

# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

## ITF

N<sup>o</sup>. 8.

AMSTERDAM, le 15 janvier 1922.  
VONDELSTRAAT 61.

### COMMUNICATIONS DIVERSES.

#### Réunion du Comité Exécutif de l'I.T.F.

Les mardi et mercredi 4 et 5 janvier 1922 s'est tenue à Amsterdam une réunion du Comité Exécutif de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

Tous les membres étaient présents, savoir:

R. Williams (Grande-Bretagne), président;  
J. Döring (Allemagne);  
M. Bidegaray (France);  
Ch. Lindley (Suède);  
A. Forstner (Autriche) et  
le Secrétaire Edo Fimmen.

Assistaient en outre les membres du Comité hollandais, P. Moltmaker et N. Nathans; J. Brautigam retenu par la maladie ne put être présent.

x x  
x

On approuva le rapport moral fait par le secrétaire et s'étendant sur le dernier trimestre.

#### Organisations affiliées.

Du rapport, il ressort qu'une organisation s'est séparée de l'I.T.F.: l'organisation des ouvriers du transport finlandaise qui est actuellement dissoute par sa fusion avec l'organisation des ouvriers du bois et celle des ouvriers non-qualifiés, la raison donnée étant l'affiliation de la Confédération Syndicale finlandaise à l'Internationale Syndicale Rouge.

L'union bulgare des ouvriers du transport (effectif inconnu) et l'union danoise des ouvriers non-spécialisés (ce dernier, en raison des 25.000 ouvriers du transport organisés dans ses rangs) ont demandé leur affiliation.

La première organisation a été admise. Aucune décision définitive n'a été prise au sujet des danois. Le Syndicat Danois des Dockers est déjà affilié à l'I.T.F., mais le bruit court de sa fusion dans l'Union Danoise des Ouvriers non-qualifiés, par quoi tomberait toute objection à l'admission de ce dernier. On décide de s'informer là-dessus, d'admettre la nouvelle organisation au cas de fusion, au cas contraire de l'admettre pour ses membres ouvriers du transport, si l'organisation déjà affiliée à l'I.T.F. n'y élève aucune objection.

### Le Bulletin d'Information.

On décide à l'unanimité de poursuivre la publication du Bulletin de l'I.T.F. qui depuis le 1<sup>er</sup> octobre paraît 2 fois par mois. De tous côtés on a exprimé l'utilité de cette publication; on a seulement demandé qu'un plus grand nombre d'exemplaires en soient mis à la disposition des organisations afin que chaque membre des comités exécutifs des organisations en ait un, vu qu'il n'est pas toujours possible d'en reproduire de longs extraits dans les journaux syndicaux. Il ressort de l'enquête faite parmi les organisations affiliées qu'à une seule exception près, on attache un grand prix à la poursuite de la publication.

Par conséquent, la publication du Bulletin de l'I.T.F. continuera bi-hebdomadairement en français, allemand, anglais et suédois.

### Conférence Internationale des Gens de Mer.

(Hambourg 11 janvier 1922.)

La convocation d'une conférence internationale des gens de mer à Anvers est approuvée. Le Comité Exécutif approuve également la conférence suivante qui doit commencer le 11 janvier à Hambourg. Déjà 7 organisations de 5 pays différents ont annoncé leur participation à cette conférence.

L'attitude prise contre l'I.S.F. est confirmée. L'I.T.F. continuera à souligner l'inutilité d'une internationale des marins, tandis que les procédés des dirigeants de l'I.S.F. seront mis au jour.

### Le conflit avec la Fédération Néerlandaise

#### des Ouvriers du Transport.

En réponse à une lettre adressée par le secrétaire Edo Fimmen conformément aux instructions du Conseil Général qui s'assembla à Amsterdam au début d'octobre 1921, une réponse est parvenue à l'I.T.F., communiquant que le Comité de la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport approuvait l'attitude de son président E. Bouwman dans ses efforts à la fondation contre l'I.T.F. d'une soi-disant Internationale Rouge des Ouvriers du Transport. Pour cette raison le Comité Exécutif de l'I.T.F. se voit obligé d'exclure la Fédération.

### Assistance aux dockers français.

Par suite du chômage considérable qui règne dans les ports français l'organisation des dockers français qui est affiliée à l'I.T.F. se trouve dans des difficultés financières. Le secrétaire de cette organisation E. Vignaud a été invité à assister à la réunion pour fournir un rapport sur la situation de son organisation. Le Conseil Exécutif décide d'allouer à l'organisation française des dockers un subside de 6000 francs.

Sur le désir exprimé d'une plus grande centralisation dans l'organisation des ouvriers du transport française et des ports, Vignaud communique qu'il a déjà été décidé au dernier congrès de sa fédération de faire des efforts énergiques en vue de la formation d'une seule organisation qui comprendrait tous les ouvriers du transport et du trafic.

Un congrès commun doit se réunir sous peu.

Conférences des Ouvriers des Ports en diverses villes de port,  
conformément à la résolution du Congrès de Genève.

Le Congrès de Genève avait décidé la convocation de conférences spéciales des ouvriers des ports pour la Méditerranée, la mer du Nord, la Baltique, l'Atlantique et le Pacifique. Des tentatives ont déjà été faites d'arranger des réunions pour la Méditerranée, l'Atlantique et le Pacifique, sans qu'elles aient cependant obtenu le résultat désiré.

Le Comité Exécutif est toutefois d'avis que le moment n'est pas encore opportun pour tenir ces conférences. Les circonstances spéciales et particulièrement difficiles créées par la crise économique rendent impossible actuellement toutes discussions sur les questions de salaires.

Il était cependant unanimement d'avis qu'on peut arriver à des accords concernant la durée du travail. Le maintien de la journée de 8 heures est une revendication essentielle.

On décide de porter les décisions du comité à la connaissance des organisations intéressées au moyen d'une circulaire et de faire une enquête sur l'application de la journée de 8 heures dans les divers pays, la documentation ainsi rassemblée devant être publiée dans un numéro spécial du Bulletin.

Le Congrès de Vienne du 2 octobre 1922.

On décide d'inviter les organisations affiliées à soumettre des propositions pour le Congrès de Vienne afin qu'à l'occasion de la réunion du Conseil Général à Stockholm, le 3 avril 1922, l'ordre du jour de ce congrès puisse être arrêté.

Le camarade A. Forstner, membre du Comité Exécutif, fera les préparatifs nécessaires pour le Congrès de Vienne.

## PERSOINNEL DES CHEMINS DE FER.

### Le déficit des chemins de fer - phénomène universel.

Dans la campagne pour le transfert des chemins de fer allemands à l'exploitation privée, toute la responsabilité du déficit des chemins de fer est imputée à l'état. Cela est destiné à créer l'opinion que l'exploitation privée fera cesser tout cela.

Les chemins de fer allemands ont été surmenés pendant la guerre plus que ceux de n'importe quel autre pays. Aussi après la guerre la nécessité de leur remise en état a-t-elle été aussi plus grande que partout ailleurs. Mais le coût des matériaux par suite de l'élévation des prix s'est élevé au maximum alors que les tarifs de transport n'ont pu être accrus d'une façon correspondante parce que la puissance économique du pays affaiblie par la guerre ne pouvait supporter cette charge.

Ce que la grosse industrie allemande passe sous silence c'est que dans les pays vainqueurs aussi et tout spécialement là où l'exploitation est privée, les chemins de fer accusent des déficits qui ne le cèdent en rien à ceux de l'Allemagne.

Aux Etats Unis d'Amérique, où l'exploitation des chemins de fer est privée, les recettes pour 1920 se montaient à 1 milliard de dollars de plus qu'en 1919, alors que les dépenses étaient accrues de plus de 6 milliards. Le gain pour 1920 était de 62 millions pour un capital de 19 milliards n'atteignant ainsi que le quinzième de la moyenne des profits d'avant guerre. En outre l'Etat accorde annuellement une subvention de 900 millions de dollars aux compagnies privées. En comparaison avec 1916 les recettes se sont accrues de 71%, mais les dépenses l'ont été de 111%.

La situation est semblable en Grande-Bretagne où les recettes des chemins de fer se sont élevées de 130% depuis 1913 alors que les dépenses ont triplé. L'état a dû en 1920, en rendant aux compagnies privées les chemins de fer qu'il administrait depuis l'éclatement de la guerre, leur verser en vertu d'un contrat, des sommes énormes (près de 50 millions de livres). Depuis par suite du coût élevé des matériaux de reconstruction, le déficit est sans cesse croissant.

Au Japon le déficit des chemins de fer se chiffre pour l'année 1920 par un demi milliard de yens, en France par 1 milliard 200 millions de francs, en Italie par un milliard et demi de liras.

L'industrie allemande n'est pas seule à mener ses manoeuvres d'extorsion. A Londres un groupe de capitalistes a demandé le monopole des moyens de transports urbains contre lequel il s'oblige à consacrer immédiatement 6 millions de livres aux reconstructions et par là à donner de l'occupation aux chômeurs. Là on veut mettre en avant le grand souci du jour: le chômage, pour opérer l'extorsion.

Les capitalistes français jugent aussi leur moment venu. Les chemins de fer d'Alsace Lorraine qui étaient régis par l'état doivent être vendus à une compagnie privée: La Cie de l'Est. Les cheminots organisés annoncent la lutte la plus vive contre cet attentat.

L'offensive sur les chemins de fer n'est du reste qu'une partie du programme d'action du capitalisme international. Les buts sont encore plus vastes: Il s'agit pour lui maintenant de revenir sur toutes les conquêtes sociales des dernières années. Le déficit des chemins de fer lui offre un prétexte bienvenu pour cette offensive.



GENS DE MER.

Compte-rendu résumé de la Conférence Internationale des Gens de Mer  
Hambourg, 11 et 12 janvier 1922.

Le 11 janvier à 11 heures du matin, se réunissait dans la Maison des Syndicats, la conférence internationale des gens de mer convoquée par la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

A l'ordre du jour se trouvait la discussion de la situation économique internationale ainsi que la délibération de mesures de protection des gens de mer contre l'empirisme menaçante des conditions de travail.

x                      x

x

Etaient représentées huit organisations de six pays:

Allemagne	! Deutscher Transportarbeiter- ! verband (Union des Ouvriers du ! Transport allemands)	! C. Ehlert ! J. Juch ! F. Köhler ! R. Lilienthal ! J. Mann ! E. Werner ! F. Zeif
Belgique	! Union Belge des Ouvriers du ! Transport	! J. Chapelle ! C. Mahlman
Grande-Bretagne	! National Transport Workers' ! Federation (Fédération Natio- ! nale des Ouvriers du Transport) ! ! Amalgamated marine Workers' ! Union (Union Générale des Gens ! de Mer) ! ! Transport & General Workers' ! Union (Union des Ouvriers du ! Transport)	! Ben Smith ! ! J. Cotter ! J. Lewis ! ! Ben Tillett
Norvège	! Norsk Matros og Fyrbøterunion ! (Union norvégienne des marins ! et chauffeurs de navire)	! Oscar Nilsen
Pays-Bas	! Centrale Bond van Transport- ! arbeiders (Union centrale des ! Ouvriers du Transport)	! J. Brautigam ! F.A.Hof
Suède	! Svenska Sjömansunionen (Union ! suédoise des Marins)	! Erhard Griph ! G.A.Halldin

La Fédération Internationale des Ouvriers du Transport était représentée par:

Robert Williams	(Grande-Bretagne),	Président;
J. Döring	(Allemagne),	Vice-Président;
Edo Fimmen	(Pays-Bas),	Secrétaire.

x

x

x

Des témoignages de sympathie étaient parvenus de:

Irlande : Irish Transport & General Workers' Union  
(Union irlandaise des Ouvriers du Transport)

Lettonie : Latvijas Jurnieku un Iekseju Udeni Brauceju  
(Union des Gens de Mer de Lettonie)

Suède : Svenska Eldare Unionen  
(Union des Chauffeurs de Suède).

La séance fut ouverte par le président de l'I.T.F. Robert Williams (Grande-Bretagne) qui fut élu président de la conférence.

Franz Köhler (Allemagne) souhaite la bienvenue aux délégués, au nom des gens de mer allemands.

La première séance fut remplie par les informations des délégués sur la situation des gens de mer dans les divers pays.

Franz Köhler (Allemagne) montra, en particulier, les graves défauts du statut des marins allemands et la situation pénible de ces marins dans les ports étrangers par suite du bas cours du mark.

Griph (Suède) accentua que l'unité d'organisation pour les ouvriers du transport et spécialement pour les gens de mer était absolument nécessaire car ceux-ci se trouvaient dans une situation encore plus difficile que les autres catégories de travailleurs.

Cotter (Grande-Bretagne) montra, faits en mains, que l'origine propre de la rupture parmi les gens de mer doit être cherchée dans les ambitions de certaines personnalités comme Havelock Wilson.

x x

x

Dans la séance de l'après-midi Chapelle (Belgique). Nilsen (Norvège) et Brautigam (Hollande) donnèrent des informations sur la situation dans leurs pays. Après quoi

Döring (Allemagne) donna communication du fait que Havelock Wilson le président de l'I.S.F. et de la Fédération nationaliste des Marins anglais avait, par l'entremise de Hugo Stinnes, à l'occasion de son récent séjour à Londres, cherché à entrer en relations avec la section des gens de mer de la fédération allemande des Ouvriers du transport. Stinnes lui-même avait transmis ces communications à Döring.

On donna lecture de la lettre adressée à cette occasion à Hugo Stinnes par Havelock Wilson.

La conférence exprima unanimement la plus forte indignation de ce que Havelock Wilson qui prétend représenter les intérêts des gens de mer ait pu, pour reprendre les relations avec l'organisation soeur allemande, se servir comme intermédiaire, non pas de l'I.T.F. ni de la F.S.I. ni d'une autre organisation ouvrière quelconque, mais du pire ennemi des syndicats allemands et de la classe ouvrière en général, du représentant le plus déclaré des intérêts capitalistes, de l'homme qui, ainsi qu'il l'a souligné expressément encore une fois dans son entretien avec Havelock Wilson, fut un des principaux promoteurs et instigateurs de la guerre sous-marine à outrance.

x x x

Le deuxième jour le président soumit, au nom de l'Exécutif de l'I.T.F. une résolution qui tire le bilan de la situation tel qu'il résulte des rapports exposés. La résolution adoptée à l'unanimité, est conçue comme suit:

~~"That this International Conference"~~

"La Conférence Internationale des Organisations de Marins de Grande-Bretagne, Allemagne, Hollande, Belgique, Norvège et Suède, tenue sous les auspices de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, manifeste sa satisfaction de la formation et du développement ultérieur sur une base autonome de la section des marins de l'I.T.F.

La Conférence constate l'extension énorme du chômage parmi les gens de mer, chômage qui est le résultat direct de la guerre et des divers traités de paix.

Elle tient à appeler l'attention de tous ceux intéressés sur les dangers provenant:

1. de l'instabilité de la situation dans l'Europe Centrale et Orientale;
2. de l'instabilité des changes entre les divers pays;
3. de l'inflation du capital investi dans la marine;
4. de l'emploi de la main d'oeuvre de races extra-européennes;
5. de la production limitée qui suit automatiquement les bas salaires et proportionnellement réduit la demande.

La Conférence fait appel aux marins de tous les pays pour qu'ils se rendent compte en quelle mesure leurs taux de salaires sont avilis volontairement par les armateurs internationaux qui mettent à profit la crise des changes.

Elle fait appel aux syndicats et à leurs membres pour qu'ils résistent à toute nouvelle réduction de salaires qui les ferait descendre au-dessous du niveau actuel et à travailler ferme en vue de l'établissement définitif d'un taux de salaires européen.

Se rendant compte de l'impérieux besoin d'établir la Coopération la plus étroite entre les ouvriers des ports et docks et les marins, la Conférence s'en repose sur l'aide pratique à fournir par d'autres sections des ouvriers du transport par l'intermédiaire de l'I.T.F.

Aux fins de lutter avec succès contre les efforts continus des armateurs, l'unité complète est essentielle chez tout l'ensemble des marins et de leurs camarades ouvriers du transport et la Conférence condamne tout effort, quel qu'il soit, à dissocier les hommes qui naviguent de ceux qui chargent et déchargent et arriment les navires et déclare que la réelle solidarité corporative pour les gens de mer ne peut exister que dans la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport et par elle seule.

Enfin, la Conférence fait sienne la résolution adoptée par le Conseil Général de l'I.T.F. le 4 octobre 1921 et exhorte tous les ouvriers organisés à faire tout ce qui est possible pour lui donner effet."

Cette résolution dit:

"Le Conseil Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport constate avec angoisse le déclin continu de l'activité commerciale apportant toujours plus de chômage chez les travailleurs usuellement employés dans les diverses branches du transport.

Le Conseil est convaincu que l'incertitude des taux de change entre les divers pays paralyse lentement mais sûrement l'échange de marchandises et de services qui a été d'une importance si considérable avant la guerre.

Le Conseil attire l'attention des travailleurs des pays de l'Entente et des pays neutres sur les résultats effrayants et certains de l'avitissement du niveau de vie imposé aux travailleurs de l'Europe centrale par les monstrueux effets des traités de paix. Dans la compétition sur ce qui reste du marché mondial la servitude économique des peuples de l'Europe centrale doit inévitablement obliger les travailleurs des autres pays à accepter une réduction de salaires tant réelle que nominale.

Par conséquent, les travailleurs organisés de tous les pays et particulièrement ceux des pays de l'Entente devront faire tous leurs efforts pour obtenir une révision draconienne des traités de paix qui se sont prouvés insensés au point de vue économique et plus que condamnables au point de vue moral."

x x  
x

A la séance de l'après-midi du 12 janvier on adopta une résolution dirigée contre les machinations d'Havelock Wilson

"La conférence des organisations de marins de Grande-Bretagne, Allemagne, Suède, Hollande, Norvège et Belgique, après avoir reçu du camarade Joh. Döring (Union des Ouvriers du Transport allemande) un rapport complet de l'interview entre Havelock Wilson (Angleterre) et Hugo Stinnes, l'industriel allemand, avec copie de la correspondance,

proteste énergiquement contre l'action de Wilson et ses essais à se réhabiliter auprès des marins allemands en s'abouchant avec un adversaire bien connu et avoué des ouvriers syndiqués.

La Conférence charge le Bureau de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport de publier immédiatement la lettre servile de Wilson à Stinnes, lettre qui démasque ce soi-disant leader syndical qui, refusant de rencontrer les leaders des marins allemands, s'adresse au gros capitaliste allemand qui se vante ouvertement et orgueilleusement de sa pression exercée sur les autorités navales allemandes pour qu'elles fissent usage complet et sans restriction de l'arme sous-marine durant la guerre.

En conséquence, la Conférence exhorte toutes les organisations des Gens de mer qui sont toujours fidèles à Wilson et à ses méthodes subversives à se dégager de lui immédiatement et à s'affilier à la I.T.F. qui est l'incarnation de la solidarité ouvrière internationale."

Dans la discussion qui suit on souligne de tous côtés la nécessité absolue d'une étroite coopération entre les gens de mer et le reste des ouvriers du transport. C'est seulement ainsi que l'offensive combinée des patrons sur les salaires peut être repoussée efficacement. Les intérêts des ouvriers du trafic, des ports et des gens de mer sont inséparablement liés entre eux. C'est seulement comme groupement naturel et aboutissement des organisations nationales unitaires des Ouvriers du transport que l'internationale peut agir efficacement.

Plusieurs délégués exposèrent que les gens de mer avaient à soutenir non seulement leurs propres intérêts professionnels mais aussi ceux de la classe ouvrière en général et devaient mener avec tous les autres ouvriers la lutte contre la société capitaliste.

Le président clôt la séance par quelques mots de remerciements aux marins allemands pour la réception qu'ils ont préparée.

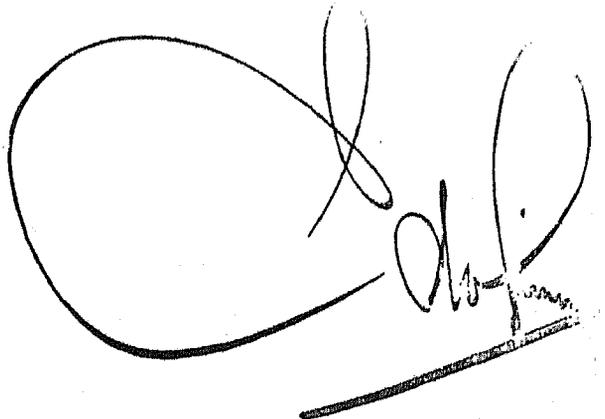
x

x

x

Amsterdam, le 15 février 1922.

Par suite de la grippe qui sévit parmi notre personnel il ne nous a pas été possible de faire paraître en temps voulu ce numéro de notre Bulletin d'Information. Pour cette même raison nous allons nous voir dans l'obligation de reporter la publication de notre numéro du 15 février, de sorte que le prochain numéro ne paraîtra que le 1<sup>er</sup> mars.

A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to Edo Fimmen, the secretary mentioned in the header. The signature is written in a cursive, flowing style with a prominent loop at the beginning.