

# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

# ITF

N<sup>o</sup> 12.

AMSTERDAM, le 15 mars 1922.  
VONDELSTRAAT 61.

## COMMUNICATIONS DIVERSES.

Conformément à une décision prise par le Comité Exécutif, nous publierons dans le Bulletin d'Information de l'I.T.F. les résultats d'une enquête au sujet des conditions de travail et de l'application de la journée de huit heures dans les différents ports de l'Europe. Nous nous proposons de publier ces données au fur et à mesure qu'elles nous parviennent et de les offrir au complet à nos organisations d'ouvriers du port, soit comme numéro spécial du Bulletin, soit comme Document.

x x  
x

## Salaires et conditions de travail dans les ports de l'Europe.

### B e l g i q u e .

#### Anvers.

#### Durée du travail.

La journée de huit heures est réglementée par la loi pour tout le pays.

Les coupes s'accomplissent de 8-12 h. du matin et de 1-5 h. de l'après-midi.

#### Travail supplémentaire.

Il se présente quelquefois des cas de travail supplémentaire (au maximum de 2½ heures). Ce travail supplémentaire est permis par l'organisation:

- a) pour achever le chargement et le déchargement d'un navire;
- b) pour des bateaux de passage;
- c) pour des ~~navires~~ navires travaillant jour et nuit.

Le travail supplémentaire est payé 75% en dessus du salaire ordinaire; le repos d'une demi-heure est également payé.

L'employeur peut aussi faire venir une nouvelle équipe qui alors commence le travail à 5 heures de l'après-midi.

Le travail doit toujours être payé par coupe de 4 heures; une partie d'une coupe de 4 heures est également payée comme une coupe entière; à 9 heures du soir 1 heure de repos doit être accordée, tandis que le travail doit être terminé à 2 heures du matin. Paiement comme pour le travail supplémentaire.

#### Travail de nuit.

Pour les navires qui travaillent jour et nuit le système des deux équipes peut être introduit. L'équipe de nuit commence à 9 heures du soir (repos de 1-2 heures du matin). Paiement: 75% en sus du salaire.

Pour les paquebots, le travail est permis de 9 heures du soir à 8 heures du matin avec un repos de 1-2 heures de la nuit et de 6 à 6 heures  $\frac{1}{2}$  du matin.

Durant le travail de nuit les repos sont payés également.

Le travail de nuit est divisé en coupes.

#### Salaires.

Le salaire des ouvriers du port s'élève à frs.22 par journée de 8 heures. On garantit une demi-journée de salaires.

#### Indemnité de chômage.

La Caisse Nationale de Chômage sert à secourir les chômeurs qui adhèrent à une caisse de chômage.

La cotisation est d'un franc par membre et par semaine. Après avoir versé ces cotisations pendant une année, le chômeur reçoit une indemnité quotidienne de 3 frs. pour la durée de 50 jours par an.

#### Chômage.

L'étendue du chômage parmi les membres de l'organisation varie de 40% à 60%. Nous sommes heureux de constater que le chômage n'a pas eu pour résultat une réduction de l'effectif de l'Union belge des Ouvriers du Transport.

#### Remarques.

Les hommes d'équipe travaillent le même nombre d'heures par jour que les ouvriers du port.

Les camionneurs occupés au transport des marchandises et qui ont en outre les chevaux à soigner, travaillent 10 heures par jour (6 h.  $\frac{1}{2}$  du matin à 5 h.  $\frac{1}{2}$  du soir) avec une heure de repos. Les heures supplémentaires sont récompensées par 26 jours de congé par an, avec solde payé. Les nettoyeurs des chaudières travaillent 8 heures par jour. Dans des cas extraordinaires, un travail supplémentaire de 2 heures tout au plus est permis. Dans ces cas-là, abstraction faite de la durée de ce travail supplémentaire, un salaire d'une demi-journée doit être payé. En cas de travail urgent, l'employeur a permission de faire travailler à 2 équipes. La première équipe travaille de 8 heures du matin à 4 heures de l'après-midi avec un repos d'une demi-heure payée; la 2<sup>e</sup> équipe de 4 heures à minuit également avec une demi-heure de repos. Dans les deux cas le salaire s'élève à frs.41,25.

#### Ostende.

A Ostende les conditions sont les mêmes qu'à Anvers; seulement pour le chargement et le déchargement du charbon les stipulations suivantes sont en vigueur:

Ce travail-ci se fait "en entreprise" et le principe des 8 heures est appliqué comme suit:

- 1) Pas de travail de nuit.
- 2) Le travail commencé à 13 heures peut être continué jusqu'à 19 heures sur la demande des intéressés.
- 3) Dès que le travail commence à 8 heures du matin, on ne travaille pas plus de 8 heures.
- 4) Le dernier jour du chargement ou déchargement d'un navire, le travail supplémentaire ne doit pas dépasser le nombre de 3 heures. Si, au bout de ces 3 heures, le travail n'est pas fini, il doit être suspendu pour être continué le lendemain. Seulement pour le chargement de briquettes dans des trawlers, des difficultés se présentent parfois, résultant de l'irrégularité de l'arrivée des bateaux et de la marée.

## PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

### H o l l a n d e .

Nous avons déjà communiqué précédemment que la Direction des chemins de fer néerlandais, afin de couvrir son déficit, avait mis en perspective une réduction des salaires et une augmentation des heures de travail. Tandis que les autres organisations existantes (catholiques, protestantes, chrétiennes, neutres ainsi que la Fédération des employés et fonctionnaires) se montraient plus ou moins disposées à des concessions, notre Fédération néerlandaise des Ouvriers et Employés des Chemins de fer se prononça contre toute aggravation des conditions de travail.

Le résultat fut que la direction exclut cette fédération des négociations; après quoi celle-ci entama une action parmi le personnel.

Il n'y avait pas moyen d'entrer en grève, les quatre autres Fédérations englobant la majorité du personnel. (Il existe en outre une loi interdisant la grève au personnel des chemins de fer.)

La Fédération néerlandaise des chemins de fer donna alors le mot d'ordre d'appliquer, si nécessaire, le système de la résistance passive, en exhortant continuellement le personnel de bien étudier les règlements et de noter les différences entre le service tel qu'il est accompli dans la pratique et le service tel qu'il devait être accompli si les règlements et les diverses stipulations y relatives étaient rigoureusement appliqués.

Cette mesure a impressionné les autorités à un tel degré que le gouvernement qui doit sanctionner toutes modifications à apporter dans les conditions de travail, a modifié sensiblement les plans de la Direction.

On n'entend plus parler de diminution de salaires et les modifications projetées, tendant à prolonger les heures de travail et la durée des repos ont été ramenées à des proportions bien plus modestes.

Le 5 mars dernier l'Union néerlandaise des Cheminots a tenu un congrès spécial afin de déterminer son attitude.

Il fut décidé à l'unanimité de renoncer pour le moment à la résistance, d'autant plus qu'on veut attendre la mise en vigueur du nouveau règlement en ce qui concerne la durée du travail et des repos.

En protestant contre les aggravations introduites, l'organisation réunira tous ses efforts afin de persuader le personnel des chemins de fer de la nécessité d'un développement de pouvoir plus grand et d'une lutte plus extensive, dans le but aussi de recouvrir ce que l'on a perdu, bien que cette perte paraisse être plus petite qu'elle ne se laissait prévoir primitivement.

Avant le Congrès, la Direction des Chemins de fer avait pris toutes sortes de mesures "secrètes" pour briser une résistance passive éventuelle, e.a. elle se proposa de suspendre immédiatement les membres du Comité central de leur travail dès que cette résistance serait appliquée, etc.

Le jour du Congrès de la Fédération néerlandaise des Cheminots, des troupes militaires étaient rangées aux centres les plus importants des chemins de fer, tandis que la "garde civique" avait déjà offert ses services au Gouvernement en cas de stagnation dans le trafic.

A m é r i q u e .

Une Banque des Cheminots.

Le 31 janvier 1922, les livres du "Brotherhood of Locomotive Engineers Cooperative National Bank of Cleveland" (Banque Coopérative des Mécaniciens) dénotèrent un total des fonds de \$ 11.141.016,43, tandis que pour le mois précédent ils indiquent un chiffre de \$ 10.193.383,24.

Les dépôts depuis le 1er janvier 1921 ont été augmentés d'un total de \$ 7.730.100, tandis que ses fonds ont été augmentés de \$ 10.000.000 à peu près dans le même intervalle.

Les membres de la "Brotherhood" ne constituent que 14% des déposants de la Banque, tandis que les autres 86% appartiennent au grand public.

La banque en ce moment prête son secours à une douzaine de syndicats ouvriers américains dans leurs efforts d'organiser des institutions pareilles.

x x  
x

La capacité des chemins de fer américains.

Sous certains rapports les chemins de fer américains effectuent un transport bien plus étendu que ceux des autres pays. Avant la guerre les chemins de fer en Amérique transportaient 4800 tonnes-kilomètres contre 820 tonnes-kilomètres dans les pays les plus importants de l'Europe.

En 1918 les chemins de fer des Etats-Unis transportèrent un total de 1.143.000.000 de tonnes. Si l'on y ajoute le Canada et le Mexique, on en arrive pour l'Amérique du Nord à plus de 1200 millions de tonnes. A ce total s'ajoutent encore 10% environ pour les charbons, etc. destinés à l'usage privé des chemins de fer. Ces marchandises furent transportées par 2.811.000 wagons de chemins de fer et 175.000 wagons privés. Le nombre total des wagons se compose moitié de wagons fermés, moitié de wagons ouverts.

La distance moyenne, sur laquelle les marchandises étaient transportées, était 52,3 K.M.; la distance la plus courte: 1 K.M., la plus longue: 5600 K.M. Deux tonnes de marchandises étaient transportées contre un voyageur, mais celui-ci en moyenne ne franchissait que le quart de la distance sur laquelle les marchandises étaient transportées. Les trains de voyageurs formaient à peu près 45% du nombre total des trains.

Les chemins de fer d'Amérique disposent de 72.000 locomotives environ pour le service du transport des voyageurs et des marchandises, ainsi que pour le service de la manoeuvre; parmi ces locomotives il y a 509 locomotives électriques, tandis que 2900 sont chauffées au pétrole.

x x  
x

GENS DE MER.

N o r v è g e .

Dénonciation de contrats.

Vers la Noël - probablement à titre de cadeau de Noël - les armateurs norvégiens ont annoncé qu'ils désiraient dénoncer leurs contrats avec notre organisation de gens de mer pour le 31 mars 1922.

x                    x  
                          x

La flotte maritime norvégienne.

En 1914, 30 à 33.000 hommes furent occupés au bord de navires norvégiens; aujourd'hui ce nombre, calculé d'après la nouvelle échelle d'équipage, doit se monter de 35 à 40.000 hommes dont les officiers représentent 30%.

Avant la guerre, la flotte se composa de 2170 navires, jaugeant 2.451.311 tonnes brut; le 1<sup>er</sup> décembre 1921, on compta 1930 navires jaugeant 2.570.000 tonnes. (Rien que des navires de 10 tonnes ou plus.)

Durant la guerre, la Norvège perdit un grand nombre de navires qui pourtant étaient remplacés par de grands vaisseaux, de sorte qu'à présent 1/3 de la flotte maritime se compose de navires neufs et bien équipés.

Des 2½ millions de tonnes cependant un demi-million (20%) a été mis hors de fonction, par quoi 8000 gens de mer, officiers y inclus, se trouvent sans travail.

x                    x  
                          x

B e l g i q u e .

Réunion nationale de la section des Marins.

Le 18 février il y a eu une réunion pour toutes les sections de l'Union Belge des Marins. Anvers, Gand, Ostende, Heyst et Blankenberghe étaient représentés.

Le règlement intérieur fut révisé. A l'unanimité il fut décidé de participer à la caisse d'assurance contre chômage, instituée par la Centrale des Ouvriers du Transport.

La cotisation pour la caisse de résistance fut fixée uniformément à 1,50 fr. par semaine pour chaque membre.

Le droit d'entrée pour nouveaux membres a été fixé à 25 frs. et le droit de transcription d'un membre d'un autre groupement à 5 frs. Pour jouir du droit de transcription il faut ou bien avoir fait partie d'un syndicat de marins à l'étranger, d'un groupe du B.T.B. ou d'un syndicat affilié à la Commission Syndicale Belge.

x                    x  
                          x

## OUVRIERS DU TRANSPORT.

### H o l l a n d e .

#### La réaction dans la réserve du travail des ports.

La "réserve du travail des ports" en Hollande a été fondée en 1917 par l'intervention du Gouvernement pour assurer aux ouvriers des ports des indemnités en cas de chômage entier ou partiel et constituant une réserve permanente de main d'oeuvre pour les travaux des ports.

Au commencement les dépenses furent payées par les employeurs, pour qui une réserve permanente était d'une grande importance, par le Comité Royal National de secours et les municipalités de Rotterdam et d'Amsterdam. Dans la seconde moitié de 1921 cependant, les employeurs commencèrent à se soustraire à leurs obligations, en exigeant une participation de la part des ouvriers aux frais des fonds de réserve. Cette proposition fut acceptée à condition que les ouvriers eussent le droit de co-gestion dans la gestion de la Réserve des ports. A la fin de 1921 les employeurs firent savoir qu'ils se proposaient d'économiser, et cela en réduisant les indemnités hebdomadaires, comme suit:

de fl.20 à fl.18 pour hommes mariés;  
" " 20 à " 15 " célibataires non demeurant dans la maison  
de leurs parents;  
" " 20 à " 12 " " demeurant auprès de leurs  
parents,  
et en réduisant le salaire de base de fl.30 à fl.26.

L'Union Centrale des Ouvriers du Transport qui est affiliée à notre Internationale ne marchait pas d'accord avec ces propositions et propose fl.18 pour les indemnités et fl.28 pour le salaire de base. En communiquant ceci au Gouvernement qui après la liquidation du Comité Royal National de Secours s'est chargé d'une partie des frais de la Réserve des Ports, l'Union Centrale insistait sur sa collaboration.

Le 15 février, le Gouvernement déclara accepter les propositions de la Fédération Centrale (avec une modification pour les célibataires) à moins que les employeurs fussent disposés à contribuer la somme hebdomadaire de fl.14.000 pour Rotterdam et celle de fl.3600 pour Amsterdam.

Les employeurs cependant n'ayant guère d'autre intention que de se défaire autant que possible de la Réserve, rejetèrent les conditions du Gouvernement qui dépassaient de resp. fl.2000 (Rotterdam) et fl.600 (Amsterdam) leurs propres propositions, en posant comme ultimatum: ou bien l'acceptation de leurs revendications ou une diminution du nombre d'ouvriers qui sont inscrits dans les registres de la Réserve. Notre organisation n'était guère disposée à prêter son appui.

A Amsterdam le système proposé par les employeurs est appliqué; à Rotterdam également, mais en même temps le nombre des ouvriers inscrits dans la Réserve a été réduit de 5600 à 3500, de sorte que 2100 ouvriers furent jetés sur le pavé et livrés aux institutions de bienfaisance.

L'Union Centrale écrit au sujet de l'attitude réactionnaire et autocrate des employeurs les lignes suivantes: "Nous saurons nous souvenir de quelle manière on a agi envers nous dans les temps difficiles: nous nous reverrons plus tard".

Un discours de Havelock Wilson.

Le 18 février dernier, Monsieur J. Havelock Wilson, président de la "National Sailors' and Firemen's Union" et de l'"International Seafarers' Federation", lors d'une assemblée, prononça devant ses électeurs un discours qui caractérise si bien cet homme que nous ne pouvons nous empêcher de reproduire dans notre organe une partie de ce speech que nous venons de lire dans "The Seaman", l'organe de la "National Sailors' and Firemen's Union" elle-même; cet article n'émane donc pas de ses adversaires.

Nous ne ferons pas la critique de ce discours. Tous ceux qui connaissent les premiers principes du mouvement ouvrier et qui les reconnaissent, liront avec dégoût les paroles de Havelock Wilson. Ce morceau ne vise qu'à développer aux yeux de nos camarades gens de mer qui se trouvent encore dans l'organisation où Havelock Wilson exerce sa tyrannie, cette idée que s'ils désirent être des combattants dans l'armée ouvrière internationale, ils doivent se détourner de Havelock Wilson et de sa clique qui avec des intentions malhonnêtes sabotent la lutte qu'ils avaient le devoir de poursuivre.

M. Wilson dit qu'abstraction faite de la question politique il venait de passer par la période la plus difficile qu'on puisse s'imaginer en ce qui concerne son travail pour le mouvement ouvrier. Il avait fait de son mieux pour donner à ses camarades syndicalistes ce qu'il croyait être un avis raisonnable, et il se permit de dire que si cet avis avait été suivi, les choses auraient sans doute mieux tourné en Angleterre qu'elles ne le font à présent. (Applaudissements)

"Il y a quatre ans", continuait M. Wilson, "le mouvement ouvrier a eu une des meilleures chances de développement qu'il ait jamais pu avoir. La guerre avait fait naître le sentiment qu'après tout les employeurs et les ouvriers avaient des intérêts communs sous plusieurs rapports et qu'il serait désirable qu'après la guerre, les employeurs et les ouvriers pussent se rapprocher." (Un rire)

"Tout fou rit de sa propre sottise", répliqua M. Wilson au milieu d'applaudissements. "Je ne doute pas que ce monsieur se flatte d'avoir raison, mais il est un de ces individus qui n'ont pas plus de confiance en autrui qu'ils n'en ont en eux-mêmes. Ce ne sont pas les gens comme lui qui vont gouverner le monde. Ceux qui vont gouverner le monde sont ceux qui ont confiance en eux-mêmes et en autrui, tout en étant disposés à s'évertuer pour gagner la confiance, l'estime et le respect mutuels. Avant la fin de la guerre nous avons atteint le moment opportun. Je le sentais partout. Les employeurs se disaient: "Si nous avons pu vivre l'un à côté de l'autre dans les tranchées, nous pouvons aussi travailler l'un à côté de l'autre dans le monde industriel."

M. Wilson continua: "Tandis que des millions d'hommes se sont battus pendant plus de 4 ans à raison d'un shilling et demi par jour, il y avait des millions d'"embusqués" qui chaque semaine entassaient leur galette. Les soldats dans les tranchées nourrissaient l'espoir qu'à la fin de la guerre, rentrés en Angleterre, ils auraient eux aussi une chance d'obtenir leur part de ces gains élevés que les "embusqués" recevaient alors. Est-ce qu'ils les ont jamais touchés, ces salaires? Et qui est-ce qui les en a empêchés? C'était ceux qui parlaient de nationaliser tout ce qui existe sous le soleil. Ce furent eux qui brouillèrent tous les esprits par de faux rêves d'avenir. (Applaudissements) C'était le moment opportun par excellence. Le monde était à nos pieds, mais les criards furent cause qu'on laissa

passer l'occasion. Après cela les grèves se sont succédé sans interruption et des millions ont été dépensés dans des agitations inutiles. Le mouvement syndical dont la construction avait exigé 40 à 50 années, fut complètement détruit."

(Une voix: Par la Fédération patronale des Industriels!)

"Qu'est-ce que vous savez de cette Fédération des Industriels", répliqua M. Wilson. "Voilà une illustration de mon exposé. Voilà un pauvre ouvrier qui lui-même ne sait rien de cette Fédération, mais qui en a entendu parler comme d'une grande combinaison de capitalistes ayant pour but de détruire les organisations ouvrières. Je vous dis, moi, que les employeurs n'ont pas besoin de fonder des organisations pareilles pour détruire celles des ouvriers pour la simple raison que cette destruction provient de nos propres rangs." (Applaudissements et quelques marques de désapprobation)

Abordant la situation politique, M. Wilson déclara qu'il tenait aujourd'hui plus à la Coalition qu'il ne l'avait jamais fait jusqu'ici. Il était coalitionniste parce que chez lui son pays et l'empire britannique passaient avant sa politique. Il y en a eu qui étaient enclins à parler trop à la légère de l'empire britannique. Plusieurs d'entre ces gens-là ne comprennent pas ce que signifie pour nous cet Empire. Sans l'Empire britannique, l'Angleterre ne deviendrait qu'une région agricole et ses industries disparaîtraient puisque celles-ci constituent un Chaînon dans le Commerce que fait la Grande-Bretagne avec le monde entier. Croit-on vraiment que si les Indes et l'Egypte étaient des pays indépendants, nous aurions les relations commerciales qui existent actuellement entre l'Angleterre et ces deux pays? La Grande-Bretagne n'impose pas de fardeaux injustes aux autres nations; ceci est connu comme un trait caractéristique de la Grande-Bretagne. Les autres nations sont libres d'organiser leurs industries commerciales sur les mêmes bases que nous. Et pourtant aucune autre nation ne le fait.

Quelques-uns de ses camarades du mouvement ouvrier considèrent sans doute ces questions d'un point de vue honnête, mais ils ne disposent pas d'une expérience et d'une connaissance suffisantes en ce qui concerne les affaires étrangères. Un groupe de personnes du mouvement ouvrier après un séjour en Egypte en est retourné pour raconter aux autres que l'Egypte devrait être une nation indépendante. Mais que ferait-on alors de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des Indes? Que serait-il arrivé pendant la guerre si l'Egypte avait été une nation indépendante et si nous n'avions eu l'accès du Canal de Suez comme principale voie de communication avec la Nouvelle-Zélande et l'Australie? Cela aurait signifié la rupture en deux tronçons de l'Empire britannique.

x

x

x

(La rédaction souligne.)



# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

## ITF

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

AMSTERDAM, .....

VONDELSTRAAT 61.

### A t t e n t i o n !

Nous apprenons que l'organisation allemande non affiliée à l'I.T.F. "Reichsgewerkschaft der Beamten und Anwärter" (Syndicat National des Employés) a demandé aux organisations de cheminots de l'aide financière en relation avec la grève qu'elle a proclamée il y a quelque temps. Nous prions nos organisations affiliées de ne pas donner suite à l'appel, mais faire savoir à cette organisation que l'aide financière internationale ne peut être obtenue que par l'intermédiaire et sur l'invitation de l'I.T.F.

x x x

Le 15 février 1922 un questionnaire a été expédié par nous au sujet de la réglementation de la durée du travail pour les ouvriers des ports et docks.

Prière aux organisations qui ne nous ont pas encore fait parvenir leur réponse de nous envoyer le questionnaire rempli dans le plus bref délai.

x x x

Le Conseil Général a décidé à Stockholm d'instituer une enquête internationale sur la réglementation des heures de service et de repos, entre autres pour le personnel des Tramways et des Chemins de fer.

Pourvu que les organisations affiliées nous prêtent une collaboration suffisante, le résultat de cette enquête sera porté à la connaissance de toutes avant le prochain congrès de Vienne, afin de pouvoir servir aux discussions et à l'action de chaque pays en particulier.

Notre Bureau espère, malgré les circonstances désavantageuses, dans lesquelles il se trouve par suite de plusieurs cas de maladie parmi le personnel, être à même d'expédier les questionnaires au plus vite en comptant que chaque organisation intéressée fournira en temps voulu les données requises.

x x x