

# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

## ITF

N<sup>o</sup>. 7.

AMSTERDAM, le 1 janvier 1922.  
VONDELSTRAAT 61.

### COMMUNICATIONS DIVERSES.

#### L'internationalisme du capital.

Un des nouveaux procédés devenus usuels dans le monde des employeurs est ce qu'on appelle "l'helvétisation" des sociétés par actions, c.à.d. le transfert en Suisse du siège de la société, du pays respectif et la fondation dans ce but d'une nouvelle société dans ce pays. En Europe Centrale cela se produit maintes fois comme suite du morcellement ou le partage des pays en vertu des stipulations du Traité de paix, pour mettre en pays neutre l'administration de sociétés ayant des exploitations en divers pays. Mais le plus fréquemment ces opérations sont faites pour réaliser plus facilement la fuite fiscale. La revue anglaise "The Economist" annonce par exemple l'helvétisation d'une société minière de cuivre au capital anglais dont le siège est transféré en Suisse, à son avis exclusivement dans le but d'une fuite fiscale. La revue s'exprime comme suit: "Nous avons ici le cas complexe suivant: que la société a ses exploitations en Bolivie, son siège à Genève, ses actionnaires en Angleterre, les rapports annuels publiés en français, et les résultats financiers exprimés en francs suisses." Bel exemple de l'internationalisme du capital!

X X  
X

#### Le boycottage Peter, Cailler, Kohler et Cie levé.

En raison de l'accord résulté entre la firme sus-nommée et les travailleurs intéressés le boycottage des produits de cette firme est levé,

X X  
X

ETAT DES SOMMES

mises à la disposition de la Fédération Syndicale Internationale  
 en faveur de l'action de secours à la Russie à la date du  
 15 décembre 1921.

Pays et Effec- tif affilié	Valeur en monnaie des pays respectifs		Valeur en florins hol- landais.
	le 15 octobre 1921.	le 15 décembre 1921.	
Allemagne 8.000.000	M. 3.735.079,70	M. 4.967.202.--	F. 75.000.--
Angleterre 6.600.000	£ 2.500.--	£ 5.170.--	" 59.500.--
Autriche 1.000.000	Kr. 17.281.265,75	Kr. 18.791.000.--	" 19.000.--
Belgique 718.410	Frs. 213.223,93	Frs. 267.701,83	" 56.200.--
Danemark 279.255	D. Cr. 30.000.--	----- +)	" 17.200.--
Espagne 240.113	Pes. 28.000.--	----- +)	" 11.150.--
France 1.500.000	Frs. 500.000.--	Frs. 593.651.--	" 124.600.--
Italie 2.055.773	Lire 1.000.000.--	----- +)	" 120.000.--
Luxembourg 27.000	Frs. 5.000.--	----- +)	" 1.000.--
Pays-Bas 216.581	F. 29.500.--	F. 38.500.--	" 38.500.--
Pologne 403.138	-----	Mk. 2.900.000.--	" 3.000.--
Suède 277.242	Cr. 80.000.--	Cr. 100.000.--	" 66.000.--
Suisse 223.588	Frs. 50.000.--	Frs. 75.000.--	" 37.500.--
Tchéco-Slova- quie 740.000	Cr. 2.000.000.--	Cr. 4.000.000.--	" 160.000.--
Intern. des Ouvriers du Transport	F. 2.000.--	-----	" 2.000.--
Internationale des Chapeliers	R.M. 1.000.--	-----	" -----
Dons divers	F. 1.250.--	F. 3.750.--	" 3.750.--
			F. 794.400.--

+ ) Le 15 décembre aucun renseignement complémentaire avait été reçu.

## PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

### L'offensive sur nos conditions d'existence!

#### Résistance sur toute la ligne.

Partout la classe possédante s'efforce à réduire de nouveau le niveau de vie de la classe ouvrière.

Dans la République Tchéco-Slovaque aussi, on a ce spectacle que le gouvernement va de l'avant. Il a, malgré la forte résistance des partis d'opposition, introduit un projet de loi visant à réduire les salaires des employés de l'état. Avec une célérité inaccoutumée le projet de loi doit entrer en vigueur juste à une époque où une nouvelle vague de cherté s'élève et où les ouvriers et employés privés doivent se garder contre les réductions de salaires envisagées par les entrepreneurs.

Le syndicat allemand des cheminots, en commun avec les organisations des employés des services publics et des postes, a convoqué les intéressés à des démonstrations en masse dans toutes les grandes villes, tandis qu'en même temps l'appel adressé aux syndicats tchèques convoque leurs membres à une même démonstration.

(Les cheminots tchèques constituent les 4/5 de l'ensemble des travailleurs des chemins de fer.)

La loi de réduction des salaires donne une économie de 170 millions alors que les dépenses de l'état se montent à 20.000 millions et que 43% de toutes les recettes de l'Etat vont au militarisme et au paiement des intérêts des emprunts aux banques.

En Hollande, la Direction des chemins de fer a maintenant fait connaître son projet par le moyen duquel le déficit de millions de l'exploitation doit être rattrapé sur le personnel.

La durée de service pour le personnel des locomotives et des trains doit être prolongée de 102 heures par quinze fois 24 heures jusqu'à respectivement 108 et 114 heures et pour les autres groupes en proportion. En outre, dans le règlement, le terme de "temps de service" doit être remplacé par temps de travail par quoi, à proprement parler, la durée du temps de service devient illimitée.

L'Union Néerlandaise affiliée à l'I.T.F. qui, comme nous l'avons déjà dit, avait refusé en principe de collaborer à faire supporter le déficit par le personnel, a appelé les cheminots à se réunir le mercredi 21 décembre pour une démonstration devant le bâtiment de la direction, le jour même où celle-ci délibérait avec les autres organisations sur son projet.

Des millions de travailleurs de tout le pays y ont pris part.

Un congrès extraordinaire tenu par l'Union Néerlandaise donna à l'unanimité son approbation à l'initiative prise par le comité central et décida de lutter de toutes ses forces contre les tentatives faites pour aggraver les conditions des ouvriers.

Un premier résultat de cette attitude de l'Union Néerlandaise fut qu'à la conférence en question du 21 décembre, les représentants des Employés et des Syndicats "Neutres" se prononcèrent contre le projet de la Direction de sorte que pour elle, la conférence n'eut aucun résultat. Elle soumettra maintenant la question au gouvernement pour en décider.

En Norvège il avait été décidé par le Parlement en novembre 1920 que des négociations devaient être poursuivies avec l'organisation du Personnel des Chemins de Fer, pour l'application de la semaine de 48 heures.

Sur un rappel de cette décision fait par notre organisation, elle a été informée que pour les améliorations des heures de service, la Direction veut attendre - ne tenant ainsi aucun compte de la décision du Parlement - jusqu'à ce que soient connus les résultats d'une commission d'économie instituée entretemps dans les chemins de fer!

Les revendications des fédérations centrales en Allemagne non seulement ont été mal reçues par le Ministre des Finances, mais par la suite il déclara ne pas être à même d'entrer en pourparlers avec les syndicats sur la base de leurs propositions!

Les intéressés ont protesté naturellement contre cette attitude réactionnaire avec ce résultat que les négociations ont été fixées au 19 courant.

A la démonstration faite par le personnel fédéral en Suisse le 22 décembre contre l'empirisme des conditions du travail projetée par le gouvernement ont participé plus de 20.000 personnes de toutes catégories.

On a encore une fois exprimé dans une motion la volonté du personnel de s'opposer à toute atteinte à son niveau de vie tandis qu'on rejetait sur les autorités la responsabilité des suites d'une réalisation éventuelle de ces tentatives.

Une fois des réductions de salaires acceptées, une deuxième, puis d'autres réductions de salaires suivent automatiquement.

Cela est encore démontré en Amérique.

Depuis quelque temps les salaires du personnel des chemins de fer y ont été réduits et maintenant 98 compagnies projettent une révision du statut et des conditions de travail.

Entretemps les chemins de fer continuent leur campagne de propagande, cherchant à convaincre le public qu'une réduction des tarifs de transport est liée à une nouvelle réduction de salaire.

Les organisations du personnel se concertent pour empêcher les nouvelles réductions.

L'action en France du Cartel des Services Publics comprenant le personnel des chemins de fer, contre le retrait annoncé par le gouvernement des 720 francs d'indemnité de cherté de vie allouée jusqu'ici à tous les travailleurs des Services publics; a eu ce résultat que le gouvernement a fléchi et annoncé n'envisager qu'une réduction au lieu de la suppression totale.

Le cartel a également élevé une protestation contre la réduction annoncée et appelle les intéressés à combattre celle-ci par tous les moyens en leur pouvoir.

## OUVRIERS DU TRANSPORT.

### S u è d e .

#### Dénonciation des contrats dans les ports.

Les contrats de travail en Suède sont dénoncés de toutes parts. Ceci est le fait, non des syndicats patronaux intéressés mais de l'association générale des patrons, de sorte qu'on peut dire qu'il s'agit d'un effort organisé entrepris par l'ensemble des patrons pour réduire les salaires.

Les contrats en vigueur pour les ports ont également été dénoncés par le syndicat patronal. Dans ce cas notre organisation suédoise des Ouvriers du Transport est d'avis que le syndicat patronal dans sa hâte de mettre fin aux contrats en cours s'est fourvoyé, car en divers lieux les accords n'ont pas été dénoncés par les syndicats patronaux des ports intéressés avec lesquels ils avaient été conclus et sont donc encore à dénoncer.

Entretemps une conférence a déjà eu lieu entre les deux parties où les projets nouveaux ont été abordés.

x                    x  
                          x

#### Le Vingt-cinquième anniversaire de l'Organisation des Ouvriers du Transport en Allemagne.

A la Noël il y avait 25 ans que les ouvriers du transport allemands fondaient leur "Deutscher Transportarbeiter-Verband" (Fédération des Ouvriers du Transport d'Allemagne).

Dans les années qui suivirent 1880 l'idée syndicaliste avait peu à peu pénétré la masse aussi des ouvriers du transport et du trafic, mais le développement organisatoire des syndicats, c.à.d. la forme d'organisation centralisée ne pouvait être exécutée qu'après que les travailleurs intéressés se furent rendu compte de sa nécessité. Le Congrès Syndical de Halberstadt (1892) s'était prononcé pour la forme d'organisation centralisée, et dès lors son application n'était plus qu'une question de temps car 4 ans plus tard à Noël 1896 les ouvriers du Transport et du Commerce, partisans de cette forme d'organisation se réunirent à Altenburg et résolurent la fondation d'une Organisation Centrale sous la dénomination de "Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands" (Union Centrale des Ouvriers du Commerce, du Transport et du Trafic d'Allemagne).

Cette décision posa les bases de l'organisation qui devait par la suite se développer en un facteur puissant et dont l'activité fertile a eu des conséquences heureuses et a porté des fruits dont bénéficient tous les camarades allemands.

Le numéro du 31 décembre 1921 de notre organe est consacré entièrement à la rémémoration du 25ième anniversaire de l'organisation.

Schumann, président de la Fédération trace la lutte entre les partisans de la centralisation et ceux de la localisation et le développement de l'organisation fondée en 1896 avec un peu plus de 1800 membres a atteint dans le courant de 25 années l'effectif de 575.000.

Döring décrit la lutte des travailleurs des ports qui eux, célèbrent un double jubilé, car ils fêtent également le 25ième anniversaire de la résurrection de leur propre force syndicale.

Le rédacteur Hans Dreher écrit la légende pour la photographie du Congrès d'Altenbourg et d'autres vétérans encore tels que Fr.Himpel, Richard Nürnberg et August Werner, contribuent par quelques lignes écrites sur l'organisation qui leur est devenue si chère.

Le numéro du 31 décembre contient enfin un article de la main de Fr.Waack sur le développement de l'organisation des gens de mer, admise depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1910 dans les rangs de la Fédération générale des Ouvriers du Transport.

x                    x  
                          x

La nouvelle organisation unifiée des  
ouvriers du transport en Grande Bretagne.

L'Union des Ouvriers du Transport, née de la fusion de plusieurs organisations locales et nationales a commencé son activité le 1<sup>er</sup> janvier.

Le résultat d'un référendum a été que Harry Gosling a été élu comme président, Ernest Bevin comme secrétaire et Stanley Hirst comme trésorier.

x                    x  
                          x

GENS DE MER.

Une Méthode de référendum de Wilson.

Des commentaires trop complets ne pourraient que nuire à l'effet de la lettre que nous reproduisons ci-dessous.

Laissant libre cours aux sentiments démocratiques dont déborde son coeur, J. Havelock Wilson [ C.B.E. (Commandeur de l'Empire britannique), M.P. (Membre de Parlement), C.H. (Chevalier d'Honneur de Sa Majesté le Roi) ] a jugé bon de tenir un référendum!

A cet effet il a envoyé la lettre suivante aux membres de la National Sailors' and Firemen's Federation:

UNION NATIONALE DES MATELOTS ET MECANICIENS  
DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE.

Siège Central: St. George's Hall,  
Westminster Bridge Road,  
London, S.E.1,  
Le 29 avril 1921.

LES FEMMES ET LES ENFANTS DES MARINS, MOURRONT-ILS DE FAIM?

Chère Madame,

Je suis informé que certains personnages malintentionnés de Liverpool essayent de déclencher une grève parmi les marins du port, sans égards aux souffrances qui peuvent être infligées aux femmes et aux enfants.

Je suis déterminé à prévenir ceci, si possible, ou au moins à placer la responsabilité là où elle doit l'être.

Il y a quelque trois mois, les armateurs de Grande-Bretagne informèrent l'Union qu'en conséquence du fait que plus de 1000 navires étaient amarrés dans les ports par tout le pays par suite du mauvais état du commerce, ils se trouvaient obligés à envisager une réduction de salaires. Avec beaucoup de peine, je réussis à les persuader d'ajourner pour 3 mois cette réduction mensuelle de 4 £ 10sh. Le 22 de ce mois nous avons de nouveau rencontré les armateurs pour une discussion finale de la question des gages et j'ai réussi à les convaincre que la réduction qu'ils demandaient, à savoir: 4 £ 10sh. par mois, était trop forte et ils ont par suite consenti à ramener la réduction à 2 £ 10sh. avec la promesse qu'un salaire minimum serait établi avec échelle mobile de sorte que lorsque les frets s'amélioreraient, les salaires s'accroîtraient d'eux-mêmes.

J'ai soumis ces propositions aux hommes et ai demandé à tous les membres sans exception de donner leur opinion au moyen d'un bulletin de vote. Je constate cependant que certains individus qui sont désireux de détruire la position des marins, les conseillent de rejeter les termes offerts et exercent dans ce but une pression sur eux. Ils donnent cet avis, en dépit du fait qu'à l'heure présente 40,000 marins sont sans emploi dont beaucoup chôment depuis des mois.

La paye actuelle des chômeurs est de 1 £ 5sh. par semaine, mais si la grève était déclarée cette paye cesserait et tout ce sur quoi les hommes devraient dépendre se réduirait à 12 sh. par semaine. Je suggère que les femmes et les enfants ont déjà trop souffert par le chômage pour être appelés à supporter un fardeau plus lourd.

Je tiens cependant, à avoir votre façon de voir en cette matière dans une forme aussi simple que possible. C'est pourquoi je me permets de vous envoyer une carte postale dans laquelle je vous demande si vous êtes en faveur d'éviter la grève par l'acceptation des termes offerts. Tout ce que vous avez à faire c'est de tracer une croix dans le carré qui est au dos de la carte postale, ce qui signifiera que vous êtes opposée à une grève au moment présent. Il est important que les cartes me soient retournées le plus tôt possible, de sorte que je les aie à Londres pas plus tard que la première distribution de mardi afin que je puisse les soumettre au Conseil de l'Union. Cela donnera au Conseil l'indication véritable des sentiments des mères, femmes et enfants des marins.

Sincèrement vôtre,  
J.HAVELOCK WILSON, C.B.E., M.P.

(Copie de la carte postale incluse dans la lettre ci-dessus):

<u>RECTO.</u>	<u>VERSO.</u>
J.Havelock Wilson, C.B.E.,M.P. St. George's Hall, Westminster Bridge Road, LONDON, S.E.1.	Si vous êtes contre la grève, veuillez tracer votre croix dans le carré et retourner la carte postale. <div style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 40px; margin: 10px auto;"></div>

Voilà un vote trouvé! Nous pensons que si cela pouvait lui sembler utile, Havelock Wilson prendrait le vote des oncles et des tantes. Nous laissons aux marins du pays ~~à~~ tirer leurs conclusions eux-mêmes sur une telle tactique.

x x  
x

#### Havelock Wilson fait encore des siennes?

Des bruits courent, et à notre avis ils ne manquent pas de fondement que Havelock Wilson aurait sollicité l'intervention de .... Hugo Stinnes afin d'effectuer un rapprochement entre les organisations des marins anglais et allemands!

Stinnes, le gros-capitaliste, l'ennemi juré du mouvement syndical, l'homme qui plus que qui que ce soit a concouru avec les ultra-militaristes de l'ancienne Allemagne à faire proclamer la guerre sous-marine à outrance, mode de guerre qui a servi de prétexte à Havelock Wilson pour refuser énergiquement après la guerre tout rapport avec les marins allemands!

Et c'est à cet ennemi implacable de la classe ouvrière que Havelock Wilson se serait adressé afin de réaliser ses nouveaux projets.

Quelles nouvelles machinations au service des employeurs y a-t-il lieu de soupçonner encore?

Il est probable que nous aurons bientôt l'occasion de donner des renseignements plus précis sur le nouveau rôle que joue M. Havelock Wilson.

x x  
x

Plus d'unité.

A partir du commencement de janvier la fusion a eu lieu entre les organisations des marins (Lewis, siège Southampton) et celle des Stewards, Cuisiniers de bord etc. (Cotter, Liverpool).

L'organisation nouvellement fondée (Siège à Londres) mènera, de concert avec les autres sections du mouvement ouvrier, une propagande active pour unifier tous les gens de mer britanniques et pour leur donner une force de résistance plus grande dans la lutte pour une existence meilleure.

x

x

x