

BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.



N^o 3.

AMSTERDAM, 1^{er} décembre, 1922.
VONDELSTRAAT 61.

COMMUNICATIONS DIVERSES.

Adresse Postale de l'I.T.F.

A l'avenir tous les envois postaux, tant lettres qu'imprimés, adressés à la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (I.T.F.) peuvent être adressés :

I.T.F.,

Case postale N^o 996,

AMSTERDAM.

Adresse télégraphique à partir du 1^{er} janvier 1923 :

Intransfe Amsterdam.

x x
x

Enquête Générale sur les Conditions du Travail. Personnel des Chemins de Fer et des Tramways.

En conformité aux dispositions de la Conférence spéciale de Vienne, du 4 octobre, une circulaire a été envoyée aux Organisations comptant parmi leurs membres des cheminots ou du personnel des tramways.

Nous prions de nous faire tenir les renseignements demandés en temps voulu.

x x
x

Veillez nous envoyer trois exemplaires de toutes vos publications.

Il y a toujours des organisations à nous affiliées qui ne donnent pas suite à notre prière énoncée à tant de reprises, de nous faire parvenir régulièrement 3 exemplaires de toutes leurs publications (organe syndical, rapports, comptes-rendus, etc).

Nous vous répétons donc cette prière tout en espérant qu'à l'avenir tout le monde voudra bien s'y conformer.

x x
x

Publications de l'I.T.F.

Ont paru ces derniers temps :

1. Liste d'adresses;
2. Rapport Moral et Financier pour l'année 1921.
3. N° 7. des Documents de l'I.T.F. (Salaires et Conditions de Travail dans les ports européens).
4. Rapport sur le Congrès International tenu à Genève dans la Grande Salle de la Bourse du Travail les 18-22 avril 1921.
5. Statuts de l'I.T.F. (en espagnol, italien, suédois).

Ces publications ont été expédiées à l'adresse :

1. De toutes les Organisations affiliées.
2. Des Organisations non-affiliées, pour autant que leurs adresses sont connues.
3. Des Centrales syndicales nationales affiliées à la F.S.I.
4. Des Secrétariats professionnels internationaux,
5. Des rédactions.

Les Organisations qui désirent recevoir un nombre plus grand d'exemplaires des documents qui leur sont ordinairement envoyés, sont priées d'indiquer le nombre désiré. On satisfera à leur demande autant que possible.

x x

x

Guerre à la Guerre.

Les Conséquences de la Guerre.

Récemment encore, Lord Lansdowne, politicien anglais, résumait comme suit les conséquences de la guerre mondiale :

"Nous constatons que les conséquences de la guerre ne se révèlent pas seulement dans le total des vies anéanties ou dans le nombre effrayant des mutilés ou dans les milliards prodigués dans des buts de pure destruction, mais aussi dans la ruine de la structure sociale, dans le réveil de la bête humaine, dans le débordement des passions brisant toute entrave, dans l'arrêt du progrès moral ou matériel et dans le désordre, la peste et la famine s'abattant sur de vastes territoires."

Ce qu'elle a coûté !

D'après les calculs de M. Bogart, professeur de l'Université d'Illinois, les dépenses directes de la guerre se montent à environ 210 milliards de dollars (210.000.000.000).

Quels beaux résultats l'humanité n'aurait elle à son actif, si ces sommes avaient été employées dans des buts de civilisation, d'art, de développement intellectuel et d'hygiène sociale !

Mais voilà, lorsqu'il s'agit de cela, les pays civilisés n'ont jamais d'argent.

Une répercussion des maux de la guerre.

La presse belge extrait ce qui suit d'un jugement prononcé le 10 octobre par le tribunal des dommages de guerre à Mons (Belgique) :

"Vu/ que, si la chose est véridique, par le fait de communiquer la syphilis à des soldats boches, les amazones de W.... ont porté atteinte à la force combattive de l'ennemi, mais que néanmoins leurs actions ne peuvent être considérées comme l'émanation d'un pur patriotisme, etc"

x

x

x

Sur la façon dont Moscou cherche à duper les ouvriers.

Il y a peu de temps, Moscou, afin de servir également les sinistres desseins du Gouvernement russe, a institué un comité de propagande ayant pour but d'anéantir la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport et de la remplacer par une autre.

De l'opinion de ces Messieurs de la Dictature "sur le prolétariat" un mouvement ouvrier indépendant serait un bien grand mal !

Peu à peu on a pu constater, qu'ils ont des idées très larges sur le choix de leurs moyens.

Cependant, en combattant l'I.T.F., ils n'ont pas eu de chance jusqu'ici.

D'un côté, les potentats russes eux-mêmes ont dû reconnaître, à diverses reprises, que, grâce à l'aide active des Ouvriers de l'Occident de l'Europe et au rôle important joué par l'I.T.F. à ces occasions-là, la république a été sauvée.

D'autre part, les mesures prises pour lutter contre l'I.T.F. constituent des mensonges si grossiers et des procédés si peu convenables que ces mesures se tournent contre les dirisionnistes eux-mêmes.

Peu de temps avant le dernier congrès de l'I.T.F. tenu à Vienne, il a été publié un appel du Comité International de Propagande susmentionné, aux fins de lutter contre l'I.T.F. et de la rendre suspecte.

L'appel portait, outre les signatures des dirigeants des Syndicats russes des Ouvriers du Transport et des Cheminots, entre autres celles des Organisations des Cheminots, des Marins et des Ouvriers du Transport de Norvège et de l'Union des Cheminots de Finlande.

Déjà au congrès de Vienne, nous avons pu déclarer que les Organisations norvégiennes, affiliées à l'I.T.F., avaient refusé de signer cet appel. Ce qui n'empêchait pas qu'on avait y apposé leurs noms !

Les Norvégiens avaient protesté catégoriquement contre cette façon d'agir, tandis que, dans leur rapport à l'I.T.F., ils avaient exprimé derechef leur fidélité à notre Fédération.

Or, comme il appert maintenant d'un article paru dans l'"Arbetarebladet" finlandais, l'Organisation finlandaise des Cheminots, malgré que son nom figurât aubas de cet appel, en ignorait complètement l'existence !

Il a fallu la presse étrangère pour l'instruire sur le rôle qu'on lui a fait jouer.

Elle pria donc la rédaction de l'"Arbetarebladet" de relever expressément qu'elle n'a pas de part à cette attaque contre l'I.T.F.

Ces faits démontrent clairement de quelle façon les appels de Moscou naissent !

Laissons faire le temps

Gustave Urban de Freital, président de la Commission Syndicale d'un district saxon et qui, jusqu'à présent, a joué un rôle de premier plan aussi dans le Parti Communiste, a abandonné ce Parti, avec une lettre, publiée dans le "Zeitrad", organe de l'Union Autrichienne des Ouvriers du Transport, du 17 novembre, et à laquelle nous empruntons la citation suivante:

"Tout aussi souvent, le point de vue de dirigeants syndicalistes ou de dirigeants de partis, qui n'appartiennent pas au Parti Communiste, a été soumis à une critique telle qu'elle ne pourrait que faire naître une défiance des pires proportions. C'est d'une légèreté impardonnable, à mon avis, d'exprimer, comme on le fait du côté communiste, des exigences qui, dans les circonstances actuelles, sont parfaitement irréalisables, pour persuader ensuite aux ouvriers que les Syndicats et le Parti social-démocratique en empêchent, de propos délibérés, la réalisation. Cette suspicion, fondée sur la négligence intentionnelle d'obstacles en ce moment insurmontables, comme, par exemple, conscience exacte de la limitation des moyens, facteurs politiques mondiaux, traités de Paix, etc. n'a qu'un seul résultat : égarer la grosse masse du prolétariat et le laisser dégoûté, augmenter le nombre des indifférents en en faisant une masse sans espoir et sans idéal et un obstacle au mouvement prolétarien tout entier.

Le Parti communiste, grâce à la conduite que je viens de dire, est tombé au rang d'une Organisation, qui, tenant tout entière à l'erreur, ne peut plus se maintenir que par d'injustes suspicions et une critique surannée.

Les membres d'un tel parti ne peuvent plus avoir qu'un principe : celui du Parti pour le Parti ! "

A ce jugement d'une attitude si nuisible aux ouvriers, nous n'avons rien à ajouter.

x x
 x

Secours de l'Argentine à la Russie.

Nos camarades, cheminots et chauffeurs argentins, ont montré leur solidarité avec les travailleurs russes frappés de la famine en faisant une collecte parmi eux en leur faveur.

La somme recueillie a été adressé à l'I.T.F. Nous avons reçu de l'Union des Cheminots 6167 florins, et de l'Union des chauffeurs de locomotives 5070 florins.

x x
 x

Notre Bulletin va paraître également en langue espagnole.

A partir de ce numéro, notre organe qui paraît déjà en français, en allemand, en anglais et en suédois va également paraître en espagnol.

La traduction du Bulletin contenant le rapport du Congrès est déjà commencée.

x x
 x

PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

Rapport sur la question de l'attelage automatique en France.

(M.B.) La Fédération des Cheminots confédérés et, avant elle, le Syndicat des Travailleurs des Chemins de Fer Français réclame, depuis de longues années, l'application de l'attelage automatique des wagons.

Dès 1903 et après étude approfondie de la question les cheminots français arrêtèrent leur choix sur l'appareil BOIRAULT qu'ils jugèrent très supérieur aux autres en raison de sa robustesse et de sa simplicité.

Des expériences eurent lieu d'abord sur quelques wagons. Elles se poursuivirent pendant plusieurs années pour arriver en 1908-1909 à un essai qui intéressa la ligne du Réseau d'Etat de La Roche sur Yon aux Sables d'Olonne.

Cet essai donna les meilleurs résultats, mais malgré les promesses faites par les Pouvoirs Publics, malgré leurs démarches et leurs réclamations incessantes, les cheminots ne purent obtenir l'application de l'appareil dont les Compagnies, toujours rétives au progrès, s'obstinaient à retarder l'adoption.

En 1912-1913, le Syndicat National obtint du Parlement un crédit pour qu'une expérience en grand fut faite au Réseau d'Etat. Elle portait sur 7.000 appareils et son succès fut tel qu'à la fin des expériences les cheminots de la région intéressée réclamèrent unanimement l'appareil BOIRAULT.

En même temps un concours d'attelage automatique fut institué par le Ministère des Travaux Publics où l'appareil BOIRAULT fut mis hors concours par le Ministère des Travaux Publics.

La guerre survint. Lorsqu'elle fut terminée, le Ministre des Travaux Publics décida, d'accord avec le Parlement, qu'avant de choisir définitivement un appareil, il convenait de se livrer à des expériences comparatives entre l'appareil BOIRAULT et les premiers appareils primés au concours de 1913.

Ces expériences comparatives eurent lieu en 1920-1921; elles furent menées avec la plus grande sévérité et le Ministre des Travaux Publics vint de faire connaître au Parlement que le classement était le suivant:

- 1^{er} : appareil BOIRAULT;
- 2^{ème} : appareil américain du type M.C.B.;
- 3^{ème} : appareil italien Pavia-Casalès;

ce dernier appareil, d'ailleurs, n'ayant même pas pu subir tous les essais.

En présence de ces résultats, le Parlement vota un crédit de 12 millions qui va être utilisé de la façon suivante:

10.000 appareils BOIRAULT vont être construits qui, ajoutés aux 2.000 déjà possédés par le Réseau d'Etat, vont permettre de faire une application expérimentale sur une zone de ce Réseau, avec 12.000 appareils BOIRAULT;

1.000 appareils du type américain M.C.B. seront essayés hors du service courant, le principe et les possibilités de cet appareil ne permettant pas une expérience en service.

La Fédération des Cheminots français est fière de porter ces résultats à la connaissance de l'Internationale des Transports. Elle considère que l'application expérimentale en question qui commencera au printemps de 1923 consacrera le succès de l'appareil Boirault qu'elle préconise depuis si longtemps et sera la prélude de son application en France.

Elle souhaite que cet appareil, qui accroche automatiquement le véhicule, le frein continu et le chauffage, et dont l'emploi préservera la vie de nombreux de nos camarades cheminots, soit bientôt adopté par tous les chemins de fer européens.

x x
x

La Grève des Cheminots en Suède.

Nous avons mentionné dans le numéro précédent de notre Bulletin d'Information la grève du personnel des compagnies privées, membre des Organisations des Cheminots et du Personnel des Locomotives affiliées à l'I.T.F., Cette grève a duré deux mois, et étant données les circonstances actuelles, il y a lieu de considérer l'issue du conflit comme une victoire des travailleurs.

Au début, la grève ~~XXXXXX~~ n'avait été proclamée que pour une seule ligne, mais, plus tard, elle fut étendue à d'autres lignes, de sorte que 5000 membres des dites Organisations se trouvèrent intéressés dans le conflit.

On conçoit aisément que le clan bourgeois défendît avec acharnement ses positions. Les corps auxiliaires techniques (gardes civiques) et même des officiers de l'armée tâchèrent de faire marcher le service, mais tous les efforts échouèrent devant l'attitude décidée et l'unité parfaite du personnel.

Le Ministre de la Guerre mit d'ailleurs la holà aux agissements des officiers. Dans une missive aux chefs des régiments, le Ministre fait ressortir l'immense importance à ce qu'il existe de bons rapports entre le militaire et le civil, raison pour laquelle les militaires ne doivent, sous aucun prétexte, se départir d'une attitude parfaitement neutre pendant les conflits du travail.

Les Organisations ouvrières se sont acquittés de leur devoir envers les grévistes. Le personnel de bureau, organisé séparément, conclut un arrangement avec les Organisations en grève, par lequel il s'engageait à ne pas accomplir le travail des grévistes. Les Ouvriers du Transport ont boycotté tout travail de déchargement à Gotebourg, boycottage qui fut un beau succès.

Les efforts tendant à mettre fin au conflit par voie d'arrangement amiable n'ont pas fait défaut. La première proposition faite par une Commission de Conciliation fut acceptée "à contre-cœur" par l'Organisation des Employeurs qui motivait son aménité en disant " qu'il y allait de l'intérêt public".

Cette proposition comportait le réengagement de ceux qui avaient été licenciés pour autant qu'il y aurait de la place pour eux aussi que leur collaboration avec les jaunes embauchés.

Les Organisations Ouvrières ne donnèrent pas dans le panneau et, rejetant la proposition, donnèrent une extension plus grande au conflit.

La seconde proposition qui, plus que la première, tenait compte des desiderata des grévistes, comme on le verra ci-dessous, fut acceptée par les deux parties, ce qui mit fin au conflit à partir du 2 octobre.

Le conflit avait éclaté pour la raison suivante : Les employeurs avaient diminué de près de 16 % les salaires du personnel (déjà bien plus mal payé que dans les Chemins de Fer de l'Etat) et cela en dérogation à un contrat passé en 1919 avec les Organisations. Ainsi le salaire de la classe inférieure, dans les districts les plus chers, fut réduit à 216.07 cour. par mois, alors que les chemins de fer de l'Etat payent dans ce cas 288.39 cour.

Il y a lieu de relever le fait qu'au cours de ce dernier trimestre, l'échelle mobile des salaires avait réduit de 100 couronnes les salaires mensuels.

Alors que la première proposition de médiation fixait à près de 14 1/2 % la diminution des salaires, celle-ci se trouve, d'après la seconde, arrêtée à 8 % seulement. En outre, la première proposition rendait inévitable ~~XXXXXXXXXX~~ un grand nombre de licenciements. Les Organisations du Personnel et la Direction ont conclu, sur les bases susmentionnées, un contrat expirant le 31 décembre 1924 et au cours du 1er trimestre de 1924, il y aura lieu à des pourparlers pour un nouveau contrat.

Il ne sera prise aucune mesure de représailles et tous les grévistes réintégreront leur place.

Si l'on tient compte des conditions extrêmement défavorables dans lesquelles la lutte a dû être livrée, on voit que la ferme volonté du personnel, organisé à la perfection, appuyée par la force de résistance des Organisations, a su conjurer le plus grand danger et que les Directions ont reçu une leçon qu'elles n'oublieront pas de si tôt et dont la valeur pour l'avenir ne saurait être exagérée.

Nos camarades ont droit à notre admiration, et nous ne pouvons que les complimenter de leur victoire morale.

x x
x

Quand même des mesures de rancune ?

Quoique l'accord intervenu à la fin de la grève prévoie qu'aucune mesure vexatoire ne sera prise, il est établi néanmoins que les compagnies renvoient du personnel.

Elles cherchent à motiver ces licenciements par le manque de travail.

L'organe du Syndicat des Mécaniciens et Chauffeurs réfute cependant dans un article documenté les arguments des compagnies.

Il faut maintenant attendre le résultat des protestations du personnel.

x x
x

Recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux suisses.

Le total des recettes d'exploitation des mois de janvier à octobre monte à fr. 286.174.701,28, tandis que, dans la même période de l'année dernière, il était de fr. 293.760.984,75. Pour cette année-ci et pour la dite période, il y a donc une baisse des recettes de Fr. 7.586.683,47. Par contre, et cela dans une mesure encore plus sensible, les dépenses d'exploitation ont diminué de fr. 20.142.467,94. Elles montent à fin octobre fr. 259.218.471,76, tandis que l'an passé elles étaient montées à fr. 279.360.939,70.

x x
x

Ouvriers des chemins de fer de l'Argentine.

Le premier Congrès Général de la Fédération des Chauffeurs de locomotives et des Ouvriers du trafic de l'Argentine (Confraternidad Ferroviaria) a siégé les 2, 3. et 6 octobre dernier à Buenos Aires. Assistèrent à ce Congrès 33 représentants de l'Union des chauffeurs de locomotives (La Fraternidad) et 25 représentants de chacune des deux Unions : Union des ouvriers du Trafic et Union des Ouvriers des Ateliers des chemins de fer (Sindicatos Ferroviarios de Trafico y Talleres) soit un total de 83 délégués.

Les affaires traitées concernaient l'élaboration et l'adoption de nouveaux règlements. On y adopta aussi des résolutions réclamant l'établissement de lois réglant les conditions du travail, en prenant pour base la journée de 8 heures, puis la réforme de la loi sur les pensions de retraite, donnant aux ouvriers une part effective dans la gérance de la caisse.

Les 5 et 6 octobre, les Ouvriers du trafic et les Ouvriers des Ateliers des chemins de fer (Sindicatos Ferroviarios de Trafico y Talleres) tinrent un Grand Congrès Général Extraordinaire mixte, dans lequel il fut décidé de fusionner les deux Unions, sous la dénomination de "Union Ferroviaria" (Union Ferroviaria)

Le 6 octobre encore, se réunit le Congrès Mixte de la "Confraternidad Ferroviaria", qui prit la résolution de ratifier la constitution de la "Confraternidad Ferroviaria", aujourd'hui Fédération composée de deux Organisations : la "Fraternidad" qui organise les Chauffeurs de locomotives et l'"Union Ferroviaria", qui organise tous les autres ouvriers employés dans les chemins de fer.

Les règlements adoptés par l'"Union Ferroviaria", prévoient une organisation semblable à celle de la "Fraternidad" et si l'on songe aux relations cordiales qui existent entre les deux Organisations, il semble bien que la formation de l'"Union Ferroviaria" n'est qu'un premier pas vers la transformation de la "Confraternidad" en une Union centralisée englobant la totalité des ouvriers des chemins de fer de l'Argentine.

x x
x

La réduction des Salaires en Hollande.

L'action du personnel contre l'attaque des conditions de travail n'est pas restée sans résultat.

En considération du déficit de plus de 30 millions de florins dans l'espace d'un an et du fait que le salaire du personnel des chemins de fer dépassait de loin celui des autres ouvriers, la direction des Chemins de fer Néerlandais avait soumis au Gouvernement des propositions visant :

- à une diminution importante des salaires du personnel tout entier,
- à l'ajournement de la mise en vigueur du règlement envisageant une amélioration des pensions ; ce règlement avait été promis déjà antérieurement ;
- à ramener le salaire des ouvriers des ateliers à celui des ouvriers des entreprises privées ;
- à la revision des classes de résistance qui amènerait une diminution considérable du revenu du personnel habitant des places à vie moins chère ;

Il est intervenu maintenant un arrangement, qui prévoit des retenues de pension de 2 1/2 % à la charge du personnel (ces dernières années on n'a pas fait de retenues) par contre la direction prend d'autres engagements : sauf la modification éventuelle du tableau des classes de résidence dont l'effet ne pourra en total dépasser une million de florins en réductions de salaires ; sauf encore d'autres circonstances fort particulières que nous pouvons laisser hors de discussion pour le moment, la Direction ne fera en 1933 aucune proposition tendant à de nouvelles réductions de salaires ;

de ne pas étendre ou de ne pas restreindre ni les heures de service, ni les heures de repos, pendant la même période ;

d'appliquer le nouveau règlement révisé des pensions et d'envisager également son application aux pensions de retraites déjà allouées ;

de ramener la diminution des salaires, déjà en cours, des ouvriers des ateliers de 10 % à 7 %.

En tenant compte de la situation générale, y compris celle de la Hollande, on doit convenir que cet arrangement constitue vraiment un succès pour le personnel.

Il est hors de doute, qu'on aurait pu arriver à un résultat encore plus heureux, si le personnel avait été affilié à une seule Organisation au lieu d'être éparpillé sur cinq Organisations différentes.

Il est vrai que ces Organisations ont collaboré, mais une pareille collaboration ne peut être pourtant qu'un semblant d'unité.

Cela est d'autant plus vrai, que des Organisations en cause, celle des Catholiques (la seconde quant au nombre du personnel affilié) et celle des Protestants-Chrétiens (la troisième) avaient refusé de se ranger à l'avis de l'Organisation affiliée à l'I.T.F., qui tentait notamment, le cas échéant, à une opposition active. p.ex. à une grève perlée, à l'aggravation des conditions du travail. Les deux autres Organisations : l'Organisation des Employés et une Organisation "neutre" avaient également refusé de se prononcer pour une semblable opposition.

x

x

x

OUVRIERS DU TRANSPORT.

R o u m a n i e .

Jusqu'à présent nous n'avons que peu de nouvelles touchant le mouvement ouvrier et la situation de la classe ouvrière de la Roumanie, un des pays sortis vainqueurs de la grande guerre. La cause principale en est, qu'il règne dans ce pays agricole une telle terreur qu'on risque le tout en envoyant à l'étranger des rapports documentés sur la situation de la Roumanie. Toute lettre "suspecte" est ouverte par la poste, et la moindre futilité donne lieu à des poursuites judiciaires.

L'aperçu de témoins oculaires nous permet pourtant de nous faire une idée des conditions arriérées de ce pays balcanique "Röman" et nous prouve que le Gouvernement roman et les capitalistes n'y diffèrent d'aucune façon de leur confrères slaves de la Bulgarie ou de la Yougoslavie, les autres pays des Balkans, et qu'ils comprennent pour le moins tout aussi bien l'art d'opprimer et d'exploiter leurs ouvriers.

Nous nous bornerons à donner ici un aperçu sur la situation des Ouvriers du Transport.

La loi accorde aux ouvriers le droit d'organisation, mais il est intéressant de voir de quelle façon la loi est appliquée par l'Etat lui-même.

Les armateurs roumains qui sont, quant à l'équipage des navires, contrôlés par l'Etat, n'embauchent que des ouvriers non-organisés, bien que la loi stipule que tout patron agissant contrairement à la loi sur les syndicats est passible d'une amende de 100 à 1000 francs et d'une peine d'imprisonnement de 15 à 90 jours. Les armateurs forcent les ouvriers à s'engager par écrit de ne pas s'organiser.

La loi sur l'organisation ouvrière prescrit du reste, d'une façon précise, aux syndicats ce qu'ils ont à faire et à laisser. On ne peut donc pas parler d'indépendance. Elle défend les grèves et prive donc les ouvriers de la possibilité de faire valoir leurs revendications.

Les conditions de travail, comme également celles de l'alimentation, du couchage et de l'hygiène, sont très mauvaises.

Les salaires sont minimes, et les patrons n'hésitent pourtant pas à les régler comme bon leur semble. Les revendications de salaires traînent pendant 2 à 3 ans devant les tribunaux, de sorte que l'augmentation reçue suffit à peine au règlement des honoraires de l'avocat chargé de la cause. Les compagnies fixent les salaires, et les marins n'ont qu'à les accepter ou à les refuser. Ils n'ont donc que le choix de travailler pour un salaire de famine ou de mourir de faim.

Les compagnies entretiennent toute une brigade de sarrasins, se composant de non-marins, auxquels incombe le soin de diminuer les salaires et parfois d'équiper les navires. Or, le grand nombre de ces navires qui sombrent démontre clairement que ces sarrasins ne sont pas à la hauteur des vrais marins.

La situation en Roumanie est donc intenable, sans qu'on puisse toutefois espérer que les Ouvriers roumains du Transport puissent prendre en main le pouvoir et anéantir la réaction dans leur pays. Il s'impose à l'Internationale d'avertir les potentats roumains qu'elle ne veut pas que les camarades roumains restent plus longtemps sous leur joug.

Salaires et conditions du travail dans les ports européens.

S u è d e .

Depuis 1919, on a introduit la journée de 8 heures un peu partout dans l'industrie, et aussi au profit des ouvriers des ports. Un conseil dit "Conseil de Travail" avait à trancher tous les conflits pouvant survenir dans l'application des diverses dispositions de la loi : Sur l'initiative des patrons, ce Conseil avait décidé que la durée du travail des ouvriers des ports serait estimée à 192 heures pour 4 semaines, Mais les employeurs n'ont pas été en état de profiter de l'avantage qu'on venait de leur accorder, ce qu'on ne saurait attribuer à leur mauvaise volonté, mais bien à la force des syndicats.

Au commencement de 1921, les représentants des intérêts patronaux au Reichstag réussirent à introduire quelques aggravations considérables, ainsi, par exemple, le nombre maximum d'heures supplémentaires autorisées fut porté de 150 à 200 par an, tandis qu'on reconnaissait encore aux patrons le droit de continuer à faire travailler, jusqu'à un maximum de 7 heures supplémentaires, ceux des ouvriers qui étaient au travail soit avant, pour sa préparation, soit au moment de sa cessation, sans obligation de considérer de temps-là comme temps supplémentaire. Cela concerne surtout les charretiers (soins à donner aux chevaux), et les mécaniciens des grues.

Travail supplémentaire et travail de nuit.

Un travail supplémentaire de 2 heures au maximum est autorisé par jour, avec exception prévue pour la nuit, quand un transport doit être préparé. Dans ce cas-là, le travail peut être continué sans limitation de temps, ou bien, dans les cas d'une convention existante, jusqu'à minuit.

Après entente préalable, on a stipulé que les bateaux de voyageurs faisant un service régulier de côte, peuvent en tout temps être déchargés et chargés. Le travail par coupes n'existe pas. Ayant à choisir entre travail par coupes et travail supplémentaire, les ouvriers se sont prononcés en faveur du travail supplémentaire, mais limité.

Salaires.

Le travail est en général entrepris à forfait. Les salaires horaires fixés après entente et qui, suivant la classe de renchérissement, varient entre 0.90 K. et 1.25 K. sont très rarement accordés.

Enregistrement des ouvriers des ports.

Les ouvriers des ports à poste fixe sont enregistrés; le travail doit être distribué entre eux d'une façon aussi équitable que possible de telle sorte que chacun d'eux ait les mêmes possibilités de gain.

Indemnité de chômage.

Il n'existe pas de caisse de chômage pour les ouvriers des ports. Ensuite du marasme général du commerce, le Reichstag a, au commencement de 1922, voté 85 millions de couronnes pour secours aux chômeurs et travaux publics. Les chômeurs reçoivent les uns une indemnité, les autres une occupation de chômage.

Chômage.

Le Chômage touche environ le 10 % de l'effectif de l'Union. Les Ouvriers des ports, en juillet 1922, n'avaient que 3 à 4 % de chômeurs.

M.Havelock Wilson, membre du Parlement exit.

Les classes dominantes ont la reconnaissance capricieuse quand il s'agit de personnes sorties de la classe ouvrière qui se sont avilées au rang de leurs valets.

Voyez par exemple M.Havelock Wilson. Quels qu'aient été ses mérites comme organisateur des Marins, il s'est fait, au cours de ces dernières années, l'instrument docile des employeurs dans leurs attaques contre les intérêts des Marins. Mais ceux-ci ne sont pas dupes. On s'en rend compte par l'écroulement de l'International Seafarers' Federation, dirigée par Wilson et passée peu à peu au rang d'une Organisation, n'ayant plus aucun droit à l'épithète d'Internationale, et même ne pouvant plus être considérée comme représentante des Marins anglais.

Néanmoins M.Lloyd George jugeait M.Havelock Wilson encore de taille à lui confier, lors des récentes élections, la candidature au Parlement pour South-Shields.

Mais voilà, l'ingratitude des classes dominantes à l'égard de son valet M.Havelock Wilson se manifesta par le fait qu'elle ne lui octroya que 8.121 voix alors que le candidat libéral en réunissait 15.760.

Le candidat de la Labour Party en eut 15.735. C'est là le dernier service qu'a rendu M.Havelock Wilson aux classes dominantes. Là où la différence des voix réunies par un délégué ouvrier et le libéral élu n'était que de 25, Wilson a fait perdre un fauteuil au Travail du fait que bien probablement quelques dizaines d'ouvriers étourdis ont voté pour lui.

En quoi, il ne s'est pas éloigné de sa ligne de conduite actuelle.

x x
x

N o r v è g e .

Vers une plus grande unité.

Lors du Congrès des Marins et des Chauffeurs Norvégiens, il a été institué un Comité en vue d'entrer en pourparlers avec l'Union des Ouvriers du Transport pour amener éventuellement une fusion avec cette Union.

x x
x

Vers plus d'Unité et de Pouvoir.

L'"Eldaren", organe du Syndicat des Chauffeurs-Marins Suédois s'étend dans un article sur les expériences récentes que les camarades ont faites avec l'"International Seafarers' Federation" (Fédération Internationale des Marins), à laquelle ils étaient affiliés jusque dans ces derniers temps.

Ils étaient encore représentés à la Conférence de Paris du 31 juillet, où leur délégué avait sur lui les cotisations arriérées pour un certain temps et qu'ils n'avaient pas pu payer par suite de difficultés financières de leur syndicat.

Comme le Syndicat des Chauffeurs se rangeait à l'avis, que, dans l'intérêt spécial des Marins et dans l'intérêt général des Ouvriers du Transport, l'affiliation de l'I.S.F. à l'I.T.F. s'imposait, on a reproché à son délégué à la Conférence de l'I.S.F. de n'être venu que dans l'intention d'anéantir l'I.S.F.; on a refusé les cotisations et on l'a exclu des discussions.

L'"Eldaren" tire maintenant les conclusions de tous ces faits.

Il rappelle que ces dernières années le dirigeant de l'I.S.F., Mr. Havelock Wilson a protégé en toutes les occasions les intérêts des patrons contre ceux des marins.

L'organe arrive à la conclusion suivante :

"La Fédération Internationale des Marins n'a pas été capable d'améliorer la situation de ses membres et elle n'en a pas même manifesté le désir."

L'"Eldaren" continue en donnant un aperçu de l'importance toujours croissante de l'I.T.F. parmi les marins et, en démontrant la nécessité d'une collaboration étroite des marins et des autres ouvriers du Transport, arrive à la conclusion suivante :

"L'I.T.F. étant l'Organisation de tous les Ouvriers du Transport, elle réunit toutes les garanties pour mener à bonne fin les revendications internationales."

A notre avis, il n'y a rien à objecter à ces conclusions.

Nous voulons bien espérer que les Syndicat des Chauffeurs et également d'autres Organisations de Marins sauront en tirer les conclusions.

L'"Eldaren" émet le vœu, que les Marins français, après avoir quitté l'I.S.F., donneront également l'élan à la création d'une nouvelle Internationale des Marins qui réalisera la grande unité.

Nos camarades français ont fait depuis ce qu'ils devaient faire, ce qui leur était dicté par leur éclatant passé comme combattants de la cause ouvrière et sont venus se joindre à l'I.T.F.

Que cela serve d'exemple aux camarades non encore affiliés.

Il incombera à l'I.T.F. de chercher les moyens et les mesures propres à faire tout ce qui est possible pour la cause des marins et de veiller à ce que les intérêts spéciaux de ce groupe soient respectés.

Les décisions de nos Congrès envisageant la création de sections internationales spéciales, p.ex. pour les cheminots, pour les ouvriers des ports et docks, et pour les marins, qui tiendront leurs conférences spéciales, où il sera discuté sur les intérêts de leur groupe, chaque fois que le besoin s'en fera ressentir et la décision prise à Vienne de nommer un secrétaire spécial pour le groupe international des Marins aussi - voilà autant de preuves que les intérêts des Marins seront au mieux sauvegardés au sein de l'I.T.F.

Grâce à la collaboration des différents groupes dans l'organisation internationale, de l'I.T.F. on arrivera au but primordial: un pouvoir plus étendu, aussi bien pour la généralité que pour chacun des différents groupes.

En conformité à la décision du Congrès de Vienne, l'I.T.F. convoquera sous peu de temps une conférence spéciale des Marins, à l'ordre du jour de laquelle figurera entre autres points, la création d'un secrétariat de ce groupe.

Nous espérons que l'organisation suédoise, qui, lors de son assemblée du 25 mai, a décidé de discuter la question de son affiliation internationale à son prochain congrès, ainsi que d'autres organisations, se seront jointes, entretemps, à leurs camarades de l'I.T.F.