

# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

## ITF

No. 9

AMSTERDAM, le 1 février 1922.  
VONDELSTRAAT 61.

### COMMUNICATIONS DIVERSES.

#### Une exclusion.

Ainsi qu'il ressort du rapport de la réunion des 3 et 4 janvier du Comité Exécutif, publié dans le numéro précédent du Bulletin d'Information, la direction de l'I.T.F. s'est vue dans la nécessité d'exclure de son sein une organisation qui dans le temps s'était affiliée librement à notre Internationale. L'organisation en question est la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport.

Au cours de la réunion tenue les 3, 4 et 5 octobre 1921 à Amsterdam par le Conseil Général, celui-ci s'était occupé du fait que deux représentants de la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport - parmi lesquels E. Bouwman qui occupait pour cette Fédération un siège au Comité Directeur de l'I.T.F. - avaient participé en juillet à une réunion à Moscou de soi-disant représentants de soi-disant organisations d'ouvriers du transport dans le but d'ériger contre l'I.T.F. une nouvelle organisation internationale des ouvriers du transport. Bouwman s'était laissé nommer membre du comité provisoire de l'Internationale soi-disant "Rouge" des Ouvriers du Transport, encore à fonder.

A son retour en Hollande Bouwman donna dans un article publié dans l'organe de la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport, un compte-rendu détaillé de son travail à Moscou, article plein de mensonges et d'insinuations à l'adresse de l'I.T.F., l'organisation internationale dont sa fédération faisait partie et dont il était lui-même membre du comité directeur.

Le compte-rendu de la réunion du Conseil Général, paru dans le N° 5 du Bulletin d'Information, relate les discussions qui eurent lieu avec Bouwman au sujet de ses agissements ainsi que la conclusion à laquelle elles aboutirent.

x x x

A la suite de la réunion du Conseil Général la lettre suivante fut envoyée à la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport:

Amsterdam, le 8 octobre 1921.

Au Comité de la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport,  
53 Schietbaanlaan,  
R o t t e r d a m .

Chers Camarades,

Le Conseil Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport réuni en assemblée à Amsterdam les 3, 4 et 5 octobre dernier, me charge de porter ce qui suit à votre connaissance:

C'est avec grand étonnement que le Conseil Général de l'I.T.F. a pris connaissance du contenu d'un article intitulé "Le Mouvement Révolutionnaire International des Ouvriers du Transport", paru dans votre organe "Het Transportbedrijf" du 3 septembre dernier.

De cet article, fourmillant d'insinuations non-prouvées et d'ailleurs improuvables à l'adresse de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport à laquelle adhère votre Fédération, il ressort que vos représentants E. Bouwman et C. Posthuma ont participé à Moscou aux travaux préparatoires entrepris dans le but de fonder une Internationale des Ouvriers du Transport dite "révolutionnaire" à côté de l'I.T.F. et en opposition avec celle-ci.

Dans l'assemblée du Conseil Général de l'I.T.F. tenue dans l'après-midi du 3 octobre, séance à laquelle assistèrent votre dirigeant Bransteder et E. Bouwman, on fournit à ce dernier l'occasion de s'expliquer sur les faits et jugements exprimés dans l'article signé de son nom.

Ses explications confirmèrent les déclarations faites dans l'article en question pour autant qu'elles concernaient la collaboration des représentants de la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport à la fondation d'une nouvelle Internationale des Ouvriers du Transport hostile à l'I.T.F.

Bouwman déclara avoir été mandaté par vous et avoir agi conformément à vos vues.

Bouwman se trouva dans l'impossibilité d'avancer l'ombre d'une preuve pour les accusations et les insinuations à l'adresse de l'I.T.F. formulées dans l'article.

Ayant pris connaissance des déclarations de Bouwman on l'invita à quitter l'assemblée.

Le Conseil Général de l'I.T.F. vous prie de lui faire savoir dans un délai aussi proche que possible:

1. si la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport et respectivement son Comité central est d'accord quant à la fondation d'une nouvelle Internationale des Ouvriers du Transport à côté de l'I.T.F. et en opposition avec celle-ci;
2. si la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport et respectivement son Comité central approuve que son Président E. Bouwman ait accepté de faire partie du Comité provisoire;
3. si la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport et respectivement son Comité central souscrit aux accusations et insinuations contenues dans l'article précité du "Transportbedrijf" et adressées à l'I.T.F.
4. Dans le cas où la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport et respectivement son Comité central répondraient affirmativement à notre question précédente nous prions la dite Fédération ou respectivement son Comité central d'avancer les preuves pour les assertions:
  - a. que l'I.T.F. "en principe agit de plein accord avec la Ite Internationale";
  - b. que l'I.T.F. suit une route, "menant à l'abandon de la lutte de classe";
  - c. que l'I.T.F. rêve de l'unité "sans prêter l'attention nécessaire à la force révolutionnaire et à la lutte de classe inexorable que le prolétariat mondial doit mener";
  - d. que l'I.T.F. "exclut les éléments les plus révolutionnaires";
  - e. que l'I.T.F. "journallement fait cause commune avec les ennemis de la classe des travailleurs";
  - f. que "l'expérience a montré qu'il est impossible de faire sortir de l'I.T.F. une internationale des ouvriers du transport vraiment révolutionnaire";
  - g. que l'I.T.F. lutte contre le capitalisme international seulement avec des "mots révolutionnaires", mais pas avec des "actes".

Dans l'attente de votre réponse aux questions formulées ci-dessus je suis chargé par le Conseil Général de l'I.T.F. de vous informer primo que dans le cas où vous répondriez affirmativement aux questions posées sous 1, 2 et 3, le Conseil Général se verrait obligé de rayer votre Organisation de la liste de ses membres conformément à l'article Xb. des Statuts et secundo que dans l'attente de votre réponse et de la décision à prendre par le Conseil Général en connexion avec celle-ci, votre Organisation est suspendue de ses droits et de ses devoirs à l'égard de l'I.T.F.

Dans l'attente de votre réponse aux questions formulées sous 4, le Conseil Général de l'I.T.F. me charge de déclarer:

1. que jamais les représentants de la Fédération au comité de l'I.T.F., en quelque occasion que ce soit, n'ont fait preuve, théoriquement ou pratiquement, d'un esprit plus révolutionnaire que les délégués des autres organisations représentées aux organes directeurs;
2. que les mots et agissements des représentants de la Fédération en dehors des organes <sup>directeurs</sup> de l'I.T.F. sont en opposition flagrante avec leurs déclarations et leur attitude au sein de ces organes;
3. que dans aucune des actions de solidarité internationale, dont l'I.T.F. a pris l'initiative depuis sa reconstruction en avril 1919, la Fédération n'a fait preuve de la volonté, de la conscience et de la force révolutionnaires nécessaires pour réaliser l'action aux Pays-Bas;
4. que la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport a failli à l'accomplissement de ses devoirs pendant le boycott international contre la Hongrie;
5. que ce fut également le cas lors de l'action entreprise par l'I.T.F. sur la prière de la F.S.I. dans le but d'arrêter les transports d'armes destinées aux Polonais dans leur lutte contre la Russie des Soviets;
6. qu'on peut en dire autant concernant l'empêchement des Transports de charbon des Pays-Bas en Grande-Bretagne durant la grève des mineurs britanniques;
7. qu'aussi dans les actions du pays même, quand un appel était fait à la solidarité des travailleurs, les membres de la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport ne faisaient pas leur devoir. Il suffit de rappeler leur refus de prendre part à la grève pour fêter le 1er mai en 1919 et en 1920 et à la grève générale pour agir contre la loi anti-révolutionnaire.

Le Conseil Général de l'I.T.F. me charge de déclarer encore que par contre toutes les organisations affiliées à l'I.T.F., calomniées et salies par vous dans l'article cité, ont fait leur devoir dans les actions citées plus haut.

Je vous prie de me faire tenir dans un délai aussi proche que possible les réponses aux questions formulées ci-dessus.

Dans l'attente de vos nouvelles,

Pour le Conseil Général de la Fédération  
Internationale des Ouvriers du Transport:

Secrétaire.

A cette lettre le Comité Central de la Fédération Néerlandaise répondit comme suit:

Rotterdam, le 25 octobre 1921.

Au Conseil Général de l'I.T.F.,  
61 Vondelstraat,  
A m s t e r d a m.

Chers Camarades,

En réponse à votre lettre du 8 octobre notre Comité proteste en tout premier lieu contre l'attitude prise par la direction de l'I.T.F. à l'égard de nos représentants au Conseil Général et du remplaçant de ce camarade, attitude par laquelle vous prenez position contre notre Fédération aussi.

Vous nous écrivez, il est vrai, que Bouwman a eu l'occasion de s'expliquer dans l'assemblée de l'après-midi du Conseil Général tenue le 3 octobre au sujet de l'article "Le Mouvement révolutionnaire international des Ouvriers du Transport" signé par lui et Posthuma. Mais nous sommes d'avis que dans une organisation convenable il a toujours été la coutume d'informer d'avance les intéressés sur des points aussi importants qu'on a l'intention de discuter dans une réunion, ce qui permet à la partie que l'on se propose d'attaquer de se préparer sa défense.

En ce qui concerne les questions 1 et 2 posées par vous, nous déclarons que notre Comité est parfaitement d'accord avec l'attitude des représentants de la Fédération E.Bouwman et C.Posthuma à l'égard des Conférences internationales des Ouvriers du Transport tenues à Moscou. Il approuve leur attitude à cette Conférence et approuve également que E.Bouwman fasse partie du Comité provisoire.

Nous vous faisons cependant observer que ce Comité Provisoire a pour seule tâche de préparer un Congrès mondial du prolétariat révolutionnaire du transport, et qu'il est encore incertain si ce congrès décidera la fondation d'une nouvelle Internationale des Ouvriers du Transport. En outre, dans une Fédération comme la nôtre ce sont les membres qui décident en temps opportun de la question de savoir si notre Fédération se déclarera d'accord et s'affiliera à une Internationale Révolutionnaire des Ouvriers du Transport. Le Congrès de mai dernier de notre Fédération chargea deux délégués d'assister à la Conférence Internationale des Ouvriers du Transport en Russie et ce sera également un Congrès de notre Fédération qui donnera une réponse définitive à votre question contenue dans le point 1.

En réponse à votre question au point 3 nous vous informons que le Comité de la Fédération souscrit à la teneur de l'article intitulé "Le Mouvement révolutionnaire international des Ouvriers du Transport" paru dans le numéro du 3 septembre du "Internationaal Transportbedrijf". Nous protestons contre la façon dont vous citez cet article. Vous tronquez les phrases et les arrachez du contexte et en outre vous attribuez à nos dirigeants E.Bouwman et C.Posthuma des paroles que d'autres ont écrites. Nous examinerons plus en détail ce point, non dans la présente mais dans notre feuille "Het Transportbedrijf". Ainsi vous aussi bien que le prolétariat du transport vous pourrez apprendre ce que nous avons à dire sur ce sujet.

Cependant nous sommes d'avis que vous agissez d'une façon unilatérale, pour ne pas dire plus, en rayant notre Fédération de la liste des membres de l'I.T.F. pour des raisons qui ne sont que des prétextes.



Il y aurait des motifs bien plus valables pour rayer comme membre de l'I.T.F. la "Centralen Bond van Transportarbeiders" (l'Union Centrale des Ouvriers du Transport) dont les dirigeants ont pris récemment encore lors de la grève des travailleurs du port d'Amsterdam le parti des capitalistes du transport pour mener avec eux une attaque énergique contre les travailleurs des ports et contre notre Fédération.

Nous attendons votre décision définitive.

Pour le Comité de la Fédération:  
(signé) Bouwman, Président;  
A. Langkemper, 2ième Secrétaire.

Le 1<sup>er</sup> novembre suivant nous accusions provisoirement réception de cette lettre par les lignes suivantes:

Amsterdam, le 1<sup>er</sup> novembre 1921.

A la Fédération Néerlandaise des  
Ouvriers du Transport,  
Schietbaanlaan 53,  
R o t t e r d a m.

Chers Camarades,

Je vous confirme réception de votre lettre du 25 octobre, contenant votre réponse à notre lettre du 8.

Je la porterai à la connaissance du Comité de l'I.T.F. et espère ensuite vous écrire plus longuement.

Avec mon salut international,

pour l'I.T.F.:  
(signé) Edo Fimmen  
Secrétaire.

x x x

La réponse du Comité de la Fédération Néerlandaise a été discutée à la session du Comité Exécutif, les 3 et 4 janvier, avec ce résultat que la dite Fédération a été exclue de l'I.T.F. à l'unanimité des voix. Cette radiation a été portée à la connaissance de la Fédération exclue par la lettre suivante:

Amsterdam, le 20 janvier 1922.

A la Fédération Néerlandaise des  
Ouvriers du Transport,  
R o t t e r d a m.

Chers Camarades,

En complément de ma lettre N<sup>o</sup> AO/Ned.2-30 du 1<sup>er</sup> novembre par laquelle je vous accusais réception de votre lettre du 25 octobre, j'ai été chargé de vous communiquer ce qui suit:

Votre lettre destinée à répondre à la nôtre du 8 octobre 1921, a constitué un point de discussion sérieuse à la réunion des 3 et 4 janvier du Comité Exécutif de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

Le Comité Exécutif a constaté avec regret que le comité de la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport "est pleinement d'accord avec ce qui a été fait par les représentants de la Fédération, E. Bouwman et C. Posthuma, à propos des Conférences internationales des ouvriers du transport tenues à Moscou ainsi qu'avec le point de vue adopté par eux à ces conférences et la nomination de Bouwman dans le comité" et que "le comité de la Fédération souscrit au contenu de l'article "Le Mouvement révolutionnaire des Ouvriers du Transport paru le 3 septembre dans "Het Transportbedrijf" (Le Transport)".

Le Comité Exécutif était d'avis que cette réponse rendit toute collaboration avec la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport au sein de l'I.T.F. et décida à l'unanimité d'exclure la dite Fédération.

Les rangs de l'I.T.F. sont ouverts aux organisations d'ouvriers du transport de tendances diverses. Il ne peut être admis cependant que les organisations affiliées collaborent à la fondation d'une internationale qui se dresse contre l'I.T.F. L'attitude de votre comité est d'autant plus à regretter que jamais, dans aucune réunion de l'I.T.F., des représentants de la Fédération n'ont montré vouloir autre chose que ce que l'I.T.F. fait ou prétend. Le Comité Exécutif avait espéré que votre Comité aurait lui-même compris qu'il est impossible d'être affilié à une Internationale et de travailler en même temps avec une autre contre elle. Comme cela n'a évidemment pas été le cas, le Comité Exécutif s'est vu dans la nécessité de prendre la mesure susdite.

Il me semble superflu de discuter plus longuement sur le contenu de votre lettre, d'autant plus que dans votre lettre - pas plus que cela n'a été fait par vos représentants Bouwman et Brandsteder à la réunion du Conseil Général des 3 au 5 octobre - les accusations adressées contre votre fédération n'ont été en aucune façon contestées ou réfutées.

Salutations internationales.

Pour l'I.T.F. :  
Le secrétaire.

Aucun commentaire n'est nécessaire à cette correspondance qui parle par elle-même. L'I.T.F. a été et reste ouverte à toute organisation qui reconnaît et accepte les principes de l'I.T.F.

L'opposition même la plus forte est possible au sein de l'I.T.F. pourvu qu'elle soit manifestée d'une façon loyale et amicale. Mais il est inadmissible qu'on soit affilié à l'I.T.F. et qu'en même temps on la combat et la calomnie. Qui n'est pas avec l'I.T.F. est contre elle et ne peut rester dans ses rangs. Quiconque veut fonder une nouvelle internationale des ouvriers du transport en a pleine liberté, mais qu'il quitte d'abord l'I.T.F. Qui pour une raison ou autre n'est pas disposé ou en état de tirer lui-même cette conséquence ne doit pas s'étonner si la direction de l'I.T.F. la tire pour lui.

x                      x  
                            x

/ impossible à l'avenir

Où nous conduit le Militarisme.

Les calculs du Bureau International du Travail de Genève ont abouti à un total de quelque 6 millions de mutilés dans la dernière guerre répartis comme suit sur 12 pays:

France	1.500.000	Tchéco-Slovaquie	175.000
Allemagne	1.400.000	Autriche	164.000
Angleterre	1.170.000	Slavonie du Sud	154.000
Italie	570.000	Canada	88.000
Pologne	320.000	Roumanie	84.000
Etats-Unis	246.000	Belgique	40.000

Ces mutilés qui parfois ne sont que tristes épaves humaines, viennent donc grossir le nombre des dizaines de millions de victimes du Militarisme et de la Guerre,

N'est-on pas terrifié en lisant ces chiffres et l'horreur qu'ils nous inspirent ne fait-elle pas naître en nous la volonté inébranlable d'empêcher qu'une catastrophe pareille se renouvelle?

Cependant, divers gouvernements, fidèles commissionnaires du gros capital, font les préparatifs pour un nouveau massacre.

Et si tous nos efforts ne se concentrent pas contre la Guerre, le Militarisme et contre le <sup>systeme</sup> Capitaliste lui-même, nous figurerons un jour dans une liste toute pareille à celle que nous venons de reproduire.

Nos parents les plus chers, nos frères, nos amis, nous-mêmes qui écrivons ces lignes ou les lisons, nous mourrons peut-être de la mort héroïque sur le champ d'honneur pour le capitalisme, ou bien, heureux survivants, nous pourrions participer à la misère d'une nouvelle guerre, loques humaines sans bras, sans jambes, paralysées, neurasthéniques ou aveugles.

Camarades! rendez-vous compte de ce qui se passe autour de vous et aidez à renforcer notre mouvement syndical qui aura pour tâche d'anéantir le Militarisme et le Capitalisme.

x x x

Le dernier recensement en France accuse un décroissement depuis 1911 de 2.500.000 d'âmes, l'Alsace-Lorraine étant laissée hors de compte et ce recul effrayant doit être imputé au nombre des morts sur les champs de bataille, des blessés, de la mortalité effrayante par suite des privations et du recul des chiffres des naissances.

x x

x

# PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

## L u x e m b o u r g.

### Chambres professionnelles des Cheminots.

A l'ordre du jour des débats sur les projets de loi figure entre autres un point touchant les Chambres Professionnelles qui vont se constituer ces jours.

Les Chambres seront investies d'un mandat assez étendu et il y a lieu de croire que le vote de ces Chambres économiques représentera un renouvellement fondamental de la vie politique du Luxembourg. Elles n'auront, il est vrai, qu'un caractère délibératif, mais comme elles représenteront les intérêts de branches entières de l'industrie, leur vote exercera une influence prépondérante sur l'élaboration des lois de l'avenir.

Nous résumerons brièvement ci-dessous la nature de ces Chambres Professionnelles:

Les classes professionnelles de l'agriculture, de la viticulture, de la classe moyenne, du commerce, des employés, des cheminots et des ouvriers forment chacune une collectivité possédant une personnalité judiciaire qui leur octroie le droit de prélever une taxe jusqu'à concurrence de 10% des impôts de l'Etat.

Les Chambres Professionnelles se composent d'un certain nombre de membres, élus pour 4 années par la collectivité. Tout électeur, homme ou femme, est éligible.

La qualité de membre d'une Chambre Professionnelle n'est pas compatible avec celle de Membre de la Chambre des Députés ou des Conseillers d'Etat.

La Chambre Professionnelle élit dans son sein un directeur-administrateur.

D'autres règlements fixent la composition des listes d'électeurs ainsi que le vote et les conférences. La Chambre Professionnelle peut être dissoute par le Gouvernement pour des motifs particulièrement graves.

Hormis ces règlements généraux applicables à toutes les Chambres Professionnelles, il existe pour la Chambre des Cheminots des règlements spéciaux que nous faisons suivre in-extenso:

Article 43.- La tâche de la Chambre des Cheminots consistera en la création et l'appui d'institutions et d'entreprises visant l'amélioration de la situation des fonctionnaires et ouvriers des chemins de fer et des tramways. Elle stimulera ces institutions, se prononcera où cela sera nécessaire, fera des propositions; et fournira des informations et des données statistiques.

La Chambre a la compétence de présenter des propositions au Gouvernement que celui-ci est tenu d'examiner et de présenter à la Chambre des Députés lorsque ces propositions sont de la compétence de celle-ci. La Chambre Professionnelle devra être consultée pour tous les décrets ministériels et grand-ducaux touchant essentiellement les Cheminots.

Sont plus particulièrement de la compétence de la Chambre:

- a) La sauvegarde des intérêts des cheminots. Elle veillera avant tout à ce que la législation des chemins de fer et la réglementation applicable aux ouvriers du rail et des tramways soient rigoureusement observées.



- b) La surveillance et le contrôle de l'exécution des contrats de travail tant individuels que collectifs,
- c) De donner son avis avant le vote définitif de la Chambre des Députés sur les lois touchant les intérêts des membres affiliés.
- d) De donner son avis pour l'adoption des budgets proposés dans l'intérêt des chemins de fer et des tramways.
- e) De surveiller l'emploi de ces crédits.
- f) De surveiller l'enseignement professionnel de ses membres.

Article 44.- La Chambre des Cheminots se compose de 12 membres effectifs et 12 membres suppléants. Un arrêté ministériel règle la répartition des sièges entre les ouvriers et les fonctionnaires des chemins de fer à voie normale, à voie étroite et des tramways.

La répartition des sièges pour les membres suppléants est identique à celle pour les membres effectifs.

Article 45.- Participent aux élections pour la Chambre des Cheminots tous les fonctionnaires et ouvriers des chemins de fer de nationalité luxembourgeoise, hommes et femmes ayant atteint l'âge de 21 ans et étant employés à une exploitation de chemins de fer ou de tramways au moment de la composition de la liste électorale.

x                    x  
                          x

### A l l e m a g n e .

#### Réformes proposées dans le service des chemins de fer allemands.

Suivant une suggestion du ministère des industries, le comité permanent pour la nationalisation (Sozialisierungskommission) a mené une enquête dans la question de l'administration des chemins de fer. La réunion a duré 9 jours. L'exposé fut fait par un grand nombre d'experts techniques, financiers et autres. Sur la base de cet exposé un rapport de la majorité fut préparé et signé par 15 membres du Comité et un expert permanent, tandis que 2 membres représentant les syndicats chrétiens dressèrent un rapport de la minorité. On trouve parmi les faits révélés à l'enquête, l'existence d'un projet de reconstruction industrielle, de l'Europe centrale et orientale au moyen d'une combinaison financière qui réunirait sous son contrôle tous les chemins de fer d'Allemagne, d'Autriche, de Hongrie, de Roumanie, de Pologne, de Tchéco-Slovaquie et si possible de Russie.

La majorité des membres du comité pour la nationalisation était absolument opposée à tout plan de cette nature tendant à la dénationalisation. Son rapport se compose de 3 parties:

1. Question de la propriété et de l'exploitation privées ou nationales. Le Comité considère qu'une politique industrielle harmonieuse et efficace n'est possible que si le gouvernement fédéral reste en possession du contrôle des moyens de transport intérieur et par conséquent des moyens d'influencer et de réguler les relations commerciales entre l'Allemagne et les autres pays. D'autre part, le transfert des chemins de fer à des intérêts privés accroîtrait tellement le pouvoir de ceux-ci dans le domaine de l'industrie et du commerce que leur influence dépasserait beaucoup celle des autorités publiques. En outre la direction des chemins de fer par l'état garantit que les besoins de toutes les classes de la population sont pris en considération alors que dans le contrôle privé, le profit serait la considération primordiale et les intérêts de certains groupes influents

seraient favorisés au détriment du reste de la collectivité. Dans les mains des consortiums privés, les chemins de fer seraient donc aussi, selon toute probabilité, utilisés pour des fins politiques ce qui aurait pour résultat des conditions fort peu désirables.

2. Déficits financiers des chemins de fer de l'état. On fait ressortir qu'un transfert à la propriété privée n'est pas nécessaire pour supprimer les déficits. Cela peut aussi être réalisé sous la direction de l'état, si certaines réformes sont introduites. On montre que la dépense en matériel s'est accrue dans une plus large mesure que la dépense en traitements et salaires, laquelle n'excède pas certaines limites raisonnables.

Pendant la période 1913-1921 le coût du matériel s'est accru de 16 fois tandis que les dépenses relatives au personnel ne l'ont été que de 11 fois. Les déficits financiers des chemins de fer sont en grande partie attribués à l'accroissement du coût du matériel.

Au sujet des heures de travail dans le service des chemins de fer, le comité est arrivé à la conclusion que l'application rigoureuse de la journée de 8 heures devrait être remplacée sans délai par un système spécial d'heures de travail qui maintienne le principe de la semaine de 48 heures, mais adapté aux besoins particuliers du service des chemins de fer.

On propose que les employés du personnel des chemins de fer gardent leur carrière de fonctionnaires d'Etat engagés à vie et ayant droit aux pensions de retraite. Une des difficultés qui, à en juger par les apparences, suivrait la dénationalisation des chemins de fer, serait qu'un grand nombre d'employés refuserait de travailler sous la gestion privée. Comme on ne pourrait les forcer à rester au service, il faudrait les pensionner et un lourd fardeau tomberait en conséquence sur les finances de l'Etat.

Les déclarations de tous les syndicats existants d'employés de chemins de fer ne laissent aucun doute qu'ils ne soient unanimement opposés à la dénationalisation.

3. Réorganisation du service des chemins de fer sous la direction de l'Etat. Des changements sont proposés dans le système de comptabilité tendant à rendre le service plus commercial et à donner de meilleurs résultats financiers que le système bureaucratique actuel. Les méthodes techniques et commerciales seraient réformées de façon à être à l'unisson des méthodes modernes et le travail de l'atelier en particulier serait réorganisé sur la base de la gestion scientifique. Le comité est d'avis que, dans le but de faire rendre les chemins de fer, il n'est pas nécessaire de les transférer à des sociétés anonymes comme le demandent certains groupes financiers, parce que la forme d'une entreprise ne constitue aucune garantie de son fonctionnement efficace et économique.

Si un tel changement devait s'opérer, une condition préalable en serait de placer la ou les compagnies sous le contrôle purement gouvernemental ou parlementaire.

Des propositions sont faites pour la réorganisation des services administratifs, centraux et locaux. L'administration centrale serait dans les mains d'un corps directeur appelé "Directorium" se composant du ministre des chemins de fer, comme président, et de deux ou trois membres ayant une connaissance pratique des chemins de fer aussi bien que de l'industrie privée. Les corps directeurs locaux seraient composés de façon analogue. En outre, il serait établi des corps d'inspection composés d'experts techniques, commerciaux et autres ainsi que des conseils consultatifs pour les diverses branches du service.

Le comité propose également de décentraliser en une certaine mesure le service des chemins de fer de façon à le rendre moins lourd. Cinq ou six circonscriptions administratives seraient créées, même au risque de voir des questions d'importance secondaire réglées d'une façon inégale dans les différentes régions du pays.

x                    x  
                          x

E s p a g n e .

La journée de 8 heures dans les chemins de fer espagnols.

Les compagnies de chemin de fer avaient élevé quelques objections à l'application du Décret des 8 heures aux chemins de fer, spécialement en ce qui concerne les heures supplémentaires, le congé régulier et l'emploi des femmes aux barrières.

Un règlement a stipulé comme suit:

1. Le nombre des jours de congé avec pleine solde payée n'excédera pas 52 par an.
2. Les temps passés par les employés en plus du nombre normal des heures de travail où ils accomplissent la présence au travail ou sont à disposition et les temps nécessaires pour se rendre au travail seront considérés comme surtemps, mais payés au taux ordinaire.
3. Les femmes garde-barrière seront remplacées par des hommes, à moins qu'elles ne soient femmes, veuves ou filles d'employés.

x                    x  
                          x

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

Réduction de salaires chez les cheminots.

Le Bureau Central des Salaires (The Central Wages Board) s'est accordé, à une réunion à Londres le 23 décembre, pour admettre que les salaires des cheminots soient diminués de 4 sh. par semaine à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1922. Cette réduction est basée sur le fait que le nombre index du coût de la vie est tombé de 219 à 199 depuis juillet 1921. Or, toutes différences de 5 points entraînent selon l'échelle adoptée une variation de 1 shilling dans le salaire hebdomadaire des cheminots.

Les modifications dans les salaires des cheminots depuis le commencement de 1921 ont été les suivantes:

janvier 1921	augmentation	de 1 shilling	par semaine			
avril "	diminution	" 4	"	"	"	"
juillet "	"	" 5	"	"	"	"
janvier 1922	"	" 4	"	"	"	"

Ainsi le travailleur des chemins de fer selon l'échelle mobile, a perdu 13 shillings dans l'espace de 9 mois et dans plusieurs catégories les salaires sont maintenant descendus près de la limite minimum au-dessous de laquelle il a été convenu qu'aucune réduction n'aurait plus lieu. Les termes de cet accord furent adoptés après la grève de 1919, lorsqu'un "niveau permanent des traitements" d'environ le double des tarifs moyens d'avant-guerre fut fixé comme base, des suppléments étant maintenus conformément à l'échelle mobile sus-dite. Mais en fait le coût de la vie est maintenant tombé à moins du double du niveau d'avant guerre et une nouvelle réduction peut amener les compagnies à demander une revision de l'accord des salaires, demande contre laquelle les syndicats s'opposeront énergiquement. Les compagnies prétendent qu'elles ne sont liées par aucun accord qui ait été fait par le gouvernement, tandis que les cheminots font remarquer qu'ils ont observé l'accord sans réclamation tant qu'il a signifié périodiquement des réductions de salaires d'après l'échelle mobile et ils s'opposent à une revision de l'accord aussitôt qu'il commence à agir en leur faveur.

x                    x  
                                 x

Accidents de personnes dans les Chemins de fer britanniques.

Au cours des années 1909 à 1918 une moyenne de 421 cheminots appartenant à tous les rangs a été victime d'accidents mortels et 26.241 furent blessés; en 1919 ces chiffres sont respectivement 377 et 20.448.

Pour l'année 1920 les chiffres accusent une légère augmentation, savoir 420 morts et 21.928 blessés.

x                    x  
                                 x

P o l o g n e.

Oeuvre d'éducation.

Vu le nombre considérable des analphabètes parmi les ouvriers du rail, la Fédération Nationale des Cheminots a ouvert plusieurs écoles pour analphabètes qui ont été visitées dans le cours de l'année par 332 élèves. Les classes supérieures ont été suivies par 580 élèves. La même Fédération a organisé des cours de puériculture.

x                    x  
                                 x

A l l e m a g n e .

Loi concernant la journée de 8 heures dans les chemins de fer.

Le Ministre du Transport a projeté une loi réglant la durée du travail des cheminots. Cette loi a été soumise au cabinet et est encore à l'étude. Elle reconnaît le principe de la journée de 8 heures, mais propose de l'adapter aux besoins économiques en distinguant entre le travail effectif et le temps pendant lequel l'employé accomplit la présence au travail, mais ne travaille pas effectivement.

Elle propose d'interpréter la journée de 8 heures de telle sorte qu'elle signifie 8 heures de travail effectif. Elle contient des dispositions et stipulations spéciales concernant le temps pendant lequel l'ouvrier accomplit uniquement la présence au travail (cela peut en certains cas être compté comme travail); ces stipulations concernent les repos ainsi que la durée totale, c.à.d. du début à la fin de la journée de travail. Les intervalles pendant lesquels les travailleurs peuvent quitter le lieu du travail et le temps qu'il faut pour se rendre au travail et s'en retourner ne sont pas comptés comme heures de travail. La durée maxima du jour de travail, c.à.d. la période totale comprenant le travail effectif, les périodes d'attente et les intervalles, est de 15 heures; mais toutefois il n'atteindra pas ce maximum, sauf dans les branches où le service est très simple et ne demande pas un grand effort.

La durée maxima du repos est fixée à 8 heures pour le personnel des trains, à 10 heures si ce temps est passé dans le lieu d'habitation. La loi prévoit dans le cours de l'année un minimum de 52 repos d'au moins 32 heures consécutives chacun, et dont 17 seront des dimanches ou jours fériés. Les catégories tombant sous le coup de la loi sont les fonctionnaires, les employés de bureau et les ouvriers manuels de tous les chemins de fer privés et publics de l'Empire.

x

x

x

## OUVRIERS DU TRANSPORT.

### Vers une plus grande unité.

Le développement social place sans cesse notre mouvement devant des problèmes nouveaux et à chaque reprise dans les nouvelles phases de notre lutte, nous devons, comme organisme vivant, chercher de nouveaux moyens permettant à notre mouvement de tenir tête aux difficultés qui s'élèvent et d'atteindre au but que nous nous sommes posés: Amélioration du sort du travailleur dans la société actuelle comme partie de notre lutte pour la complète émancipation du travail dans une société meilleure que celle d'aujourd'hui.

Plus grande unité organisatoire, déploiement de force plus intensif, telles sont les nouvelles nécessités!

Et dans les divers pays, nous voyons, conformément à cela, des recherches et des efforts dans cette direction.

x x x

En Allemagne on est déjà arrivé depuis quelques années à une association centrale (Arbeitsgemeinschaft) dans ce que l'on appelle la "Verkehrsbund" (Fédération du trafic) entre le personnel des chemins de fer et les ouvriers du transport (y inclus les marins, ouvriers des ports, des tramways, une partie des ouvriers des P.T.T. etc.).

Cette "Verkehrsbund" a été conçue comme une transition vers l'organisation unifiée de tous ceux qui sont occupés dans le transport et le trafic et si nous ne nous trompons pas, une décision à ce sujet doit être discutée en détail aux congrès à tenir cette année par la fédération du personnel des chemins de fer et par celle des ouvriers du transport.

x x x

En France également des négociations sont conduites actuellement en vue d'arriver à une concentration (interfédération) du personnel des chemins de fer, des ouvriers des ports, des ouvriers des transports et des gens de mer.

Cela pourra en même temps mener à un contact plus étroit avec nos camarades du Syndicat des Inscrits Maritimes qui jusqu'à présent, se sont tenus à l'écart de notre I.T.F. qui pour eux constitue pourtant l'organisation la plus appropriée.

x x x

En Angleterre nos camarades en sont déjà arrivés à constituer une commission composée de représentants des organisations du transport et des chemins de fer. Cette commission recommande comme utile et désirable l'affiliation de l'Union Nationale des Cheminots à la Fédération des Ouvriers du Transport et cela, soit seule, soit en accord avec l'Association des Employés des Bureaux des chemins de fer et celle des Mécaniciens et Chauffeurs de locomotives qui à l'heure actuelle restent encore hors de notre I.T.F.

Aussitôt que les Comités centraux en question auront donné leur approbation, le sous-comité se réunira de nouveau pour étudier les mesures d'exécution ultérieures.

x x x

En Italie, récemment sur l'initiative de la Confédération générale du Travail, a eu lieu une conférence des représentants des organisations du personnel des chemins de fer, des ouvriers des ports, du personnel des tramways et chemins de fer secondaires, des ouvriers du transport et du personnel des P.T.T.

Le résultat de cette conversation a été que tous les assistants après échange d'idées sur l'examen de la situation, se sont trouvés d'accord pour reconnaître la nécessité et l'urgence d'une entente ininterrompue entre les diverses organisations susdites.

Par cette décision, ainsi qu'elle le dit dans son organe corporatif, l'organisation des cheminots voit "heureusement accompli un des principaux devoirs de son XIème congrès: la formation de la Fédération des Ouvriers du Transport".

La conférence susdite agréa ensuite l'accord suivant dont la teneur équivaut à la formation d'un cartel:

"Les représentants des organisations nationales des ouvriers du transport, des ports et des communications, invités à la Conférence convoquée par la Confederazione Generale del Lavoro, après amples et calmes discussions sur la nécessité d'une entente entre toutes les catégories des ouvriers du transport, communications et ports,

constatant que du côté des employeurs, Etat et privés, on s'efforce d'obtenir une diminution des conquêtes économiques et morales faites jusqu'à ce jour,

confirmant que le droit de grève ne saurait être contesté ni par des articles de règlements, ni par des menaces de restrictions législatives vu qu'il constitue l'unique arme efficace à disposition du prolétariat contre les injustices et l'oppression:

reconnaissant la nécessité d'une entente vaste et interrompue entre les sus-dites catégories aux fins du travail ou de contrats de travail,

s'engagent réciproquement (conformément au desiderata signés des délibérations des congrès syndicaux fédéraux et confédéraux respectifs) à la plus complète solidarité dans tous les cas de lutte syndicale qui surgiront à l'avenir, sous réserve d'établir chaque fois et de commun accord sous quelles formes et par quels moyens cette solidarité devra se manifester."

x x x

Enfin, en Hollande une commission commune a été nommée par la Fédération Centrale des Ouvriers du Transport et l'Union Néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et tramways pour étudier la possibilité et les moyens d'arriver à un contact plus étroit et à une collaboration réciproque.

x x

x

A u s t r a l i e .

Attaque des employeurs sur la Cour Fédérale d'Arbitrage.

De même que partout les employeurs essaient de se soustraire aux chambres maritimes, conseils de salaires etc., en Australie ils ne ~~restent pas~~ ~~accèdent~~ pas à leurs confrères. Par conséquent, ils ont poussé une attaque sur la Cour Fédérale d'Arbitrage ayant juridiction sur toute l'Australie. Ils veulent s'en débarrasser parce qu'ils pensent qu'elle est trop favorable aux ouvriers et ils désirent ériger quelque autre cour, car ils pensent que d'autres juges des États auront plus de sympathie pour les patrons, mais comment cela finira-t-il?

Les Premiers Ministres des divers états se sont réunis avec le Premier Ministre de la Commonwealth (République fédérée) et ont décidé que d'abord dans leurs états respectifs ils voteraient une loi transférant plus de pouvoir au gouvernement fédéral en ce qui concerne les questions ouvrières. Puis, cela étant fait et les 6 états étant d'accord, le Parlement Fédéral voterait une loi tendant à nommer un juge de Haute Cour et des Juges d'Etats et ils décideraient ce qui doit être entendu par une industrie fédérale ou une industrie d'état. Ils auraient plein pouvoir de refuser un cas soumis à leur cour.

En fait, la mutilation qui en résulterait causerait un si grand changement dans le fonctionnement de la procédure qu'elle serait inopérante.

La seule chose c'est que les 6 états donnent leur approbation. Eh bien, nous ne pensons pas que cela soit possible, donc la loi restera telle qu'elle est maintenant.

x                    x  
                          x

S u i s s e .

La convention nationale existant depuis le 1<sup>er</sup> avril 1920 entre notre Union des Ouvriers du Transport, du Commerce et de l'Alimentation d'une part et les organisations patronales de l'autre a été dénoncée par ces dernières pour le 31 mars 1922.

La possibilité de révision prévue dans la Convention a été utilisée par les employeurs dans la deuxième année du contrat et ils réussirent à obtenir par voie d'arbitrage une réduction des taux de salaire de Frs. 5,- par semaine à partir du 5 décembre 1921.

Une Conférence des Ouvriers du Transport tenue les 21 et 22 janvier, a pris position contre les intentions des employeurs tendant à la diminution des salaires et l'aggravation des conditions du travail.

On entreprendra au cours des semaines suivantes une agitation énergique, ainsi que le renforcement des syndicats et l'organisation de la résistance.

x                    x  
                          x



## GENS DE MER.

### Havelock Wilson et Hugo Stinnes.

Dans le dernier numéro de notre Bulletin d'Information un rapport succinct de la Conférence Internationale des Gens de Mer tenue à Hambourg les 11 et 12 janvier, annonce en quelques mots le fait que Monsieur Havelock Wilson, le président de la Fédération Internationale des Gens de Mer, laquelle se débat d'ailleurs en plein état de décomposition, a tenté par l'intermédiaire de Monsieur Hugo Stinnes, le trop célèbre gros-capitaliste allemand, de renouer les relations avec la Fédération Allemande des Ouvriers du Transport affiliée à l'I.T.F.

Avant de publier la traduction in extenso de la lettre que Monsieur Havelock Wilson a écrite dans ce but à Monsieur Hugo Stinnes, nous donnons un court résumé des faits qui se sont produits avant cette histoire même, tels que les a communiqués notre ami Döring à la Conférence Internationale des Gens de Mer à Hambourg.

x x x

A la fin de novembre de l'année passée, Döring, vice-président de la Fédération Allemande des Ouvriers du Transport, peu après le retour de Hugo Stinnes d'Angleterre, reçut de ce dernier la prière de venir le voir pour une communication importante qu'il avait à lui faire dans l'intérêt de son organisation.

Lorsque Döring, répondant à cette prière, rencontra Stinnes peu après, celui-ci lui communiqua que pendant son séjour à Londres il avait reçu une lettre de Monsieur Havelock Wilson, président de l'Union britannique des matelots et chauffeurs de navires, en même temps président de l'International Seafarers' Federation, lettre par laquelle il était sollicité d'accorder une entrevue. Stinnes la lui avait accordée et Havelock Wilson était venu le voir.

Dans l'entretien qui avait alors eu lieu, Havelock Wilson avait prié Mr. Stinnes de bien vouloir agir comme intermédiaire entre l'Union britannique des Matelots et Chauffeurs de navires et la Fédération Allemande des Ouvriers du Transport afin que les différends et oppositions existant entre elles puissent être aplanis. Havelock Wilson priait Mr. Stinnes de bien vouloir aider à mettre sur pied une Conférence entre les représentants des deux organisations.

Ainsi qu'il l'a communiqué au représentant de notre organisation allemande, Stinnes s'était déclaré prêt à se mettre après son retour en Allemagne en relation avec la Fédération Allemande des Ouvriers du Transport. Il avait cependant auparavant donné nettement à comprendre à Wilson que lui, Stinnes, non seulement était un adversaire acharné du mouvement syndical en général et du syndicalisme allemand en particulier, mais aussi qu'il avait pendant la guerre exercé toute son influence sur le gouvernement allemand pour l'amener à proclamer et à conduire la guerre sous marine à outrance.

A cette communication, Havelock Wilson n'avait trouvé d'autre réponse que de prier encore une fois monsieur Stinnes de prendre le rôle d'intermédiaire. Ce que Stinnes fit.

Sur la demande de Döring, Stinnes lui fit parvenir après cet entretien la copie de la lettre qu'il avait lui-même reçue de Wilson. Voici la note accompagnant cette lettre:

H u g o S t i n n e s  
Section G - Berlin.  
Secrétariat  
Siège Social: Mülheim/Ruhr.

Berlin W.9. 6.12.21.  
Budapesterstr. 4, II.

Monsieur J. Döring,  
Fédération allemande des Ouvriers du Transport,  
B e r l i n S O . 1 6 .  
Michaelkirchplatz 1, I.

Sujet: Relations entre les  
marins allemands et anglais.

Cher Monsieur Döring,

J'ai été chargé par Monsieur Hugo Stinnes de vous transmettre la copie ci-incluse d'une lettre à lui adressée par Mr. Havelock Wilson ainsi qu'un échange de lettres des années 1916 et 1917 concernant les relations entre les marins allemands et les marins anglais.

Recevez etc.....

HUGO STINNES  
Section G - Berlin  
(signé) Osius.

Annexes.

Ci-dessous la traduction française de la lettre même de Wilson à Stinnes:

The National Sailors' & Firemen's Union of  
Great Britain and Ireland.

Londres S.E.1, 23 novembre 1921.

Monsieur Hugo Stinnes,  
Claridge's Hotel,  
Brook Street, W.

Illustre Monsieur,

Lisant dans les journaux que vous êtes actuellement à Londres pour affaires, me permettrai-je de saisir cette occasion de vous demander si vous voudriez avoir la bonté de m'accorder un entretien de 15 ou 20 minutes dans le but de vous exposer une question de la plus vitale importance touchant les relations futures entre l'Allemagne et l'Angleterre.

En premier lieu je crois devoir vous faire connaître qui je suis. Je suis le président de la "National Sailors' & Firemen's Union of Great Britain and Ireland", également le président de la Fédération Internationale des Gens de Mer qui comprend les Syndicats de Marins des principaux pays maritimes de l'Empire britannique: je suis Membre aussi du Parlement britannique.

Trente années durant, avant la guerre, j'ai été un grand admirateur de la nation allemande et des marins allemands en particulier, et des milliers d'entre eux ont obtenu emploi sur les navires britanniques par mon entremise. Confirmation de ceci peut être obtenue de Mr. Wendt qui pendant 30 ans a été une sorte de missionnaire pour les marins allemands et directeur de la Maison du Marin allemand à Londres.

Lorsque la guerre a éclaté, je me considérai moi-même comme un vrai internationaliste et pensai qu'aucune responsabilité de la guerre ne pouvait peser sur les marins, en particulier sur ceux qui étaient engagés et employés sur les navires britanniques.

Les règles de la guerre obligeaient notre gouvernement à interner tous les marins allemands dans notre pays, comme elles obligeaient votre gouvernement à interner les marins britanniques se trouvant dans les ports allemands. Je résolus cependant que la détention des marins allemands dans nos camps d'internement devait être aussi douce que possible et quoique l'opinion publique fut assez montée à cette époque, je décidai d'établir nous-mêmes un camp pour l'internement des marins allemands; ce camp a coûté à l'Union dont je suis président plus de £ 16.000. En outre j'exerçai mon influence pour obtenir du gouvernement l'allocation de 10 sh. par semaine en vue d'adoucir le sort des hommes confiés à nos soins. Je surveillai personnellement et veillai moi-même au bien-être de ces hommes pendant plus de 15 mois et je puis vous produire une attestation qui m'a été présentée par les hommes du camp, témoignant de mon bon traitement et de mon intérêt à leur confort et à leur bien-être.

Durant la guerre sous-marine intensive des centaines de nos hommes ont trouvé la mort et ce qui m'a peiné plus que toute autre chose a été que ces marins non-combattants ont souffert des blessures et sont tués pendant qu'ils échappaient à leurs navires en train de sombrer. Ceci me fut, en qualité de marin, une horreur et m'obligea à écrire aux leaders du mouvement ouvrier allemand demandant qu'ils voulussent s'adresser à leur gouvernement en vue d'apporter une atténuation à ce que je considérai comme le crime le plus horrible.

Malheureusement pour l'Allemagne, le point de vue adopté par les leaders ouvriers allemands fut que les autorités navales étaient justifiées dans leur action, en conséquence du blocus des ports allemands. Je fus par suite obligé d'adopter le point de vue qu'il ne pouvait y avoir aucune paix par négociations avec l'Allemagne qu'à moins que le gouvernement allemand s'excusât de ses crimes (ainsi que je les considérai) contre la vie humaine en haute mer et qu'à la fin de la guerre large réparation devrait être faite.

Une excuse m'a été offerte à la Conférence du Travail tenue à Gênes sous les auspices de la Société des Nations, mais réparation adéquate n'a pas été faite. Par suite la blessure infligée à notre dignité - et nous autres, marins, y attachons grand prix - n'a pas été guérie. Or, qui doit en souffrir? Les marins allemands. Ils sont exclus de nos navires pour un certain nombre d'années par la loi et quand le temps viendra d'abandonner cette loi, il est probable qu'il sera renouvelé.

C'est dans le but de trouver la voie d'une solution à cette difficulté que je vous demande d'avoir la bonté de m'accorder une interview, si vous pensez que la question soit d'importance suffisante pour mériter votre attention.

Je suis à votre service, quoique souffrant d'une paralysie, pour être présent à n'importe quel rendez-vous que vous puissiez arranger à n'importe quel moment.

Mon numéro de téléphone est Hop 4006.

En tous cas il ne peut résulter aucun mal d'un entretien et peut-être beaucoup de bien peut en sortir. Je vous laisse à décider.

Très honoré que l'interview produise des fruits ou non, je vous prie, Monsieur, de croire à ma considération respectueuse.

Signé: WILSON.

Il n'est pas besoin de dire la colère et l'indignation de tous les délégués à la Conférence Internationale des Gens de mer lorsqu'ils entendirent la communication de Döring et prirent connaissance du contenu de la lecture. La résolution prise à l'unanimité par la conférence et que nous citons encore une fois, exprime les sentiments soulevés chez les représentants des Gens de mer à Hambourg lorsqu'ils apprirent ce nouveau tour du sieur Wilson.

La résolution dit:

"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."

Nous sommes plus que convaincus que tout marin honnête à quelle nationalité qu'il appartienne lorsqu'il aura lu ce qui précède, partagera complètement les sentiments exprimés dans cette résolution.

Si Havelock Wilson avait voulu efficacement abandonner sa politique sottise et anti-ouvrière contre les marins allemands, on ne pourrait qu'y applaudir. Mais le fait que pour cette fin, il n'a pas choisi le chemin le plus court en écrivant lui-même à l'organisation allemande ou s'il ne voulait le faire pour une raison quelconque, en s'adressant à l'I.T.F. ou si cela ne lui convenait pas encore, à la Fédération Syndicale Internationale rend difficile de croire à la sincérité absolue de ses intentions. Mais qu'il ait choisi pour intermédiaire Hugo Stinnes, cet homme qui non seulement est actuellement la personnification de la classe contre laquelle tout le prolétariat allemand doit lutter par tous les moyens, afin de ne pas perdre tout ce que la révolution lui a apporté, mais qui en outre se reconnaît avec orgueil comme portant la principale responsabilité des faits pour lesquels Havelock Wilson a condamné et boycotté les marins allemands - cela seul suffit pour qu'il soit impossible de croire à la sincérité de ses intentions.

X

X

X

La décadence de la I.S.F.

D'après un communiqué du camarade Chapelle dans la feuille des Ouvriers du Transport de Belgique, une conférence internationale de gens de mer a eu lieu à Londres sous les auspices de la "International Seafarers' Union". Il y avait peu de délégués étrangers à cette conférence. Le Danemark (Cooks et Stewards), la France et la Belgique étaient représentés. Il y avait à l'ordre du jour une nouvelle diminution de salaire proposée par la "Shipping Federation".

Le président, Havelock Wilson, communiqua au congrès que l'Union des marins anglais avait refusé en deux réunions du "Maritime Board" d'accepter une diminution de salaire.

Wilson voulut absolument connaître l'avis de Chapelle. La manière de poser ces questions faisait supposer qu'il ne s'agissait ici que de chercher à déplacer les responsabilités dans le cas où le conflit se terminerait défavorablement.

Chapelle était d'avis que les marins anglais ne pouvaient pas accepter un penny de diminution de salaire. L'Union Anglaise des marins, dit-il, a déjà précédemment accepté une diminution de 50 shillings sans en avoir le droit parce que nous avons dû subir cette diminution de ressources en Belgique sans avoir été consultés. Nous sommes en pourparlers en Belgique pour obtenir une augmentation de salaire.

On a parlé d'une grève internationale. La plupart des pays sont impuissants de faire quelque chose en ce moment et si la grève éclate quand même ce sera le même jeu qu'en 1911: l'Angleterre et la Belgique en grève et les autres pays continuent à naviguer.

L'on décida alors de consulter d'abord les marins par voie de référendum.

L'après-midi Chapelle avait l'intention d'interpeller au sujet des salaires pour les "runs" (voyages simples d'un port à un autre).

Les "runs" d'Anvers à un port anglais étaient de £ 12.10.0. Maintenant ils sont diminués de £ 8 à 10. Le run le plus élevé est actuellement de £ 5 et ce pour .... Belfast.

Une longue discussion fut entamée ensuite au sujet de la direction de l'"International Seafarers' Union". La délégation belge insista pour y apporter les changements, mais elle se trouva seule. Havelock Wilsons accusa Chapelle qu'il avait l'intention de vouloir prendre sa place au fauteuil de président de la I.S.U.

Après des arguments aussi concluants la délégation belge n'est plus retournée au Congrès.

x x x

"En 1920 les armateurs se sont aperçus que les rugissements de l'I.S.F., Internationale des Gens de Mer, étaient des criailleries ~~chiquées~~! Pas possible! Ce n'était qu'un âne qui s'était enveloppé de la peau d'un lion, mais voilà que le malheureux montrait le bout de l'oreille!"

C'est là ce que pense de l'I.S.F. l'union danoise des chauffeurs de navire (Faklen janvier 1922).

x x

B e l g i q u e .

Le Ministère de la Marine a porté à la connaissance des organisations d'Armateurs d'Officiers de Marine et de Marins un nouveau projet pour la constitution d'un Conseil Professionnel pour les Marins.

D'après le projet en question, le Conseil Professionnel se composera de 4 sections savoir pour Armateurs, Capitaines au long cours, Capitaines en Second et Mécaniciens et Matelots. Le Gouvernement se propose pour but de ce Conseil Professionnel de réaliser la collaboration entre employeurs et employés, de fixer un taux national de salaires et un tableau de service; en outre de solutionner les différends qui pourraient surgir.

Conformément au désir exprimé à la Conférence Internationale de Gênes on tâchera d'instituer un bureau de recrutement pour les Marins.

x                    x  
                          x