

BULLETIN D'INFORMATION

de la

FEDERATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

N° 2.

le 15 octobre 1921.

COMMUNICATIONS DIVERSES.

Contre la guerre.

La Fédération Syndicale Internationale à Amsterdam a invité les secrétariats professionnels des Métallurgistes, des Mineurs et des Ouvriers du Transport à une Conférence à tenir le 15 novembre 1921 à Amsterdam afin d'envisager les mesures à prendre dans le but de mener une action ininterrompue contre la guerre et de préparer les organisations ouvrières entrant en tout premier lieu en ligne de compte à ce sujet à la tâche qui leur incombera au cas où une guerre éclaterait c.à.d. au refus de tout travail, conformément aux résolutions prises aux divers congrès.

Par conséquent, au moment où les représentants des gouvernements capitalistes se réuniront à Washington pour la conférence dite conférence pour le désarmement, on tâchera de former un seul front serré des groupes ouvriers précités pour empêcher de fait la guerre.

x x
x

Secours pour la Russie et la Géorgie.

La Fédération Syndicale Internationale a institué un système de secours grandiose en faveur de la population affamée de la Russie et de la Géorgie.

Le mouvement de secours est organisé dans tous les pays. Dans nombre de feuilles professionnelles des Ouvriers du Transport nous relevons des appels dans ce but. Nous osons espérer que tout ouvrier du Transport fera son devoir et sacrifiera son obole pour l'action.

Le Conseil Général de la I.T.F. a décidé en séance du 3 au 5 octobre de mettre 2.000 florins à la disposition du fonds de secours de la Fédération Syndicale Internationale.

On lit dans le dernier rapport publié qu'à l'heure qu'il est la Fédération Syndicale Internationale dispose de la somme de 20.000.000 de marks.

x x
x

Nombre des Membres de la Fédération Syndicale Internationale.

D'après une communication de la Fédération Syndicale Internationale le nombre de ses membres s'élève au 1er juin 1920 à 23.907.059 répartis sur 24 pays.

x x
x

Boycottage des produits de la firme Peter, Cailler, Kohler.

Sur la prière de l'organisation suisse la Fédération Internationale des Ouvriers de l'Alimentation a déclaré le boycottage des produits de cette firme qui refuse à ses ouvriers le droit d'union et révoque les hommes de confiance de l'organisation. Ce boycottage est approuvé par la C.G.T. suisse et par la Fédération Syndicale Internationale.

La firme Peter, Cailler, Kohler exporte principalement ses articles chocolatiers en Angleterre. Nous sommes convaincus que tout le monde donnera suite à l'appel afin que cette firme suisse millionnaire soit contrainte à d'autre façon d'agir.

x x
 x

Le coût de la vie.

C a n a d a .

Le nombre-indice était de 155 au 1er août 1921 contre 152 au 1er juillet 1921. Le coût de la vie, nourriture, logement, éclairage et chauffage était tombé sans cesse depuis juillet 1920. Il y a donc une légère augmentation. (Juillet 1914 = 100.)

G r a n d e - B r e t a g n e .

Le nombre-indice pour les prix de détail (nourriture, éclairage, chauffage, logement, habillement) publié par le ministère du travail était 220 au 1er septembre 1921. Au 1er août il était 222. Donc léger recul. Pour les aliments, les chiffres, pour les 2 mois, étaient 225. (Juillet 1914 = 100.)

F r a n c e .

Le nombre-indice des prix de détail pour Paris s'est élevé de 306 à 317 de juillet à août. (Juillet 1914 = 100.)

N o r v è g e .

Le nombre-indice s'est élevé de 290 en juin à 295 en juillet et 297 en août.

E t a t s - U n i s .

Les nombres-indice des prix de gros ont été juin 148, juillet 148 et août 152.

Les prix de détail ont monté de juin 144 à juillet 148 et août 155. Ils se sont donc accrus bien plus fortement que les prix de gros.

x x
 x

A l l e m a g n e .

Les nombre-index du commerce de gros donnés par le Bureau statistique de l'état allemand se sont élevés en moyenne de 1425 en juillet à 1909 en août.

Tous les groupes sans exception prennent part à l'augmentation, entre autres: Grains et pommes de terre de 1096 à 2033; Viandes, poissons, graisses de 1633 à 1762; produits coloniaux de 1447 à 1731; produits agricoles et alimentaires de 1245 à 1949; cuirs et peaux de 1729 à 1791; textiles de 1991 à 2193, métaux de 1581 à 1673; charbon et fer de 1740 à 1774; matières industrielles de 1763 à 1834.

x

x

x

PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

Grande - Bretagne.

Le Great Eastern Railway et son personnel.

La Direction du Great Eastern Railway a eu récemment une conférence sous la présidence du Directeur Général avec les représentants du personnel et des organisations dans le but d'envisager et de discuter la situation actuelle tant qu'ultérieure.

Cramp, représentant de la N.U.R. a signalé le caractère historique de cette assemblée sans précédent dans l'histoire des chemins de fer anglais. L'assemblée n'a pas pris de résolutions définies.

x x
 x

F r a n c e .

Le Conflit dans l'Organisation des Cheminots français.

La réunion du Comité Confédéral National de la C.G.T. a approuvé le 21 septembre dernier le rapport de la Commission des Conflits suivant lequel le Bureau-Montagne (majoritaires, Bidegaray) est reconnu comme représentant la Fédération Nationale des Cheminots Français.

x x
 x

La responsabilité des accidents des Chemins de fer.

Au sujet du tamponnement terrible qui a eu lieu dans le tunnel des Batignolles à Paris nos camarades Bidegaray et le Guen écrivent dans le "Peuple" que, outre les causes particulières qui ont provoqué la catastrophe, comme

"le mauvais entretien des voies, le renvoi d'un personnel qualifié et compétant, l'utilisation de vieux matériel bon à mettre au rebut, le retard apporté à la démolition du tunnel etc.", toutes causes dont aucun bouc émissaire du personnel subalterne ne peut être tenu responsable, mais qui viennent à la charge des dirigeants de l'exploitation, c'est aussi la négligence d'introduire les installations modernes de sécurité qui doit être citée comme une des causes de la catastrophe.

"Si les trains avaient été dotés de l'appareil Boirault pour l'attelage automatique des wagons, il n'y aurait pas eu rupture de la conduite d'air comprimé, et partant pas d'arrêt intempestif du premier convoi.

En outre, si l'appareil Augerau, comportant un triple signal simultané, sur la locomotive, au disque et dans la cabane de l'aiguilleur, avait été installé, il n'y aurait certainement pas eu possibilité de tamponnement.

Voici 20 ans qu'on réclame l'attelage automatique des wagons. Il ne fonctionne encore que sur la ligne électrique des Invalides, et il faut noter que depuis 1913, date de sa mise en application, on ne compte à son passif pas le moindre accident ou incident."

PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

Grande - Bretagne.

Le Great Eastern Railway et son personnel.

La Direction du Great Eastern Railway a eu récemment une conférence sous la présidence du Directeur Général avec les représentants du personnel et des organisations dans le but d'envisager et de discuter la situation actuelle tant qu'ultérieure.

Cramp, représentant de la N.U.R. a signalé le caractère historique de cette assemblée sans précédent dans l'histoire des chemins de fer anglais. L'assemblée n'a pas pris de résolutions définies.

x x
x

France.

Le Conflit dans l'Organisation des Cheminots français.

La réunion du Comité Confédéral National de la C.G.T. a approuvé le 21 septembre dernier le rapport de la Commission des Conflits suivant lequel le Bureau-Montagne (majoritaires, Bidegaray) est reconnu comme représentant la Fédération Nationale des Cheminots Français.

x x
x

La responsabilité des accidents des Chemins de fer.

Au sujet du tamponnement terrible qui a eu lieu dans le tunnel des Batignolles à Paris nos camarades Bidegaray et le Guen écrivent dans le "Peuple" que, outre les causes particulières qui ont provoqué la catastrophe, comme

"le mauvais entretien des voies, le renvoi d'un personnel qualifié et compétant, l'utilisation de vieux matériel bon à mettre au rebut, le retard apporté à la démolition du tunnel etc.", toutes causes dont aucun bouc émissaire du personnel subalterne ne peut être tenu responsable, mais qui viennent à la charge des dirigeants de l'exploitation, c'est aussi la négligence d'introduire les installations modernes de sécurité qui doit être citée comme une des causes de la catastrophe.

"Si les trains avaient été dotés de l'appareil Boirault pour l'attelage automatique des wagons, il n'y aurait pas eu rupture de la conduite d'air comprimé, et partant pas d'arrêt intempestif du premier convoi.

En outre, si l'appareil Augerau, comportant un triple signal simultané, sur la locomotive, au disque et dans la cabane de l'aiguilleur, avait été installé, il n'y aurait certainement pas eu possibilité de tamponnement.

Voici 20 ans qu'on réclame l'attelage automatique des wagons. Il ne fonctionne encore que sur la ligne électrique des Invalides, et il faut noter que depuis 1913, date de sa mise en application, on ne compte à son passif pas le moindre accident ou incident."

Le motif de cette résistance est exposé par nos camarades comme suit:

"Les grands chefs du réseau n'en veulent pas parce qu'il permettrait, en cas d'accident toujours possible, hélas! de situer exactement les responsabilités. Avec le matériel défectueux actuel, au contraire, il est si commode aux vrais responsables de charger de leurs fautes un malheureux aiguilleur ou mécanicien. On le coffre pour donner satisfaction à l'opinion publique, quitte à le relâcher ou l'acquitter quand la catastrophe est oubliée.

Puis les dirigeants des réseaux sont tous les mêmes. Ils ne veulent pas de dépenses "improductives", et celles qui serviraient à assurer la sécurité des voyageurs sont dans ce cas....."

x x
x

Grande-Bretagne et Irlande.

Etait en service en mars 1921, chez les 57 compagnies de chemins de fer de Grande-Bretagne et d'Irlande, le personnel suivant (en sont exclus les hommes en service militaire, les employés auxiliaires recevant moins que l'équivalent de 3 journées par semaine et ceux qui ne sont pas au service direct de la compagnie):

Groupe professionnel	Nombres d'employés (1)		
	Grande-Bretagne	Irlande	Au total
Mécaniciens, Ouvriers des Ateliers	114.730	3.714	118.444
Conducteurs de locomotives, chauffeurs et nettoyeurs	93.652	3.313	96.965
Employés de bureaux	90.333	3.040	93.373 (2)
Ouvriers de la voie	68.377	6.133	74.510
Porteurs (services des voyageurs et messageries)	56.373	4.077	60.450
Ouvriers auxiliaires	44.878	2.283	47.161
Sémaphoristes	30.736	1.216	31.952
Surveillants (service des voyageurs et messageries)	27.169	680	27.849
Ouvriers de manoeuvre	19.081	442	19.523
Charretiers, camionneurs	17.673	96	17.769
Préposés aux messageries	12.734	523	13.257
Autres	160.134	4.994	165.128
	735.870	30.511	766.381 (3)

(1) Non compris 1.415 employés de la Manchester Ship Canal Company.

(2) Comprenant 12.006 femmes.

(3) Comprenant 28.435 femmes.

Le total en décembre 1913 était 639.323, en augmentation donc de 19,4 %.

x x
x

Les désavantages du séparatisme.

Lorsque ces jours, des négociations durent être engagées sur la position des salaires et la situation générale entre les organisations du personnel en Ecosse et la Direction des chemins de fer, celle-ci laissa aux organisations le choix d'une discussion commune ou d'une discussion séparée.

La "National Union of Railwaymen" répondit aussitôt qu'elle préférerait venir à la Conférence avec l'Union du Personnel des Locomotives, l'"Amalgamated Society of Locomotive Engineers and Firemen". Cependant cette dernière organisation refusa et alla seule.

Lorsque après, la N.U.R. se présenta chez la Direction elle trouva que la "Amalgamated Society of Locomotive Engineers & Firemen" avait déjà proposé et admis pour son personnel affilié une réduction de salaires à effectuer en 2 fois,

On comprend qu'une telle façon d'agir n'était pas dans l'intérêt du personnel.

x x
x

B e l g i q u e .

Les Agents de l'Etat Belge dépouillés de leurs droits politiques.

Le gouvernement belge a inopinément donné une extension à la décision prise par le Syndicat national à Liège concernant l'attitude politique.

Le Conseil des Ministres du 16 septembre a pris la décision suivante:

"En ce qui concerne le cas des fonctionnaires et agents de l'Etat qui se proposeraient de briguer des mandats aux prochaines élections législatives et provinciales, aucun fonctionnaire et agent ne pourra se présenter sans renoncer au préalable aux fonctions qu'il exerce au service de l'Etat"

Contre cette attaque aux droits et à la liberté du personnel de l'Etat le Syndicat National a immédiatement protesté en des termes énergiques.

Les 1er et 2 octobre s'est tenu un Congrès extraordinaire pour prendre position contre l'attitude réactionnaire du gouvernement.

Il a été décidé de revenir sur la décision adoptée à Liège, de prendre part à l'élection de Bruxelles avec une liste spéciale de candidats et de rendre aux membres, leur complète liberté.

Cette attitude n'a pas été sans influence sur le gouvernement puisqu'il est revenu déjà sur la décision précitée.

x x
x

A l l e m a g n e .

Les nouveaux salaires pour les employés et les ouvriers.

A partir du 1er août une nouvelle réglementation de salaires est en vigueur pour le personnel des chemins de fer.

Les salaires des ouvriers ressortent du règlement des salaires de l'Etat, ceux des employés ressortent de la Loi des appointements des fonctionnaires de l'Etat.

Les localités sont, quant au coût de la vie, divisées en 5 classes de résidence tandis que les classes de salaires sont au nombre de 13 pour les employés et de 8 pour les ouvriers.

Il faut remarquer à ce sujet que les ouvriers reçoivent déjà à l'âge de 24 ans le maximum de salaire tandis que les employés dans les cas les plus favorables n'y atteignent qu'à l'âge de 44 ans.

En ce qui concerne les suppléments pour enfants, d'après le tarif de l'état un ouvrier reçoit pour tout enfant jusqu'à 14 ans 480 marcs par an tandis que pour les employés ce montant varie avec l'âge de l'enfant (après l'âge de 6 ans, 480 marcs, après 14 ans, 600 marcs et après 21 ans, 720 marcs, tout cela par an). Ensuite des sursalaires sont payés aux employés en dehors de ceux pour les enfants pour laquelle échelle il existe cinq classes de résidence pour tout le pays (A - E). Cette allocation s'élève de 150% à 75%.

Ci-dessous nous donnons le revenu annuel d'un employé avec 2 enfants dans la plus basse classe de traitements (I), dans la plus haute classe de résidence (A) et dans la plus basse (E) et celui d'un ouvrier avec 2 enfants dans la plus haute classe de salaire (I) et dans la plus basse (VIII), également dans les classes de résidence A et E.

La classe de traitements VIII comprend seulement les nettoyeurs, les femmes préposées aux vestiaires et les femmes gardiennes dans le service des postes.

Revenu annuel d'un employé avec 2 enfants (6 à 14 ans).

		Classe A de Résidence				Classe E de Résidence			
		Auparavant		Depuis		Auparavant		Depuis	
		salaire		le 1.8.21		salaire		le 1.8.21	
		de	final	de	final	de	final	de	final
		début		début		début		début	
I		13200	18300	15180	20970	9850	13570	12250	16690

Revenu annuel d'un ouvrier avec 2 enfants.

Classe A de Résidence				Classe E de Résidence				
Auparavant après		Depuis le 1.8.21 après		Auparavant après		Depuis le 1.8.21 après		
21 ans accomplis.	24 ans	21 ans accomplis.	24 ans	21 ans accomplis.	24 ans	21 ans accomplis.	24 ans	
I	14231	15734	16631	18134	9724	11226	12124	13626
VIII	8722	9474	10522	11274	5167	6218	7267	8018

L'Organisation norvégienne des Cheminots en 1920.

Nous empruntons au Rapport annuel de l'organisation norvégienne des Cheminots les chiffres suivants:

Du 1er janvier 1920 au 1er janvier 1921 l'effectif syndical a augmenté de 7418 à 9122. Il y a donc un accroissement de 1704 membres. L'effectif se répartit comme suit:

Personnel de la voie 1997; Personnel des ateliers 1584; Personnel des gares 3351; Conducteurs de trains 744; Nettoyeurs de locomotives 642; Surveillants des wagons 118; Chauffeurs 83; Personnel de 14 compagnies privées 603.

Les recettes totales s'élevaient à Cour. 807.186,25, dont Cour. 134.837 en cotisations et Cour. 239.844,25 en cotisations spéciales, tandis que de l'organisation suédoise 172.000 couronnes sont parvenues et de l'organisation danoise 74.356,52 couronnes comme secours dans la grève soutenue par l'organisation norvégienne des cheminots. Cour. 356.629,69 ont été dépensées en indemnités de grève et de chômage. L'année 1920 a rapporté un solde s'élevant à Cour. 164.238,75. Le capital de l'organisation s'élevait au 1er janvier 1921 à Cour. 266.984,65.

Action de secours chez les Cheminots scandinaves en faveur de leurs camarades de Finlande.

Nous lisons dans le "Signalen" organe de notre union suédoise du Rail que l'année passée on a fait chez les Cheminots scandinaves une collecte en faveur de leurs collègues de Finlande et pour la reconstruction de l'organisation finlandaise détruite par suite de la guerre civile et de la Terreur Blanche. On a rassemblé une somme de 52.227,12 cour., au total ce qui représente, calculées en marcs de Finlande, 313.007,43 marcs. La Suède a contribué pour 46.479,78 cour., le Danemark pour 4.930,87 et la Norvège pour 816,50.

Quant à l'emploi de ces 300.000 marcs nous pouvons donner les détails suivants:

On a secouru en premier lieu les familles de ceux qui avaient été assassinés ou emprisonnés lors de la guerre civile ou qui avaient dû s'expatrier pour des raisons politiques. La somme de 23.500 marcs a été consacrée à la reconstitution de l'organisation et 13.500 marcs ont été mis à la disposition de l'organisation des Cheminots de Finlande dès sa reconstitution. Dans le rapport de la Centrale Nationale de Finlande celle-ci témoigne de sa profonde reconnaissance aux Cheminots scandinaves qui ont prouvé que les sentiments d'humanité et de solidarité sont vivants au sein des opprimés.

x

x

x

OUVRIERS DU TRANSPORT.

L'Union allemande du Transport en 1920.

L'année 1920 a apporté un accroissement des effectifs de l'organisation; pour l'exercice en question le nombre des membres s'est élevé de 520.863 à 578.357, soit une augmentation de 57.474 membres. Le nombre des femmes organisées s'est élevé à 77.631. Les adolescents féminins chiffrent 751, les masculins 12.013, en tout 12.764 organisés. Le soin du niveau de vie des membres a contraint l'organisation à 6807 mouvements de revendications, dont 397 ont conduit à la grève. Dans 103 cas l'organisation a dû se défendre contre des attaques du patronat. Il en résulta 47 cas de grève et 16 de lock-out. 804.682 Camarades organisés furent intéressés dans les 6910 mouvements. 6870 C.à.d. 994% des actions furent couronnées de succès. Rien que comme augmentations de salaires l'organisation réussit à obtenir 3.872.775.036 marcs. Cela signifie pour chaque intéressé une augmentation moyenne de 87,33 marcs par semaine ou un supplément annuel de revenu de 4541,16 marcs. D'autre part 4107 membres ont profité d'une amélioration de salaires de 7.142.148 marcs résultant des actions d'autres organisations.

La plupart des actions se sont terminées par la conclusion de contrats de salaires. 818 Cas ont amené un nouveau tarif et 1038 un renouvellement. Ces 1856 tarifs impliquent 812.305 personnes dans 66.603 entreprises. A la fin de l'année il y avait 2117 tarifs pour 687.625 personnes dans 63.484 exploitations.

Le nombre des timbres-cotisations vendus s'est élevé de 20.178.088 à 26.280.206. Les camarades sans travail ont été dispensés de 422.232 cotisations (86.697 en 1919). Les recettes de la caisse centrale et des caisses locales ont été de 55.962.049,51 marcs, les dépenses de 50.338.477,43 marcs. Les recettes de la caisse centrale se sont élevés à 32.783.991,36 marcs, les dépenses à 32.454.161,75 marcs de sorte que le solde en caisse se monte à 5.155.076,24 marcs. Avec les reliquats des caisses locales, en tout 7.483.713,24 marcs, la Fédération du transport disposait à la fin de l'année d'une disponibilité nette de 12.638.789,48.

Dans les dépenses de la caisse centrale les secours de toutes sortes prennent la première place. Les secours de grève seuls se montent à 13.540.206,38 marcs. Si l'on compte avec cela les dépenses pour révoqués, défenses en justice et autres frais découlant des revendications de salaires, le coût des actions de salaires s'élève à 14.538.203,96 marcs. Il a été payé 3.078.419,02 marcs comme secours de chômage et 2.669.524,75 marcs comme secours de maladie; à cela s'ajoutent les secours d'urgence, de mort, de Noël (pour les chômeurs) de sorte que cette somme s'élève à 6.696.206,85 marcs. Au total 21 millions de marcs environ retournent aux poches des membres. Les articles "organes fédéraux" et "administration" ont absorbé 5 millions de marcs. De cette somme 911.142,90 marcs comprennent les salaires et indemnités des permanents actifs et fonctionnaires d'honneur. Les caisses locales ont d'ailleurs encore versé 1.003.420,26 marcs pour les indemnités de la caisse centrale ce qui a amené le montant total des indemnités payées à 22 millions.

x

x

x

N o r v è g e .

La Fédération Norvégienne des Ouvriers du Transport en 1920.

Le rapport annuel pour 1920 de la "Fédération Norvégienne des Ouvriers du Transport" nous apprend que le nombre des membres a subi durant l'année 1920 un léger recul, savoir de 9939 à 9801. Ces 9801 membres sont répartis sur 77 sections.

A la fin de 1920 il y avait 81 accords avec les patrons ou les unions patronales.

Le capital de la caisse syndicale qui était au début de 1920 de 48.434,35 avait atteint à la fin de l'année 55.109,19 tandis que le capital des caisses d'assurance s'était accru de 77.595,99 jusqu'à 109.266,94. 221.840,85 Couronnes ont été employées en secours de grève et 65.100.- aux assurances. 1050 Couronnes ont été versées à la "Nordisk Transportarbeiders Union" comme contribution ordinaire et 15.050.- cour. ont été employées pour un conflit à Copenhague. Par contre 7677,52 cour. ont été reçues de Suède comme secours de grève et 1140 cour. de Copenhague.

x x
x

Augmentation des Cotisations en Allemagne et en Autriche.

A la suite du renchérissement des denrées alimentaires, le Conseil fédéral de l'organisation allemande a décidé, en vue de poursuivre une puissante action pour les salaires, d'élever les cotisations et d'accroître les contributions des sections versées à la caisse centrale,

Des cotisations sont élevées comme suit:

- 1e classe: de 3.- à 4.- marcs (salaires supérieurs à 250 marcs).
- 2e " : " 2,40 à 3.- " (de 170 à 250 marcs).
- 3e " : " 1,80 à 2.- " (de 90 à 170 marcs).
- 4e " : " 0,60 à 0,80 " (au-dessous de 90 marcs).

Le comité central de la Fédération autrichienne des Ouvriers du Transport a, comme l'organisation allemande et pour les mêmes raisons, élevé les cotisations à partir du 2 novembre.

Elles sont maintenant:

- 1e classe 23; 2e classe 20; 3e classe 14 couronnes par semaine.

x x
x

La grève des Gens de Mer norvégiens et l'attitude de la
I.S.F. ("International Seafarers' Federation").

Maintenant que la grève des marins norvégiens est terminée l'organe de l'Union norvégienne des Marins et Chauffeurs contient un article remerciant la I.T.F. pour l'appui donné durant la grève et attaquant d'autre part la I.S.F. au sujet de son attitude durant la lutte pénible que les marins norvégiens ont eu à soutenir. (L'organisation norvégienne était affiliée à l'"International Seafarers' Federation" aussi bien qu'à la I.T.F.)

Nous citons quelques passages de cet article qui jettent un jour singulier sur la façon de laquelle la I.S.F. défend ses membres contre les attaques qu'ils ont à soutenir de la part des patrons.

"Durant la grève la I.T.F. a fourni un travail fort utile et efficace. Elle était en rapports étroits avec toutes les organisations des divers pays affiliés et a exigé l'arrêt de tout chargement ou déchargement de navires afin d'éviter que les hommes ne s'engageassent à bord des navires norvégiens. Les résultats de l'activité de la I.T.F. ne se firent pas attendre et ranimèrent le courage de nos membres à l'étranger qui se rendirent compte que les ouvriers du transport de l'étranger se déclaraient solidaires avec eux."

La I.T.F. envoya 10.000 cour. aux grévistes prouvant de ce fait qu'elle ne se bornait pas à des secours moraux, mais qu'elle se rendait compte aussi de la nécessité de procurer des secours d'ordre économique."

"Notre propre International Seafarers' Federation fondée en 1918 n'était pas à même de fournir un secours moral ou économique quelconque aux marins scandinaves en grève.

Bien au contraire, les hommes de confiance de cette organisation étaient en tournée à travers l'Europe, prêchant la diminution de salaires pour les marins, agitation qui n'aurait pas pu être menée mieux par l'organisation patronale même. Aussi l'activité de la I.S.F. fait-elle actuellement l'objet de vives discussions qui auront probablement pour résultat que les marins se rendront compte de l'ineptie qu'il y aurait à maintenir une pareille organisation, surtout sous la direction actuelle."

Puis, l'article publie les résolutions du Congrès de Genève pour autant qu'elles touchent les marins et se demande:

"Qu'a fait la I.S.F.? Rien d'autre que la rédaction d'une résolution prise dans une réunion à Londres en février 1919: Introduction de la Standardisation des Salaires.

En réalité cette résolution avait pour but de faire précéder les petits pays dans la voie vers la standardisation des salaires, l'Union anglaise ayant conclu une Trêve-Dieu avec les patrons se trouvant dans l'impossibilité d'entamer une action pour les marins."

L'article se termine par les lignes suivantes:

"Les marins de tous les pays auront dès maintenant à arrêter leur point de vue à l'égard de l'organisation à laquelle ils doivent s'affilier. La réponse qui s'impose sera sans nul doute: la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport."

En effet, il n'y a qu'une voie pour réaliser l'unité des marins: Retrait de la I.S.F. et affiliation uniquement à la I.T.F.

G r a n d e - B r e t a g n e .

L'Organisation des Marins anglais.

A la suite de la décision prise par 85 voix contre 5, le Congrès annuel de la "National Sailors' and Firemen's Union" (Union nationale des Marins et Mécaniciens) de ne pas revenir sur sa décision antérieure de se séparer de la Fédération Nationale des Ouvriers du Transport, cette Fédération a résolu d'entreprendre les démarches nécessaires pour réunir tous les marins en une seule organisation. La "British Seafarers' Union" (qui se tenait contre Havelock Wilson) et l'Union des Stewards etc." fusionneront vraisemblablement sous peu. La Fédération des Ouvriers du Transport a accepté la demande d'admission présentée par la British Seafarers' Union. Le "Daily Herald" annonce que les marins se sont en grand nombre prononcés pour une organisation qui comprenne tous les marins et réunisse tous les ouvriers du transport nationalement par la National Transportworkers' Federation et internationalement par la I.T.F.

Les comités centraux des organisations des Stewards et des Marins ont nommé en commun, comme président général: J.Cotter, et comme trésorier général: T.Lewis. Gosling et Williams rempliront la fonction de conseillers ("trusties").

x x
 x

B e l g i q u e .

La Fédération des Ouvriers du Transport de Belgique

achète des bateaux de pêche.

L'organisation belge a fait l'acquisition de deux chalutiers afin d'entreprendre elle-même la pêche. Le 25 septembre le ministre Anseele, partisan chaleureux de cette idée, a inauguré à Ostende les premiers navires de la "flotte rouge".

x x
 x

I t a l i e .

La Marine italienne de Commerce.

Le tableau suivant montre la situation de la flotte marchande italienne avant l'entrée de l'Italie en guerre et depuis.

	Vapeurs	Tonnage brut	Tonnage net
Situation au 31 décembre 1914	644	1.534.738	934.396
" " " " 1918	408	1.039.720	631.822
" " " " 1919	495	1.360.439	835.030
" " 1er janvier 1921	603	1.754.508	1.075.200

x x
 x

La navigation allemande s'intensifie.

Depuis le 1er janvier jusqu'au début d'août 54 navires totalisant approximativement 290.000 tonnes ont été bâtis en Allemagne.

L'importance moyenne de ces navires voisine 6000 tonnes, mais 4 des plus grands en possession de la compagnie Hugo Stinnes en atteignent 12000.

La Hambourg-Amérique à elle seule, a commandé 1/5 du nombre total. 3 Vaisseaux ont été construits pour l'étranger: Danemark, Hollande et l'état libre de Bantzie.

Les cercles allemands de construction navale s'attachent davantage depuis la guerre aux bateaux économiques qu'aux navires impressionnants. De pair avec les constructions nouvelles, marche la location et l'achat de navires étrangers, principalement danois.

x x
 x

Conférence internationale des Armateurs.

Une conférence internationale des armateurs est convoquée pour les 23, 24 et 25 novembre.

Les questions qui seront traitées à la conférence ont été ébauchées. On tendra à une convention pour l'unification des chartes-parties et des connaissements, pendant qu'on proposera une limitation de la responsabilité des armateurs concernant les connaissements.

Quelques autres questions d'importance à traiter sont:

Un accord international concernant le transport du bois sur pont.

L'adoption par toutes les nations et spécialement pour les vapeurs britanniques et américains d'une loi relative à la ligne limite de flottaison.

Un accord relatif à l'installation des cloisons étanches en vue d'une plus grande sécurité des passagers et des équipages.

x x
 x