nombre d'accidents arrivés dans le port de Hambourg.

Année	Accidents légers	Accidents graves	mortels	au total
1901	1.806	139	38	1.945
1902	1.786	172	38	1.958
1903	1.988	173	44	2.161
1904	2.066	188	41	2.254
1905	2.362	211	53	2.573
1906	2.440	263	61	2.703
1907	2.549	256	35	2.805
1908	2.370	203	39	2.573
1909	2.342	221	44	2.563
1910	2.492	213	45	2.705
1911	2.918	226	48	3.144
1912	2.970	229	60	3.199
1913	3.094	151	51	3.245
1914	2.356	130	37	2.486
1915	418	30	12	448
1916	459	38	14	497
1917	423	30	12	453
1918	390	39	8	429
1919	389	29	3	418
1920	926	69	9	995
1921	1.845	119	18	1.964

Tableau II.

Nombre d'accidents arrivés dans le port de Brême.

Année	dans le port et dans les industries qui s'y rattachent, telles que les entrepôts etc.	légers	graves	ayant des suites mortelles	Nombre d'ouvriers employés dans les ports
1901	62	44	18	3	1.150
1902	77	55	22	2	1.208
1903	77	60	17	2	1.327
1904	72	62	10	—	1.250
1905	87	78	9	2	1.358
1906	98	84	14	2	1.321
1907	84	79	5	1	1.430
1908	102	90	12	3	1.149
1909	76	61	15	—	1.160
1910	91	79	12	2	1.207
1911	92	80	12	—	1.332
1912	101	95	6	1	1.158
1913	91	79	12	1	1.111
1914	75	66	9	2	
1915	29	26	3	—	
1916	63	56	7	1	
1917	81	77	4	—	1.004
1918	138	127	11	1	1.417
1919	68	58	10	—	865
1920	90	83	7	—	1.143

Tableau III.

Tableau synoptique des Caisses de Prévoyance industrielles en général et de celles de l'industrie des Ports et Docks pendant les années 1900-1919.

Années	Nombre d'industries englobées par les Caisses de Prévoyance		Nombre des personnes assurées		Nombre des accidents		Furent indemnisés		Invalidité totale et durable par suite de l'accident		Accidents mortels	
	industrielles	Ports et Docks	au total	Caisses de Prévoyance Ports et Docks	au total	Caisses de Prévoyance Ports et Docks	au total	Caisses de Prévoyance Ports et Docks	au total	Caisses de Prévoyance Ports et Docks	au total	Caisses de Prévoyance Ports et Docks
1900	478.752	26.846	6.928.894	131.522	310.103	9.866	51.697	1.861	592	17	5.108	180
1901	483.578	29.058	6.884.076	143.646	319.576	10.546	55.525	2.086	595	20	4.979	170
1902	578.834	33.870	7.100.537	163.570	326.566	11.446	57.244	2.272	605	24	4.572	168
1903	608.955	43.986	7.466.484	197.409	356.202	13.276	60.550	2.678	621	20	4.720	216
1904	619.449	50.756	7.849.120	251.622	392.658	15.494	65.205	2.925	603	22	4.976	214
1905	637.611	57.101	8.195.732	271.827	414.445	17.558	68.360	3.406	572	25	5.154	232
1906	659.935	63.112	8.625.500	291.251	449.903	19.661	71.227	3.562	578	25	5.398	229
1907	673.118	64.771	9.018.367	346.756	465.224	20.937	75.370	3.932	571	32	6.087	267
1908	696.824	70.903	8.917.772	368.241	461.091	19.815	74.581	3.685	566	25	5.939	220
1909	715.953	36.189	9.003.908	334.230	465.760	20.852	70.986	3.466	453	33	5.612	257
1910	725.109	82.646	9.381.878	399.371	484.097	21.433	69.311	3.274	453	54	5.292	244
1911	743.823	86.189	9.846.599	408.439	520.229	23.817	70.423	3.491	413	21	5.832	279
1912	762.603	88.272	10.178.577	425.687	547.700	25.667	74.488	3.488	352	16	6.594	261
1913	828.335	54.873	10.630.437	339.483	581.211	24.058	74.978	3.057	363	14	6.573	226
1914	835.939	56.481	9.451.618	301.000	514.975	20.890	66.580	2.793	299	5	5.992	238
1915	789.078	53.330	7.547.338	239.910	427.994	65.653	50.119	1.830	249	1	5.593	198
1916	769.690	53.486	7.442.518	230.000	439.485	14.476	55.538	2.028	289	6	6.426	189
1917	750.736	51.721	7.655.433	201.000	504.704	13.827	60.897	1.834	306	2	7.904	205
1918	770.376	52.282	7.660.028	218.400	490.743	13.041	63.184	1.851	290	2	7.718	108
1919	801.706	54.508	8.529.095	222.674	409.695	14.855	59.625	1.731	202	2	6.647	195

Les Annuaires statistiques de l'Allemagne servirent de base à ce tableau. Des différences entre les chiffres cités et ceux donnés dans le rapport annuel de la Caisse de Prévoyance des Ports et Docks s'expliquent par les dates différentes auxquelles est arrêté l'exercice.

Cet exposé qui a trait à toutes les Caisses, y comprises celle des Mineurs, démontre que le nombre d'accidents est d'une grandeur disproportionnée dans l'industrie des Ports et Docks.

Si on éliminait les chiffres ayant trait aux mineurs des chiffres totaux, la comparaison serait d'autant plus défavorable pour les Ports et Docks. Il ne faut pas oublier que dans l'industrie des Ports l'on ne peut employer que des ouvriers tout à fait capables qui souvent, après un accident, peuvent encore

travailler, sans inconvénients, dans d'autres professions; ici il s'agit cependant d'accidents de nature à empêcher tout travail à l'avenir.

Ce fait à lui seul suffirait à justifier l'action de l'Union allemande du Trafic. Nous sommes convaincus que les résultats qu'elle a obtenus seront dans l'intérêt des ouvriers des ports et docks.

R. L.

Appointements et salaires en Allemagne.

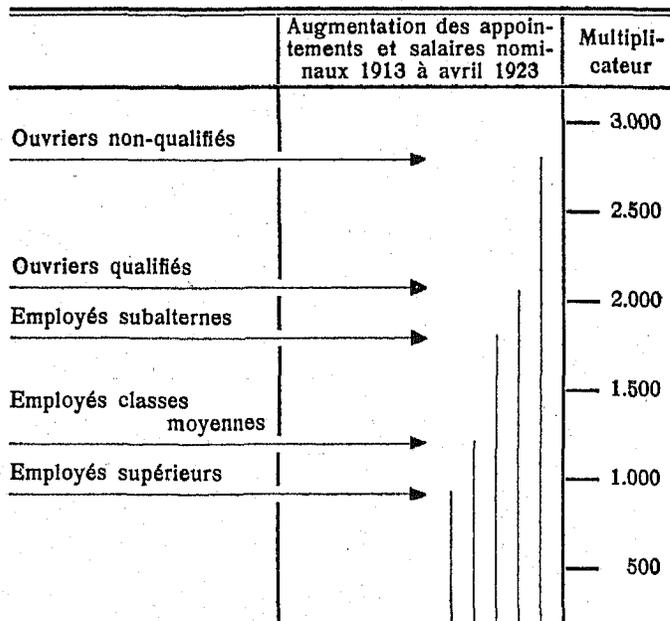
Le No. 9 de la Revue « Wirtschaft und Statistik » (Economie et Statistique) contient un relevé intéressant des salaires et appointements des différentes catégories d'ouvriers et d'employés en Allemagne. Nous y empruntons ce qui suit :

L'augmentation des salaires nominaux en comparaison avec ceux de l'avant-guerre varie beaucoup selon les différentes catégories. Elle se monte :

pour les employés supérieurs	à 979 fois
pour les employés moyens	à 1217 fois
pour les employés subalternes	à 1843 fois
pour les ouvriers qualifiés	à 2104 fois
pour les ouvriers non-qualifiés	à 2797 fois

le salaire mensuel d'avril 1913.

Le minimum d'existence pour une famille de 4 personnes était selon le Docteur Kuczynski en 1913/14 d'environ 1500 Mark, en avril 1923 d'environ 3.900.600 Mark.



Le salaire d'un ouvrier non-qualifié se montait en 1913/14 en moyenne à 1212 Mark, en avril 1923, à 3.390.348 Mark. Cela veut dire qu'en 1913 un ouvrier non-qualifié gagnait 19,2% au-dessous du minimum d'existence, tandis que son salaire n'était en avril 1923 que 13,08% au-dessous du minimum.

Bien que cette amélioration dans les rapports entre le revenu et le minimum d'existence ait de nouveau été anéantie par les événements des dernières semaines, le fait en lui-même témoigne d'une façon brillante en faveur de l'organisation des travailleurs non-qualifiés, l'Union allemande du Trafic.

Il s'agit à présent de reconquérir ce qu'on a perdu.

L.

Le rapport sur 1921 de la Caisse de Prévoyance (Berufsgenossenschaft) des Ouvriers des Tramways et des « petits cheminots » allemands.

Accidents du travail.

Furent portés à la connaissance de la caisse au total 8393 (7878) accidents, on versa des indemnités lors de 788 (957) accidents, dont 53 étaient mortels.

Les chiffres suivants prouvent quelle fut l'influence de la guerre et des conditions d'après-guerre sur le nombre des accidents.

Dans l'année 1913 on paya l'indemnité pour une première fois en 645 cas.

Par rapport à ce nombre les années suivantes accusèrent les augmentations que voici :

1913 :	645
1914 :	682 = + 37 = + 5,73% de 645
1915 :	785 = + 140 = + 21,70% de 645
1916 :	1030 = + 385 = + 59,60% de 645
1917 :	1107 = + 462 = + 71,60% de 645
1918 :	1139 = + 494 = + 76,59% de 645
1919 :	986 = + 341 = + 52,86% de 645
1920 :	957 = + 312 = + 48,37% de 645
1921 :	788 = + 143 = + 22,17% de 645

En 1921 le nombre est de nouveau descendu jusqu'à celui de 1915.

Des 788 accidents, 766 soit 97,21% arrivèrent à des hommes, dont 51 accidents mortels, et 22, soit 2,79%, à des femmes, dont 2 accidents mortels.

Encoururent des accidents dans la première année de service :

133 hommes	soit 16,88% de 788 ou 17,36% de 766
7 femmes	soit 0,89% de 788 ou 3,18% de 22

Les accidents survenus au service roulant méritent une attention spéciale. Avant la guerre leur nombre s'élevait en moyenne à 38/40% du nombre total, ensuite leur nombre augmenta et atteignit le taux le plus élevé en 1917.

Les nombres étaient :

en 1914 :	263 soit 38,56% de 682
en 1915 :	430 soit 54,78% de 785
en 1916 :	627 soit 60,70% de 1030
en 1917 :	759 soit 68,56% de 1107
en 1918 :	748 soit 65,67% de 1139
en 1919 :	550 soit 55,78% de 986
en 1920 :	399 soit 41,69% de 957
en 1921 :	268 soit 34,01% de 788

Les 268 accidents survenus au service roulant se divisent comme suit :

hommes : 259 accidents	= 32,87% du nombre total de 788
	= 96,64% du nombre total de 268
	accidents du service roulant
	= 33,81% du nombre total de 766
femmes : 9 accidents :	= 1,14% du nombre total de 788
	= 3,36% du nombre total de 268
	accidents du service roulant
	= 40,91% du nombre total de 22

Ceci en ce qui concerne le rapport en lui-même. La grande différence entre les accidents notifiés et ceux indemnisés une première fois, résulte de ce qui suit.

Chaque accident, qu'il soit de nature grave ou légère, doit être notifié. Pour chaque blessé la caisse-maladie fonctionne en premier lieu ; chaque employé doit en être membre. Après expiration d'un certain laps de temps, déterminé par les statuts de la caisse-maladie, la caisse de prévoyance prend sur elle les frais ultérieurs du traitement ou le paiement de l'indemnité à verser à l'accidenté. Le rapport mentionne au total 8393 accidents, dont 788 indemnisés pour la première fois ; 7605 accidentés ont donc pu être soignés par la caisse-maladie.

Le rapport démontre en outre avec une évidence effrayante, quelle influence néfaste la guerre a eu sur la sûreté dans les entreprises des tramways et des chemins de fer secondaires, par suite de la disparition des travailleurs qualifiés.

L.



Grève dans la grande pêche allemande.

(25 juillet) Les négociations entamées le 19 juillet sur l'initiative du Ministère du Travail ne donnèrent pas de résultat. Au contraire, la situation s'est aggravée par le fait que les armateurs ont formulé une nouvelle exigence, à savoir la diminution du nombre des hommes employés sur les navires. On décida de créer une commission chargée d'étudier et de régler cette question. Les employeurs déclarèrent qu'ils n'entendaient pas y participer.

..

Fin du conflit dans la grande pêche allemande.

(10 août) Après avoir duré onze semaines, la grève dans la grande pêche allemande est actuellement terminée. Le 9 août on a de nouveau commencé à enrôler les hommes. On décida de cesser la grève à la suite d'une décision arbitrale qui établit que les équipages seront réduits d'un homme. Cette décision s'appuie principalement sur le fait que les armateurs allemands ne seraient pas à même de concourir avec les armateurs anglais et hollandais à cause des effectifs beaucoup plus petits des chalutiers anglais et hollandais. En vue de la probabilité minime d'obtenir, par une continuation de la grève, un résultat meilleur et par suite du fait que l'organisation des mécaniciens ne prétendit pas à continuer la grève, l'Union allemande du Trafic s'est vue dans l'obligation de conseiller la reprise du travail. Des nouvelles négociations avec les armateurs ont abouti à une entente, par rapport aux autres questions en litige. C'est alors que nos camarades ont décidé à la majorité des voix de reprendre le travail. Par suite des ressources limitées il n'est pas possible d'employer immédiatement tous les hommes, ce qui fait qu'à peu près 50% des grévistes resteront sans travail. La décision a en outre exclu du métier environ 400 pêcheurs et ceux-ci devront chercher à s'occuper autre part.

Ce n'est pas le manque de solidarité parmi les grévistes qui fit que la grève échoua partiellement; cela tient plutôt à la situation insensée qui trouve sa cause dans la chute toujours plus profonde de la devise allemande. Jusqu'à la dernière décision arbitrale toutes les organisations intéressées sont restées unies et inébranlables. Quand il ressortit de ce jugement que seul le personnel du pont devait porter la charge de « la reconstruction économique de l'industrie de la pêche », l'Union Centrale des Mécaniciens crut ne pas devoir collaborer à une continuation de la grève. L'Union des Capitaines et Seconds, ainsi que l'Union allemande du Trafic rejetèrent la décision arbitrale car la limitation des effectifs ne peut se faire qu'au préjudice de la sûreté des navires et des hommes. Ce nonobstant, les deux Unions se virent contraintes de recommander à leurs membres, pour les motifs sus-indiqués, de consentir aux conditions.

Relèvement des gages des marins allemands.

La tendance générale d'obtenir des salaires permettant de faire face au coût de l'existence a permis aux marins allemands d'enregistrer les premiers un résultat. Entre l'Union Centrale des Armateurs allemands et le Comité d'Action des Unions corporatives maritimes l'accord suivant a été conclu :

1° Comme compensation à la dévalorisation de la monnaie lors de paiements arriérés de la solde après de longs voyages,

on doit au moment du règlement définitif, portant sur plusieurs mois, des gages restant dûs, des allocations, des heures supplémentaires etc. tenir compte des augmentations de salaire survenues entretemps.

2° Si le paiement du salaire dû a lieu avant le 15 du mois ou à cette date, l'augmentation des gages survenus jusqu'au jour du paiement est prise comme base pour le salaire des mois précédents. Si le paiement a lieu le 16 du mois ou après cette date on devra tenir compte d'une augmentation éventuelle accordée ensuite, portant sur le mois où les comptes ont été réglés, par rapport à toutes les sommes payées.

Lors d'augmentation après le paiement portant sur le mois où ce paiement a eu lieu, un paiement ultérieur devra en tout cas avoir lieu pour tous les jours de ce mois.

3° Est considéré comme jour de paiement, le jour où les gages sont versés en espèces ou en cas de paiement par chèque postal, virement bancaire etc., le jour auquel l'armement aura versé la somme.

4° Pour chaque mois auquel les comptes ont trait, le solde total des gages, y compris les allocations, les heures supplémentaires etc., doit être calculé sous déductions des paiements effectués dans ce mois.

Pour le calcul de ce solde dû on doit se servir de la proportion des gages mensuels d'un matelot dans les différents mois,

Les soldes dûs doivent donc être augmentés dans la même proportion que les gages d'un matelot ont été augmentés durant les mois, écoulés jusqu'au jour du paiement.

Les chiffres multiplicateurs des soldes sont, à partir d'août 1922, les suivants :

Août 1922	211.92
Septembre	114.55
Octobre	61.92
Novembre	30.96
Décembre	20.64
Janvier 1923	10.32
Février	5.29
Mars	5.29
Avril	4.81
Mai	2.75

5° Les dispositions présentes s'appliquent aux paiements qui seront effectués à partir du 16 juillet 1923.

Hambourg, le 7 juillet 1923.

La pratique devra montrer si ce système pour le réajustement des salaires des marins sera d'une valeur durable. Il signifie en tout cas un progrès par rapport à la situation antérieure.

* *

Peu de temps avant que l'accord susmentionné fut conclu une augmentation considérable des salaires a été appliquée. L'accord qui y a trait a la teneur suivante :

1° A l'exception de l'indemnité de nourriture et de l'allocation pour les officiers radiotélégraphistes tous les salaires du mois de mai, exprimés en marks, seront augmentés de 175%, en tenant compte des avances déjà versées.

2° L'indemnité de nourriture est de 28.500 mark par jour, lors d'hospitalisation; lors de congé et quand on ne fait pas de cuisine à bord, elle est de 33.000 mark.

3° L'allocation pour officiers radiotélégraphistes est à partir du 1 juin 1923 sur des navires ayant à bord des employés pour la radiotélégraphie de 60.000 mark, sur les autres de 120.000 mark.

4° L'assurance des effets doit être augmentée à partir du 1er juillet de 175%.

Le tableau suivant donne un aperçu des salaires dans la navigation maritime :

Salaires mensuels

	1. 12. 22	1. 1. 23	1. 2. 23	1. 3. 23	1. 4. 23	1. 5. 23	1. 6. 23
Second	81 990	163 980	319 770	319 770	341 750	668 310	1 839 000
1er lieutenant	68 990	127 980	249 570	249 570	274 530	521 610	1 434 000
1er mécanicien	107 340	214 618	418 620	418 620	460 480	874 890	2 406 000
2ième »	71 820	143 640	280 110	280 110	308 120	585 450	1 611 000
Maîtres	53 730	107 460	209 550	209 550	230 500	403 350	1 110 000
Charpentiers	55 680	111 360	217 170	217 170	238 890	417 990	1 149 000
Timoniers	53 730	107 460	209 550	209 550	230 500	403 350	1 110 000
Voiliers	52 290	104 580	203 940	203 940	224 330	392 580	1 080 000
Matelots	50 730	101 460	197 850	197 850	217 630	380 820	1 047 000
» légers	23 430	46 860	91 380	91 380	100 518	175 920	483 000
Novices	15 450	30 900	60 270	60 270	66 300	116 010	318 000
Mousses	9 790	19 580	38 190	38 190	42 010	73 500	201 000
Aide-mécaniciens	53 730	107 460	209 550	209 550	230 500	403 350	1 110 000
Chauffeurs	51 780	103 560	201 930	201 930	222 120	388 710	1 068 000
Soutiers	46 860	93 720	182 760	182 760	201 040	351 810	966 000
Cuisiniers	55 680	111 360	217 140	217 140	238 850	417 990	1 149 000
Maîtres d'hôtel	47 700	95 400	186 030	186 030	204 630	358 110	984 000
Aides-cuisiniers	47 700	95 400	186 030	186 030	204 630	358 110	984 000
Maître d'hôtel de carré	29 820	59 640	116 310	116 310	127 940	223 920	615 000
Indemnité de nourriture	1 200	2 400	4 680	6 000	6 600	12 000	33 000
Taux des heures supplémentaires	300	600	1 170	1 250	1 375	2 400	6 600

Agissements intolérables des fonctionnaires de Havelock Wilson.

L'union des marins anglais, la « Amalgamated Marine Workers' Union », a fondé à Hambourg une succursale pour les marins anglais ; l'adresse est : Schaarmarkt 12¹.

A cette occasion, elle organisa une réunion publique où le président Cotter devait prendre la parole. Les représentants de l'Union de Havelock Wilson, ayant fait dès le début tout ce qu'ils pouvaient afin d'empêcher la fondation de la section ainsi que la réunion, se décidèrent finalement au cours de la réunion à la faire *prohiber par la police*, parce qu'on n'avait pas demandé préalablement l'autorisation, ce qui à Hambourg est nécessaire pour les assemblées où se trouvent des orateurs étrangers.

Une dénonciation pareille, étant en elle-même déjà un indice de faiblesse morale et de manque de loyauté, le fait d'invoquer l'aide de la police *allemande* contre la propagande syndicaliste anglaise est d'autant plus significatif pour quelqu'un qui, tel que Havelock Wilson, jadis ne faisait que rager contre l'Allemagne.

Sans doute l'attitude hostile visait-elle uniquement les *ouvriers* allemands : Monsieur Stinnes et la police allemande jouissent — les faits le prouvent — d'une opinion *meilleure*.

Grève des Marins yougoslaves.

Un appel à la solidarité internationale.

Les marins yougoslaves sont en grève depuis le 29 juin, attendu que les armateurs n'ont pas voulu acquiescer aux revendications justifiées de leurs employés.

La situation en Yougoslavie est devenue intenable par suite du coût de la vie qui ne cesse d'accroître. Les armateurs ayant refusé d'entrer en pourparlers avec les organisations ouvrières,

la grève fut proclamée ; tous les officiers, les capitaines inclus, y participèrent. Pour commencer, le travail fut déposé au cabotage seulement.

Dans un mémoire adressé au Conseil des Ministres, l'Union des Marins fait remarquer que les frêts ont été augmentés, en comparaison de l'avant-guerre, de 15 fois, les tarifs pour passagers de 18 fois, tandis que les salaires des officiers et des hommes n'ont été augmentés que de 5 à 8 fois.

L'Union des Marins yougoslaves a appliqué la grève dans les ports yougoslaves d'une façon totale et il est impossible d'enrôler là-bas des briseurs de grève. L'I. T. F. s'est adressée aux organisations affiliées d'Angleterre, de France, d'Allemagne et d'Italie, en les priant de ne charger, ni de décharger des navires yougoslaves, se trouvant dans leurs ports, afin qu'ainsi, contraints par la solidarité internationale des ouvriers des transports, les armateurs finissent par céder.

L'Amalgamated Marine Workers' Union.

Le premier congrès annuel de l'« Amalgamated Marine Workers' Union » (Union de Travailleurs maritimes) se réunit à Londres dimanche et lundi, les 27 et 28 mai dernier. Il fut présidé par M. Joseph Cotter, Président de l'Union. L'union est affiliée à l'I. T. F. par la voie de la Fédération des Ouvriers des Transports britanniques.

Dans son discours d'ouverture, le président dit que le résultat de cette première année d'activité était désappointant, mais que l'Union partageait le sort, commun aux syndicats du pays entier qui souffrent des conséquences du malaise économique. La collaboration entre les armateurs et la National Sailors' and Firemen's Union ayant pour but d'introduire à nouveau ce qui n'était pratiquement autre chose que le « ticket » (la formule que les marins devaient signer) contre lequel les marins s'élevèrent en 1911, avait eu une influence peu favorable sur l'état de l'organisation et ses instigateurs commençaient à en ressentir les conséquences. Un travail syndical intensif ramène graduellement les marins au mouvement et les données les plus récentes sont très encourageantes. Le rapport annuel et le bilan témoignent d'une position financière très forte, en dépit des difficultés de l'année écoulée.

Une résolution fut adoptée, donnant mission au Comité Exécutif de prendre toutes les mesures utiles à arriver à une fusion de toutes les unions des ouvriers des transports.

Une autre résolution exige que les recommandations du Sous-Comité du Conseil Consultatif de la Marine Marchande ayant trait aux mesures de sûreté à bord soient mises en exécution et qu'un extrait de ces recommandations soit affiché à bord, de façon à être vu par les passagers et par l'équipage.

Les dirigeants de l'Union furent mandatés d'approcher les représentants parlementaires du Parti Travailleuse, afin que ceux-ci déposent au Parlement un amendement à la Loi sur la Marine Marchande tendant à ce que les marins débarqués dans un port étranger, pour causes de santé ou autres, puissent continuer à toucher leurs gages, jusqu'à leur retour au port d'engagement.

Une résolution fut également votée contre l'emploi de la main-d'œuvre chinoise et asiatique sur les navires britanniques.

On confirma les nominations du Trésorier, éditeur du « Marine Worker » (T. Lewis), des Commissaires (F. J. Maynard et Robert Williams) et du propagandiste national (E. Shinwell). On désigna des candidats pour les différentes fonctions des sections ; les nominations seront faites ensuite par le Comité Exécutif, d'après les propositions faites par les sections.

On discuta l'utilité d'une réorganisation dans le but de favoriser le développement de l'Union. Plusieurs changements seront effectués dans le courant du mois prochain, y compris l'ouverture d'une section à Hambourg.

En ce qui concerne la question des salaires, les fonctionnaires acceptèrent à l'unanimité une réduction de £ 50 par an pour les membres du Bureau National, de 15 et de 10 sh. par semaine pour les membres des bureaux des sections.

L'assemblée vota à l'unanimité une résolution pour protester contre la négligence du Ministère du Travail à introduire dans la Loi sur le secours-chômage une clause protégeant les marins et pour l'inviter à modifier les stipulations de façon à éliminer les difficultés dont les marins souffrent actuellement.

L'assemblée se termina par un vote de remerciements au président. M.

Echelle de salaires des Marins chinois sur les paquebots des différentes lignes de navigation.

	Navigation sur l'Océan Pacifique Nourriture à fournir par l'armement	Navig. vers l'Europe et l'Amérique (Atlant.) Nourriture à fournir par l'armement	Navigation vers la Hollande Nourriture à fournir par l'armement	Navig. entre Shanghai et les ports fluviaux Indemnité de nourriture comprise	Navigation sur le Yangtze Indemnité de nourriture comprise	Cabotage Indemnité de nourriture comprise
Personnel du Pont :	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Maitre d'Equipage	45	45	48	36	36	36
Matelots	28	28	36	24	24	29
Quartier-maitre	40	40	48	38	38	36
Charpentier	50	50	50	36	36	36
Personnel de la Machine :						
1er Chauffeur	45	45	50	38	38	38
Chauffeur	33	33	33	31	33	31
Graisier	34	34	38	34	32	32
Electricien	55	55	70	54	62	62
Magasinier	34	34	38	36	34	36
Conducteur de petite Chaudière	35	35	40	36	34	34
Soutier	—	—	30	27	30	28
Cuisinier d'équipage	16	16	20	10	12	10
Aide de cuisine	12	12	16	8	10	8
Agents du Service Général :						
Maitre d'hôtel	—	60	60	30	30	30
Chef cuisinier	60	55	55	22	22	24
Cambusier	42	30	30	12	12	12
Garçon	30	30	30	15	15	15
Boy (2ième classe)	30	30	30	16	16	16

(1 \$ chinois équivaut à 2 sh. 4 p.)

Les organisations des marins allemands.

Il résulte d'un rapport de la Caisse de Prévoyance maritime du 1er janvier 1923 que le nombre des marins assurés se montait à la fin de l'année 1922 à 40.599. Ce nombre se répartit sur les différentes classes de navires de la façon suivante :

Sur les navires ayant un équipage de plus de 5 hommes	27.725
Sur les navires ayant un équipage de 5 hommes ou au-dessous	2.485
Sur les chalutiers à vapeur	5.092
Sur les harenguiers	2.133
Sur les allèges et remorqueurs de mer	3.164

Selon les relèvements les plus récents les organisations représentées dans le Comité d'Action des Unions professionnelles maritimes possèdent les effectifs suivants :

Union des Syndicats des Capitaines allemands	2.000
Union des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande	3.000
Union des Ingénieurs de constructions navales et des Mécaniciens	4.700
Union des Intendants	150
Union des Capitaines et Seconds de la grande pêche	2.500
Union des Pilotes allemands	850
Union Centrale des Mécaniciens et Chauffeurs	3.000
Union des Employés administratifs de la Marine Marchande	600
Section des Marins de l'Union allemande du Trafic	13.022

Au total 29.822

Les 2.485 hommes qui font le service des navires occupant 5 hommes ou un nombre inférieur travaillent surtout sur les voiliers au cabotage, où le capitaine est souvent propriétaire du navire. Il va sans dire que ces hommes peuvent difficilement être syndiqués, il ne faut par conséquent pas en tenir compte. Ce qui est important pour nous c'est le fait que du nombre de 40.000 marins assurés à la Caisse de Prévoyance 30.000 en chiffres ronds adhèrent au Comité d'Action susdit. Des 10.000 hommes restants il faut déduire, à part les 2.485 marins qui pour les raisons susmentionnées ne sont pas susceptibles d'être organisés, le nombre des hommes travaillant sur les harenguiers, vu que ceux-ci ne sont organisés que pendant la période de pêche — de la mi-mai à novembre — et que les chiffres cités n'ont trait qu'aux membres payant la cotisation totale. En considérant ces chiffres, l'on comprendra aisément ce que valent les fanfaronnades de l'union communiste, en ce qui concerne le chiffre de son effectif.

Le nombre des hommes qui entrent en ligne de compte pour s'affilier aux syndicats jaunes et communistes s'élève, les non-organisés inclus, au total à environ 5.000.