

BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

IF

le 1 mars 1922.

10/11

No.

AMSTERDAM,
VONDELSTRAAT 61.

COMMUNICATIONS DIVERSES.

Navigation et Construction navale en 1921.

D'après le Registre du Lloyd, le tonnage brut des navires du monde était au milieu de 1921 de 13 millions de tonnes (26%) de plus qu'en 1914, la marine marchande des Etats Unis étant de près de 12 millions plus importante au milieu de 1921 qu'en 1914.

Le Répertoire du Lloyd donne, comme suit, le tonnage brut des navires de 100 tonnes et au delà appartenant aux divers pays du monde en 1914, 1920 et 1921:

Pavillon	1914	1920	1921
	Tonnage brut	Tonnage brut	Tonnage brut
Grande-Bretagne (Royaume Uni)	19.256.766	18.330.424	19.571.554
(Dominions)	1.788.283	2.252.228	2.499.244
(Total)	21.045.049	20.582.652	22.070.798
Allemagne	5.459.296	672.671	717.450
Amérique (Mer)	2.970.284	13.789.874	14.697.088
(Lacs)	2.352.764	2.207.429	2.254.930
(Philippines)	45.146	51.986	73.984
(Total)	5.368.194	16.049.289	17.026.002
Norvège	2.504.722	2.219.338	2.584.058
France	2.319.438	3.245.194	3.652.249
Autres pays	12.392.853	14.544.871	15.924.096
Total	49.089.552	57.314.065	61.974.653

Il est vrai que beaucoup de ces bateaux sont vieux et devraient être démolis et que d'autres qui ne sont pas vieux ne seront jamais de bons gagneurs de fret, mais ils ne seront pas démolis parce que le coût de leur remplacement est trop élevé. Là apparaissent les suites de l'initiative privée tellement préconisée. Pendant la guerre les compagnies de navigation ont recueilli des bénéfices formidables. Le transport des munitions, troupes etc. a déterminé un accroissement considérable du tonnage. D'autre part une partie du tonnage mondial se trouvait immobilisée. Les riches compagnies de navigation n'avaient encore qu'un but: Accroissement du tonnage pour pouvoir réaliser des gains plus formidables encore. En effet ils ont pu tirer un fructueux parti de ce tonnage la première année et une partie de la deuxième année après la guerre, mais bientôt se réalisa ce que l'on pouvait prévoir et ce qui, d'ailleurs, avait été annoncé déjà: le tonnage existant excédait les besoins réels.

Même si le commerce redevenait normal, il serait nécessaire de laisser des bateaux inactifs dans les ports, autrement dit, de laisser dormir du capital. Mais combien plus grave est la situation dont nous souffrons par suite de la crise produite par des stipulations des traités de paix qui ont été rédigées par des politiciens "habiles" ignorants de l'économie ou en la négligeant. Ce sont avant tout les grands groupes des ouvriers du transport et de ceux qui sont occupés dans la fabrication du matériel de transport qui portent le fardeau des conséquences de ces stipulations insensées. Nous donnons ci-dessous un exposé des suites de la dépression en Grande-Bretagne telle que nous la trouvons dans "The Economist":

Mais avec l'accroissement du tonnage disponible il s'est produit une diminution de la quantité des marchandises échangées de pays à pays. Dans le Royaume Uni, le tonnage total des navires entrés et sortis avec des chargements en 1921 n'était pas plus de 62% du total de 1913, le tonnage des importations étant de 70% et celui des exportations de 36% et l'ensemble importation et exportation, 49% du chiffre correspondant de 1913. Les chiffres sont les suivants:

	Tonnage total entré ou sorti avec cargaisons	Tonnes importées	Tonnes exportées
1913	116.884.000	56.023.000	93.824.000
1920	73.108.000	45.542.000	41.175.000
1921	73.507.000	39.436.000	33.598.000

Les frets ont aussi beaucoup baissé ainsi qu'il ressort du tableau suivant:

	Maximum en 1920	Minimum en 1921
<u>Charbon-</u>	s d	s d
Cardiff à La Plata	75 0	13 6
Gibraltar	52 6	9 0
Le Havre	60 0	5 6
<u>Minerai-</u>		
Bilbao à Middlesborough	39 6	6 0
la Tyne	38 0	7 9
<u>Frets de retour-</u>		
Calcutta au Royaume Uni	130 0	50 0
Bombay " " "	155 0	20 0
<u>Affrètements à temps-</u>		
Trafic général (12 mois)	27 6	5 0

Avec ces frets aussi réduits tous les bateaux n'ont pu s'utiliser au service du commerce: 650 navires représentant 1.117.000 tonnes restent à quai aux ports de Grande-Bretagne. Naturellement ces faits ne sont pas restés sans influence sur la construction navale. Des ordres ont été révoqués. Le recul de la construction dans le monde (Allemagne exceptée) se manifeste par les chiffres suivants:

Tonnage en construction:			
1920 -	31 mars	!	7.727.257
	30 juin	!	7.584.812
	30 septembre	!	7.507.614
	31 décembre	!	7.157.480
1921 -	31 mars	!	7.086.766
	30 juin	!	6.199.468
	30 septembre	!	5.542.978 1)
	31 décembre	!	4.457.093 2)

- 1) Y compris 375.000 tonnes de navires dont la construction a été interrompue.
 2) " " 400.000 " " " " " " construction a été interrompue.

Messieurs les employeurs se plaignent que les travailleurs des chantiers maritimes ne soient pas disposés à accepter d'énormes réductions de salaires. Mais ils savent aussi bien que tout autre que la construction n'en sera pas plus intense pour cela. Le remède ne repose pas dans les salaires. La solution de la crise ne peut être trouvée que par la reprise du commerce et celle-ci ne peut être obtenue que par l'extirpation des causes qui le paralysent.

Revision énergique des traités de paix, crédits internationaux, solution de la question des changes, tels sont les moyens d'arriver à une amélioration. Les revendications du mouvement ouvrier international se tiennent dans le domaine de la paix véritable et de la reconstruction du monde et leur application apportera la solution.

x x
 x

Les ouvriers du transport irlandais et la nouvelle Irlande.

Voici le jugement de nos camarades irlandais sur la nouvelle république:

"La triste vérité est que tant que la conception capitaliste de la société prévaudra en Irlande et en Angleterre nous ne pourrons voir cette Irlande indépendante tel que nos amis républicains le désirent. L'indépendance absolue n'existe pas. Et la voie qui s'approche le plus de l'indépendance politique aussi bien que de la liberté sociale est celle de la république des ouvriers."

x x
 x

PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

A l l e m a g n e .

A la fin de 1921 encore, le gouvernement allemand sous prétexte d'impossibilité financière refusait d'accroître les traitements et revenus du personnel des chemins de fer. Il déclinait hautainement toute discussion à ce sujet. Contraint par l'opposition du petit personnel dirigé par la Fédération des Cheminots, affiliée à notre I.T.F., le gouvernement a dû se plier à des négociations. Un résultat provisoire a été qu'il est arrivé à une proposition d'augmenter les salaires du petit personnel de 1875 marks par an et celui des employés de 2000 marks.

L'organisation des employés (en Allemagne y appartiennent aussi les mécaniciens et les conducteurs) ne s'est pas accordée avec ce traitement des employés et elle s'est séparée des autres organisations pour soutenir des revendications particulières des employés. Il faut mentionner ici que le Syndicat des Employés lors d'une action du personnel subalterne qui a eu lieu antérieurement et sous la conduite de notre Fédération n'était disposé qu'à mener une politique de "neutralité bienveillante". Inexpérimentée dans le travail syndical, elle n'a pas attendu le résultat des négociations, mais a proclamé la grève.

En fait cette grève ne rencontrait pas beaucoup de sympathie, mais lorsque le gouvernement passa à des mesures réactionnaires: interdiction aux employés de faire grève, arrestations de quelques leaders, mainmise sur l'argent des organisations, alors la Fédération Allemande des Cheminots protesta également contre cette offensive et en de nombreux endroits le reste du personnel cessa aussi le travail en manière de protestation.

Le gouvernement récolte ce qu'il avait semé. Nous voulons dire qu'il porte sa punition de s'être trop peu débarrassé des vieux hauts fonctionnaires supérieurs des bureaux du gouvernement et de l'administration des Chemins de fer, conservateurs qui ne verraient rien de mieux, qu'une restauration réactionnaire des conditions antérieures.

Toutefois de l'évènement, le personnel saura tirer la leçon de la nécessité d'une plus grande unité organisatoire.

x x x

Après nombre de négociations conduites par les différentes sections locales du mouvement syndical allemand entre elles et avec le Gouvernement, qui prouvaient clairement qu'on était d'avis que la grève elle-même et la manière dont elle avait été proclamée, n'a pas été dans l'intérêt de la classe ouvrière, mais que la grève de sympathie du reste du personnel n'était qu'une protestation contre l'attitude réactionnaire du Gouvernement, la grève fut levée par la Fédération des employés dans la nuit du 7 au 8 février.

Par suite de la promesse du Gouvernement faite aux centrales syndicales, la stipulation légale au sujet du droit de grève des employés fut mise hors de vigueur le 9 février.

Les mesures de punition contre les militants et les grévistes ne seront appliquées que dans une mesure restreinte par le Gouvernement. Il paraît cependant que les autorités de tendance conservatrice chargées de l'exécution de ces mesures agissent de leur chef, de sorte que malgré les promesses, des mesures de rancune sont appliquées en grand nombre, ce qui produit une nouvelle excitation parmi le personnel en question.

On vient d'entamer de nouvelles négociations à ce sujet.

x

x

x

F r a n c e .

51ème Congrès de la
Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer.

Le 19 et 20 janvier a eu lieu le 5^e congrès national de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer, premier congrès après le départ des noyauteurs qui forment maintenant une fédération à eux, appartenant à la C.G.T.U. soi-disant "révolutionnaire".

202 Syndicats de tous les réseaux étaient représentés par 202 délégués; les pouvoirs de 22 syndicats étant écartés pour irrégularités diverses.

Une grande unanimité et une grande camaraderie ont régné à ce congrès, grâce auxquelles le temps a pu être utilement employé à discuter les intérêts du personnel au lieu d'être gaspillé en joutes politiques stériles.

Le Rapport moral ainsi que le Rapport financier furent adoptés à l'unanimité. Dans un ordre du jour le congrès prend acte que l'unité ouvrière a été brisée, tant dans la Fédération des Cheminots que dans la C.G.T., par la volonté de ceux qui se réclament tapageusement de l'unité, tout en obéissant aux injonctions de personnalités d'un parti politique dont le mot d'ordre a été d'organiser la scission dans tous les pays et affirme son attachement inébranlable à la Confédération Générale du Travail et à la Fédération Syndicale Internationale, symbolisant, seules, le mouvement ouvrier national et international dans ses aspirations vers l'établissement d'un régime social qui assurera la libération du Travail.

Après des explications du camarade Bidegaray (qui fut l'objet d'une ovation des congressistes) sur les accusations portées contre lui par les dissidents, un ordre du jour fut adopté à l'unanimité dans lequel le congrès déclarait les accusations fausses et approuvait l'attitude de Bidegaray.

Les principales décisions du congrès ont été l'adoption d'un projet nouveau de statuts fédéraux ¹⁾, d'un ordre du jour réclamant la mise en application immédiatement de l'attelage automatique Boirault et l'établissement de revendications générales au nombre de 18 que devra poursuivre la Fédération (entre autres)

1. Réintégration des révoqués de la grève de 1920;
2. Maintien de l'indemnité de vie chère de 720 francs;
3. Respect des conclusions de la journée de huit heures;
4. 20 jours de congé ouvrables pour tout le personnel;
5. Paiement de la solde à partir du premier jour de maladie;
6. Augmentation des frais de déplacement;
7. Modification de la loi des retraites;
8. Réintégration dans leur emploi des mineurs, dès leur libération du service militaire;
9. Modification de la loi de l'impôt sur les salaires).

1) Les nouveaux statuts stipulent, entre autres, que le Congrès Fédéral aura lieu à l'avenir tous les 2 ans, que les timbres fédéraux seront fournis directement par la direction centrale aux branches locales et non transmis comme auparavant par les syndicats centraux des diverses compagnies de chemins de fer; ensuite, que la grève générale ne peut être déclarée que par le conseil fédéral après consultation des membres par voie de référendum et à condition qu'au moins les 4/5 des membres se prononcent en faveur de la grève.

1. Les dix-huit membres du comité de direction.
2. Pour chacun des grands réseaux d'intérêt général, deux représentants élus du personnel.
3. Trente représentants des intérêts généraux de la nation. Les représentants des intérêts généraux de la nation à nommer par décret comprenant:
 - a. Le président de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes, du travail et de la prévoyance sociale, au Conseil d'Etat.
 - b. Trois représentants du ministère des travaux publics.
 - c. Un représentant de chacun des ministères des finances, de la guerre, du commerce et de l'industrie.
 - d. Un membre de la Chambre de Commerce de Paris et six représentants des autres chambres de commerce.
 - e. Un représentant de chacune des associations régulièrement constituées pour les industries: 1) des mines; 2) de la métallurgie; 3) de l'électricité; 4) de la construction des chemins de fer et de leur matériel et 5) de l'exploitation des chemins de fer secondaires d'intérêt général.
 - f. Quatre représentants des associations agricoles.
 - g. Trois représentants des entreprises de navigation maritime et de navigation intérieure.
 - h. Quatre représentants des associations régulièrement constituées de tourisme, de presse et de voyageurs, dont un docteur en médecine et un voyageur de commerce.

x x
 x

A m é r i q u e .

Les gros salaires et les tarifs réduits n'empêchent pas les beaux bénéfices.

Henry Ford continue à démontrer avec son chemin de fer de Detroit, Toledo et Ironton que cela rapporte de réduire les tarifs et d'accroître les salaires des cheminots.

Les chiffres qui viennent d'être publiés par la Commission américaine interfédérale du commerce montre que le bénéfice net pour novembre du chemin de fer Ford a été de \$ 5335 contre un déficit de \$ 212.136 pour novembre 1920. Pour les 11 premiers mois de 1921 le revenu net a été de 892.931 \$ en accroissement de 2.202.332 \$ sur la même période de 1920 où il y avait un déficit de \$ 1.309.401.

Les recettes brutes d'exploitation pour les 11 mois se sont élevées à 6.634.656 \$, soit une augmentation de 1.922.719 \$ sur la même période de 1920.

Malgré l'augmentation des salaires opérée par Mr. Ford quand il prit en main le chemin de fer, les dépenses ont subi une régression marquée. Pour les 11 premiers mois de 1921, elles se sont abaissées à 4.852.784 soit une diminution de 787.007 \$ sur la même période de 1920.

Les agents de publicité de l'Association des Exploitants de Chemins de fer sont très occupés à expliquer comment procède Ford. Ils tirent un grand soulagement du fait que les gains nets de son chemin de fer ont décrû depuis avril dernier, quand la recette excédait la dépense de 270.000 \$.

Cependant, le fait important est que, alors que les tarifs sont réduits et les salaires accrus, le chemin de fer Ford fait meilleure figure que n'importe quel autre réseau de chemins de fer des Etats Unis. C'est un assez joli résultat pour un homme qui s'est jusqu'ici borné à la fabrication des autos.

Les exploitants de chemins de fer sont si désespérés de cette affaire qu'ils ont entamé une campagne de presse anonyme contre Ford. Membres du congrès, hommes d'affaires, éditeurs de journaux et autres reçoivent quantités de communications non signées, imprimées et poly-copiées toutes calomniant Ford. Il n'y a rien sur ces documents indiquant où ils ont été préparés, mais naturellement chacun sait que le coût des publications est défrayé par la caisse des grands chemins de fer.

x x
x

Les organisations du personnel des chemins de fer.

Le personnel des chemins de fer en Amérique se chiffre à 1.750.000 environ.

La majorité est organisée, mais ainsi qu'il appert du tableau suivant il y a une grande diversité d'organisations, ce qui à notre avis ne peut mener à rien de bon pour la puissance du personnel dans la lutte pour les intérêts communs.

On y trouve les organisations suivantes:

Groupe 1.

Brotherhood of Locomotive Engineers, Firemen & Enginemen (Mécaniciens, chauffeurs).
Order of Railway Conductors (Conducteurs de trains).
Brotherhood of Railway Trainmen (Personnel du train).
Switchmen's Union of North America (Aiguilleurs).

Groupe 2.

Ces organisations forment le Département des Employés des Chemins de fer de la Féd. Am. du Travail.

!	Brotherhood Railway Carmen of America (Camionneurs).
!	International Association of Machinists (Mécaniciens).
!	International Brotherhood of Boilermakers, Iron Ship Builders & Helpers of America (Chaudronniers, construction de bateaux en fer, manoeuvres).
!	International Brotherhood of Blacksmiths, Drop Forgers and Helpers (forgers de fer, Etampeurs, Aides).
!	Amalgamated Sheet Metal Workers Industrial Alliance (Tôliers).
!	International Brotherhood of Electrical Workers (Electriciens).

Groupe 3.

Order of Railroad Telegraphers (Télégraphistes de chemins de fer).
United Brotherhood of Maintenance of Way Employes and Railroad Shop Labourers (Employés à l'entretien des voies et bateaux des compagnies de chemin de fer).
Brotherhood of Railway Signalmen of America (Gardes-sigaux).

Brotherhood of Railway and Steamship Clerks,
Freight Handlers, Express and Station
Employes (Employés de bureaux de chemins de
fer et bateaux, Porteurs, Employés d'ex-
press et de gares).
International Brotherhood of Stationary Fire-
men & Oilers (Chauffeurs en gare et grais-
seurs).

On trouve en outre:

Railwaymen's International Benevolent
Association (Association bienfaisante des
Cheminots).
American Federation of Railroad Workers
(Fédération américaine des Cheminots).
Order of Railroad Station Agents (Agents des
gares).
American Train Despatchers' Association
(Facteurs).
The Road Masters' & Supervisors' Association
of America (Maîtres et inspecteurs).
National Order of Railroad Claim Men (Con-
trôleurs).
Railroad Yard Masters of America (Chefs de
manoeuvre).
Industrial Association of Railroad Supervisors
of Mechanics (Inspecteurs techniques).
International Association of Railroad Store-
keepers (Stockeurs de charbon).
Colored Association of Railroad Station Em-
ployes (Employés de couleur).
Order of Railroad Telegraphers, Despatchers,
Agents and Signalmen (Télégraphistes, fac-
teurs, agents et gardes-signaux).
American Association of Engineers (Mécani-
ciens).
Grand United Order of Locomotive Firemen of
America (Chauffeurs).
Porters' Union (Porteurs).
Skilled and unskilled Laborers (Qualifiés et
non-qualifiés).
Order of Railway Expressmen (Agents des ex-
press).

Le plus gros effectif des syndicats de cheminots se trouve dans les organisations des groupes I, 2, 3. Les organisations de surveillants sont en grande mesure encouragées par la direction, d'éviter l'affiliation des hommes d'équipes etc. aux organisations d'employés. Les organisations du groupe IV représentent des groupes épars des catégories d'employés représentés par les organisations des groupes I, II et III. Généralement elles représentent des scissions en quelques localités, mais il n'y a aucun conflit concret entre les organisations.

Dans ce groupe IV, la Fédération Américaine des Ouvriers du Rail (Organisation de Richardson) et le Syndicat des télégraphistes, facteurs, agents et gardes-signaux, ont été très actifs dans les récents événements.

Ils ne représentent en aucune façon une opposition bien nette aux autres organisations.

a) Le Groupe I représente les syndicats ouvriers de la traction. Son effectif peut être évalué à 400.000. Les quatre principales organisations de la traction sont les types les plus purs des syndicats corporatifs indépendants. Elles ont un accord assez souple pour ne pas entrer en action séparément. Leur caractéristique générale est une discipline plus stricte et une direction plus centralisée que dans les autres syndicats américains. Le Grand Conseil Interrégional se réunissant tous les 3 ans, a pouvoir d'exclure tout membre. La suspension de toute subdivision est aux mains du chef de l'organisation. En matière de règlement son action est définitive, à moins qu'elle ne soit repoussée par le Comité Général de Règlement ou par un vote des 2/3 des membres. Ces organisations sont conservatrices dans leur méthode. Elles sont pour les méthodes d'affaires, pour un organe qui applique la négociation collective avec les directions et pour l'assurance syndicale.

b) Le groupe II représente les professions d'atelier - ceux qui sont occupés principalement à la réparation du matériel. Il comprend les 6 organisations corporatives englobées dans le Département des Employés des Chemins de fer de la Fédération Américaine du Travail. En octobre 1920, l'effectif de ces organisations dépassait probablement les 438.000. Depuis ce temps, l'effectif a varié par suite des arrêts dans le travail.

Ces organisations comprennent non seulement les mécaniciens, mais aussi des manoeuvres et des apprentis. Elles agissent ensemble dans toutes les questions ayant trait aux chemins de fer. Le Département des Employés de Chemins de fer a été un développement de la fusion naturelle en fédérations de réseaux des métiers d'atelier utilisés par les divers chemins de fer. Quelques-unes des principales grèves de chemins de fer du pays ont été menées sur la question du droit de ces fédérations de réseaux à agir comme unité en faveur des employés d'ateliers des chemins de fer.

Les diverses Fédérations de réseaux peuvent aussi être composées d'organisations locales renfermant des employés de tout corps de métier. Dans ce groupe les organisations sont plutôt contrôlées par la masse des membres et plus étroitement unies que dans le groupe I.

c) Le groupe III est un groupe panaché renfermant principalement les groupes des tramways et des terminus. Tout ensemble, l'effectif de ce groupe était de quelques 415.000 en octobre 1920.

Le Syndicat des Employés des Chemins de fer et bateaux, porteurs et employés d'express et de gare est affilié à la Fédération américaine du Travail et fait en conséquence partie du département des employés de chemins de fer. Le Syndicat des Ouvriers de la Voie et des Ouvriers des Ateliers est une grande organisation qui depuis peu a pris quelque développement. Il coopère avec les organisations du Département des Employés de Chemins de fer et y adhérerait, si ce n'étaient les conflits de juridiction non réglés avec les autres organisations affiliées à la Fédération américaine de travail qui n'ont jamais fait d'effort particulier pour organiser les travailleurs des chemins de fer.

Quand les camarades américains tendront-ils une main fraternelle à leurs amis qui sont déjà affiliés à la Fédération Internationale?

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

Les directions des chemins de fer écossais ont mené une attaque vigoureuse sur les salaires et la durée du service du personnel.

Elles ont consacré du temps, de l'argent et des enquêtes, bref, elles ont remué le ciel et la terre pour arriver à renverser les accords nationaux existants.

Le Bureau National des Salaires (National Wages Board) s'est réuni pour discuter les propositions présentées par les directions. Leurs représentants ont pu défendre leur point de vue et les représentants de l'Union Nationale des Cheminots ont pris en main les intérêts du personnel.

Les propositions concernant les salaires visaient à une réduction égale à la majoration reçue en 1920, réduction qui aurait effet rétroactif au 17 octobre 1921, ce qui signifierait une moyenne de près de 4 £ par homme dues aux compagnies.

Le résultat des discussions au sein du Bureau des Salaires est qu'il n'y aura réduction que lorsqu'un abaissement du coût de la vie se produira. Le prochain examen du coût de la vie aura lieu en mars et toute majoration ou réduction de salaires qui pourrait être justifiée n'agira qu'à partir du 1^{er} avril.

Concernant les heures de travail, les compagnies proposaient en général la journée de 10 heures, en quelques cas 12 heures; pour les mécaniciens et télégraphistes, la journée serait de 9 heures $\frac{1}{2}$ pouvant s'étendre sur une période de 11 heures.

Le Bureau a accordé la continuation de la journée de 8 heures avec certaines dispositions qui n'abrogent pas le principe. On propose d'abord que là, où l'économie peut être le résultat, 9 heures par jour peuvent être demandées aux hommes, mais le tarif de surtemps doit être payé pour tout ce qui excède les 8 heures de travail.

On prévoit ensuite que la période de répartition du travail peut s'élever à 10 heures par jour, "seulement dans ces cas où les hommes peuvent être délivrés du service" ce qui signifie apparemment qu'ils sont libres de quitter les locaux de la compagnie. Dans certains autres cas où l'on peut montrer que plus d'économie peut en résulter, cette période peut s'étendre à 12 heures. Un comité de 2 délégués de l'U.N.R. et de 2 délégués des compagnies doit s'accorder sur ces cas.

En ce qui concerne l'âge à partir duquel un jeune homme doit être considéré comme adulte, les compagnies écossaises refusaient précédemment d'accepter l'accord existant entre l'U.N.R. et les compagnies anglaises et galloises fixant cet âge à 20 ans. Elles demandaient 21 ans. Le Bureau a maintenant décidé que ce serait 20 ans.

A propos de la décision du Bureau des Salaires et du travail qu'y a accompli l'U.N.R., le "Railway Review" s'exprime ainsi:

Que le résultat pour autant qu'il signifie certaines réductions et changements des conditions régnant actuellement n'est pas précisément de nature à rendre content, cela va sans dire, mais si l'on veut bien envisager pleinement tout l'ensemble des circonstances où nous nous trouvons actuellement, l'attitude, en général, des employeurs, la dépression malheureuse des affaires et comme on l'a déjà mentionné, la lutte vive des compagnies écossaises, cela dit beaucoup en faveur du combat que l'U.N.R. a mené pour ses membres.

OUVRIERS DU TRANSPORT.

Grande - Bretagne.

Un grand Syndicat.

Le Comité Exécutif de l'N.U.R. ayant reçu et examiné le rapport du sous-comité élu pour se rencontrer avec les représentants de la Fédération des Ouvriers du Transport afin de traiter la question des accords d'action plus étroits, des affaires de la fédération et de la fondation d'un grand syndicat, a enregistré les progrès accomplis, adopté le rapport et chargé le sous-comité de prendre en commun avec la Fédération, les mesures nécessaires pour arriver à une fédération de tous les ouvriers du transport telle qu'elles sont esquissées dans le rapport et de rendre compte à la prochaine réunion des progrès réalisés.

x x
x

Conférence annuelle des Ouvriers des Ports et Docks de Nouvelle-Zélande.

Le 16 novembre s'est tenue à New Plymouth le Congrès annuelle de la Fédération susdite qui comprend les ouvriers des ports, marins, employés de tramways et conducteurs. 25 délégués de toutes les parties du pays y assistaient. Le président L.Glover, s'occupa dans son discours de la question des réductions de salaires proposées et dit que du premier ministre jusqu'au dernier employeur du pays, tous prênaient la réduction. Cependant, de toutes les données disponibles personne ne pouvait dire que les salaires reçus aujourd'hui par les travailleurs étaient équivalents quant au pouvoir d'achat à ceux de 1914 et par suite les travailleurs devaient non seulement résister fermement à toute réduction, mais lutter pour un meilleur niveau de vie.

Affiliation à l'I.T.F.

On decida de s'affilier à l'I.T.F. Un rapport présenté par le secrétaire J.Roberts relevait que les grands trusts de la navigation, des chemins de fer et autres transports avaient une organisation internationale à laquelle ils sont tous affiliés.

Cette formidable organisation, non seulement dictait la politique aux travailleurs, mais aussi contrôlait la finance mondiale.

On decida de s'affilier à l'I.T.F. et on résolut aussi d'envoyer un ou plusieurs délégués au prochain congrès international des ouvriers du transport.

On decida ensuite d'essayer d'entrer en relation avec la Fédération des Ouvriers des Ports d'Australie en vue de l'assistance d'un délégué à leur prochaine conférence annuelle afin d'arriver à une entente.

L'organisation centrale.

La conférence discuta longuement la question d'un syndicat central des ouvriers des ports. Seulement la loi sur les syndicats ouvriers ne permet pas l'enregistrement d'un syndicat national.

La conférence fut d'avis que le moment était venu de fonder le syndicat national que la loi soit amendée ou non.

x x
x

Système du contrôle commun.

On décida finalement d'adopter le principe du contrôle coopératif du travail des ports par le système du contrôle commun avec l'Office des Ports et les Compagnies de Navigation.

x x
x

Rapport du Syndicat irlandais des
ouvriers du transport et non qualifiés.

Nous sommes heureux de pouvoir dire que les progrès extraordinaire du syndicat dans les 3 dernières années s'est bien maintenu. Au point de vue de l'effectif, des fonds ni du prestige la situation du syndicat n'a jamais été si favorable. Le dernier recensement de l'effectif fait le 31 janvier 1920 donnait 102.823 membres et on peut affirmer en toute certitude que ce nombre s'est accru au cours de 1920 jusqu'à 120.000 au moins à la fin du 3e trimestre de l'année. De ces 120.000 membres 17.000 environ sont ouvriers du transport. Le meilleur indice peut-être de l'accroissement de l'effectif est le revenu accru relevé sur l'état des dépenses et recettes qui montre que le montant total reçu pour l'année a été de £104.088 3s.6d. au lieu de £74.474. 14s.10d. pour l'année 1919, soit une augmentation de £29.613.8s.8d. ou 39.7%. Le revenu hebdomadaire moyen a été de £2.001.1s.10d. en 1920 contre £1.432.4s.1d. en 1919.

L'excédent des recettes sur les dépenses a été pour l'exercice écoulé de £35.941.0s.2d. qui ajouté au reliquat de l'année précédente constitue un solde créditeur total de £55.538.18s. L'actif total créditeur est d'après le bilan, de £66.202.0s.5d. c'est donc une saine situation financière. C'est seulement cette année que la dernière des vieilles dettes de la période de 1913 a été effacée.

x x
x

Une fédération internationale des Mécaniciens
et Chauffeurs d'Autos?

Le secrétariat de notre syndicat frère de Suisse attire notre attention sur ce que, sous le titre pompeux de "Section de la Fédération internationale des Ingénieurs et Architectes, subdivision des mécaniciens d'autos, avions, bateaux à voile et à moteurs" des prospectus sont envoyés invitant à l'adhésion à la Fédération Internationale des Mécaniciens et Chauffeurs d'Autos. En vue du placement gratuit on demande en outre l'envoi de 12 fr.50.

L'enquête instituée par les syndicats allemands a indiqué qu'en Allemagne cette organisation internationale est inconnue. Nos collègues autrichiens n'ont encore rien entendu non plus de cette organisation mondiale.

Comme Messieurs les directeurs généraux, directeurs, Inspecteurs et Inspecteurs-en-chef de cette "Internationale" se tiennent apparemment en grande partie en Amérique, il serait à désirer que nos collègues d'outre mer se prononcent sur cette question.

x x x

GENS DE MER.

A u s t r a l i e.

Augmentation des salaires des Gens de Mer.

La décision provisoire du juge Powers rendue récemment à la Cour d'arbitrage fédérale sur la plainte du syndicat des marins a été examinée à une réunion de la Fédération des Armateurs et il a décidé de l'appliquer automatiquement. Cette décision prévoit des augmentations de salaires de £1.6s.8d. par mois pour toutes les catégories, ce qui implique pour les compagnies de navigation une charge additionnelle de milliers de livres chaque mois. Le syndicat demandait une augmentation de salaires d'environ 30s. par semaine et d'autres concessions. Les nouveaux tarifs sont comme suit:

	Taux Ancien (par mois)	Taux Nouveau (par mois)
Marins qualifiés	£14 10s.0d.	£15 16s.8d.
Lampistes	£15 10s.0d.	£16 16s.8d.
Maîtres d'équipage	£15 10s.0d.	£16 16s.8d.
Soutiers	£14 10s.0d.	£15 16s.8d.
Graisseurs et chauffeurs	£16 10s.0d.	£17 16s.8d.
Simple matelots (au dessus de 18 ans)	£ 9 15s.0d.	£11 1s.8d.
Simple matelots (au dessous de 18 ans)	£ 8 10s.0d.	£ 9 16s.8d.

X X
X

25e anniversaire du syndicat des chauffeurs maritimes danois.

Le syndicat des chauffeurs maritimes danois a été fondé il y a 25 ans, le 12 février 1897. Un livret souvenir sera publié à l'occasion de cet anniversaire.

Dans un article de fonds le "Faklen" (Le Flambeau) organe du syndicat, nous trouvons exposées, d'une manière frappante, les difficultés à surmonter pour organiser les marins.

Ce que signifient 25 ans pour une organisation et ses membres, ce n'est autre chose que 25 ans de luttes de quelques camarades qui à la tête des chauffeurs danois, les ont amenés au même niveau culturel que celui auquel avaient atteint les autres ouvriers du pays. Et c'est à peine qu'on pourrait s'imaginer un terrain plus difficile à labourer quant au travail d'organisation que précisément parmi les marins qui n'ont pas de demeure fixe puisqu'ils voyagent d'un port à l'autre.

X X
X

Le débâcle de l'I.S.F.

Dans sa fameuse lettre à Hugo Stinnes, Havelock Wilson communiqua que l'I.S.F. était une organisation englobant les Unions des gens de mer des principaux pays maritimes de l'Empire britannique

Nous pouvons conclure de ceci que l'I.S.F. n'estime pas qu'il y ait des organisations d'autres pays affiliées à elle.

Au cours de ces trois derniers mois se sont retirées de l'I.S.F. les organisations suivantes:

Norvège: Norsk Matros-og Fyrbøterunion;

Belgique: Belgische Zeesmansbond;

Danemark: Sø-Fyrbødernes Forbund i Danmark;

Il est à prévoir que quelques autres pays suivront sous peu cet exemple.

x x
x

Les désapprobations au sujet de la gestion ne font pas défaut. Nous citons ci-dessous la remarque d'un des militants de la Fédération des marins français:

"La Fédération internationale des marins ne nous a donné que des désillusions, son action jusqu'à ce jour ne s'étant bornée, au cours des conférences qu'elle a organisées tout comme les conférences des quatre, qu'à décider une autre conférence".

L'organisation des marins hollandais "De Zendracht" (L'Union) affiliée à l'I.S.F. dit que celle-ci "n'est pas en mesure de faire quoi que ce soit en faveur des gens de mer".

Il est temps que l'I.S.F. envoie les convocations pour sa Conférence de dissolution.

x x
x