

# BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

IF

N<sup>o</sup> ..... 13/14

AMSTERDAM, le 15 avril 1922.  
VONDELSTRAAT 61.

## COMMUNICATIONS DIVERSES.

Le premier mai 1922.

"Contre les Réactions! Pour la Paix universelle!"

Plus que jamais le fardeau de la vie écrase la classe ouvrière.

Et cependant n'avait-on pas promis aux travailleurs, pour l'après-guerre, des conditions meilleures de vie?

L'incompréhension, la mauvaise volonté des gouvernements des divers pays ont détruit ces promesses solennellement affirmées.

L'espoir de jours meilleurs est désormais dans l'action toujours plus énergique des prolétaires.

Le traité de paix de Versailles qui aurait dû consacrer le principe de la liberté des peuples à se déterminer eux-mêmes et reconstituer l'Europe sur la base de l'entraide entre les différentes nations, n'a fait qu'ajouter des causes de désordre à celles qui existaient déjà et rompre définitivement l'équilibre économique.

Le déséquilibre des changes a ajouté au désarroi général et précipité l'effondrement de toute la production.

Les conséquences en sont un chômage effroyable et la misère pour les foyers ouvriers.

De cette situation catastrophique, seule, la réaction a profité, en puisant en elle les éléments de sa funeste renaissance à travers tous les pays.

Malgré ces constatations de faillite, ceux qui gouvernent restent sourds à la voix des travailleurs.

Drapés dans leur méconnaissance volontaire de la situation, ils passent outre aux revendications de la classe ouvrière qui, dans un but d'intérêt général, réclame l'assainissement de la situation économique.

La répartition équitable des matières premières, le rétablissement de l'équilibre des changes, la socialisation du sol et des moyens de production, sont des revendications déjà formulées au Congrès syndical international de Londres, novembre 1920.

Ces faits proclament la nécessité pour l'esprit internationaliste d'être toujours plus vivace parmi les masses afin de pouvoir se dresser contre les machinations nationalistes, égoïstes et chauvinistes des capitalistes.

C'est cet esprit internationaliste qui a dominé nos différents congrès ouvriers; qui nous a permis d'indiquer la voie conduisant aux solutions pacifiques et efficaces des difficiles problèmes soulevés dans le bassin de la Ruhr, dans celui de la Sarre et en Haute-Silésie. C'est cet esprit internationaliste qui anime les 24 millions de membres de notre Internationale et nous donne l'autorité morale de poser les bases d'une paix nouvelle, par le désarmement général.

Cet esprit internationaliste a rendu possible le secours à nos camarades autrichiens en détresse; le soutien effectif à nos camarades hongrois en butte aux persécutions d'un gouvernement réactionnaire qui laissait assassiner les militants ouvriers. Il nous permet aujourd'hui de soulager les populations russes en proie aux tortures de la faim, comme il nous a permis hier de défendre la Russie Soviétique contre les attaques de la Pologne.

Cet esprit internationaliste, dont la valeur est hautement humaine, se trouve cependant combattu par les gouvernements et les employeurs de tous les pays qui le jugent néfaste pour leurs intérêts particuliers.

Tous ne savent-ils pas que le système capitaliste ne peut durer qu'autant que les peuples obéissent à l'esprit nationaliste?

CAMARADES, NOTRE SALUT, LE SALUT DU MONDE EST DANS LE TRIOMPHE DE L'INTERNATIONALISME:

Nous vous faisons appel pour fortifier l'esprit internationaliste.

Que le soleil radieux du 1<sup>er</sup> mai éclaire le spectacle des masses ouvrières accourues pour les démonstrations en faveur de la solidarité internationale!

Que ceux qui aujourd'hui détiennent le pouvoir se rendent compte que les temps ont changé, qu'une ère nouvelle est née.

Désormais les millions d'ouvriers du monde se dressent unanimes et irrésistibles pour la défense de leurs intérêts, confondus dans l'intérêt général des peuples.

Désormais notre lutte ouvrière a pour devise:

Contre les réactions, pour la paix universelle!

Le 1<sup>er</sup> mai 1922 doit être la démonstration de la puissance du monde du Travail.

Notre Comité Directeur a décidé que des orateurs de différentes nationalités parleraient dans tous les grands centres ouvriers d'Europe.

Chaque Centrale Nationale arrêtera la forme sous laquelle aura lieu la démonstration.

Mais, quelle que soit la forme arrêtée, des meetings doivent être organisés; l'arrêt général du travail doit être proclamé.

Tous debout:

Contre la réaction économique qui veut aggraver le servage économique.

Contre la réaction politique qui renforce le militarisme et entretient l'esprit de guerre.

En avant pour la défense de la journée de huit heures et la conquête de salaires permettant une vie digne, humaine!

Que notre cri de ralliement soit: "Guerre à la guerre! Vive la solidarité internationale!"

Le Bureau de la Fédération Syndicale Internationale:

Président:	J.H. Thomas;
Vice-Présidents:	L. Jouhaux, C. Mertens;
Secrétaires:	J. Oudegeest, Edo Fimmen.

x                      x  
                            x

Rapport moral du Secrétariat de l'I.T.F.  
présenté à la réunion du Conseil Général à Stockholm  
le 3 avril 1922.

Organisations affiliées.

Quoique dans la période de rapport écoulée aucune occasion n'ait été négligée pour essayer d'amener à l'I.T.F. les organisations se tenant encore à l'écart, le nombre de ces dernières qui ont demandé leur affiliation est très minime. On peut dire qu'à de rares exceptions près dans les pays d'Europe toutes les organisations du transport et du trafic, adoptant le point de vue de l'I.T.F. appartiennent à notre Internationale.

Vers la fin de la période du rapport, d'autres efforts ont encore été faits pour tenter de convaincre les organisations retardataires de la nécessité de s'affilier, ce pourquoi on a demandé les bons offices et l'appui des centrales nationales affiliées à la F.S.I. pour autant que les organisations en question en fassent partie.

Par l'envoi régulier de nos publications toutes les organisations sont au courant de notre travail de sorte que nous attendons un bon résultat de ces efforts.

x                      x                      x

Nous devons toutefois beaucoup regretter qu'aucune organisation hors d'Europe ne soit encore entrée à l'I.T.F. Quoique nous nous tenions en relations régulières avec les organisations tant de cheminots que d'ouvriers du transport et des ports et de marins dans les deux Amériques, le Sud-Afrique, l'Inde, l'Australie et la Nouvelle Zélande (notre président entretenant au nom de l'I.T.F. des relations particulièrement suivies avec les deux derniers pays) nous n'avons pu réussir à gagner à notre Internationale une seule de ces organisations bien que la question de l'affiliation à l'I.T.F. de la Nouvelle-Zélande soit maintenant entrée dans une phase avancée.

Il semble qu'on ne puisse plus se contenter des invitations écrites et qu'il est nécessaire de passer à l'envoi de délégués spéciaux ou au moins à la réalisation d'entretiens oraux, p.ex. par la réunion de conférences dans les parties du monde indiquées.

#### Nouvelles affiliations.

Des demandes d'affiliation ont été présentées par:

- 1) l'Union Danoise des Ouvriers Non-qualifiés pour leur 25.000 ouvriers du transport;
- 2) l'Union Bulgare des Ouvriers du Transport.

Cette dernière a envoyé en même temps un chèque de 390 Mk. comme contribution pour les années 1917/20 quoique depuis la reconstitution de l'I.T.F. au commencement de 1919 elle n'ait jamais donné signe de vie.

En ce qui concerne la demande de l'organisation danoise, le Comité Exécutif a décidé dans sa réunion du 3 et 4 janvier 1922 à Amsterdam que par la réalisation de la fusion projetée avec l'organisation danoise du transport déjà affiliée à l'I.T.F. il n'y avait aucune objection contre l'admission. Comme cette fusion a effectivement eu lieu, l'Union Danoise des Ouvriers Non-qualifiés appartient à l'I.T.F., tandis que l'affiliation de l'Union Danoise des Ouvriers du Transport est tombée automatiquement.

#### Démission.

Pour la première fois depuis la reconstitution de l'I.T.F. une organisation a résilié son affiliation, savoir la Fédération Finlandaise des Ouvriers du Transport. Cette organisation qui par sa fusion avec l'organisation des scieurs de bois et ouvriers non-qualifiés avait cessé d'exister comme telle, nous a informé ne plus pouvoir faire partie plus longtemps de l'I.T.F., parce que la centrale syndicale nationale de Finlande s'était prononcée pour l'Internationale de Moscou.

#### Radiation.

Le Comité Exécutif s'est vu obligé de procéder à l'exclusion d'une organisation affiliée, savoir la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport.

Cette organisation prétendait pouvoir être affiliée à l'I.T.F. et en même temps salir son travail par des cancanes lâches et des accusations fausses; pouvoir appartenir à l'I.T.F. et en même temps travailler à la fondation d'une autre internationale, dressée contre l'I.T.F.

Pour les détails de cette affaire, on pourra se reporter aux Nos. 5 et 9 du Bulletin d'Information de l'I.T.F. où sont respectivement publiés les rapports des discussions avec les représentants de la Fédération Néerlandaise des Ouvriers du Transport et la correspondance échangée.

Le Comité Exécutif a considéré que, comme le Bureau de la Fédération Néerlandaise estimait que l'I.T.F. n'était pas l'organisation qui lui convenait, mais apparemment ne trouvait pas incompatible son affiliation et son attitude hostile, il était du devoir du Comité Exécutif d'exclure la Fédération Néerlandaise. Ce qui fut décidé à l'unanimité.

Effectif de l'I.T.F.

A la date du 1<sup>er</sup> janvier 1922 <sup>38</sup> 39 organisations étaient affiliées à l'I.T.F. avec ~~1.000.000~~ membres répartis sur 19 pays.

*plus de 2 1/2 millions de*

XXXXXXXXXX

Bulletin d'Information.

Au commencement de la période du rapport on a pu passer à la réalisation d'un voeu depuis longtemps caressé, savoir la publication d'un Bulletin d'Information devant avoir pour but de donner des renseignements sur la situation du mouvement des ouvriers du transport en particulier et du mouvement syndical en général.

Grâce à la collaboration du camarade Nathans qui a le contrôle du contenu du Bulletin et qui y prend une grande part, on a pu commencer le 1<sup>er</sup> octobre la publication de cet organe qui paraît 2 fois par mois en 4 langues (français, allemand, anglais et suédois) et qui tire actuellement à 1200 exemplaires.

On tâche de donner des renseignements concernant la lutte des organisations dans les divers pays et leur situation et de le mettre au service des actions qui sont poursuivies tant par l'I.T.F. que par l'ensemble du mouvement syndical international. (On peut se rappeler les articles contre la guerre et le militarisme, pour l'action de secours aux affamés de Russie, sur la situation économique créée par les traités de paix.)

Enfin le Bulletin d'Information offre l'opportunité bienvenue d'y insérer de courts comptes-rendus de conférences tenues par l'I.T.F. et des séances du Conseil Général et du Comité Exécutif.

Quoique les organisations aient été invitées par circulaire à envoyer des articles pour le Bulletin, cela ne s'est produit que de façon irrégulière, de sorte que toute la documentation a dû être rassemblée par nous des feuilles corporatives des organisations et de diverses revues.

Une considération qui avait conduit à la création de notre Bulletin d'Information était le désir de fournir aux rédacteurs des organes corporatifs des ouvriers du transport la possibilité d'être tenus au courant du travail de l'I.T.F. et de la lutte des camarades dans les autres pays.

Le Comité Exécutif a rendu cependant compte après quelque temps que cette opportunité à quelques exceptions près n'était pas utilisée par beaucoup de rédacteurs, sur quoi il se demanda si la forme du Bulletin ne répondait pas à l'attente ou si surtout on n'attachait pas un plein intérêt à une telle publication.

Il décida donc de demander par circulaire adressée aux organisations si on attachait quelque prix à la poursuite de la publication du Bulletin, car au cas négatif le temps et l'argent consacré à son édition pourraient être utilisés de façon plus profitable.

Les réponses qui suivirent à cette circulaire furent à quelques exceptions près, unanimement favorables. Il parut donc que la poursuite de la publication était hautement estimée, tandis que de divers côtés on exprima le désir de recevoir un plus grand nombre d'exemplaires afin que les membres des comités centraux des organisations puissent en avoir chacun un. Il fallait attribuer au manque de place le fait que le Bulletin n'était pas plus utilisé par les organes corporatifs. Mais la valeur d'information et d'archives des articles en était très appréciée.

Le Comité Exécutif décida donc de poursuivre la publication du Bulletin et d'en mettre, sur désir exprimé, un plus grand nombre à la disposition, ce qui fut porté à la connaissance des organisations affiliées.

Pour l'information des membres du Conseil Général nous donnons ci-annexée une liste des organisations qui reçoivent régulièrement les Bulletins ainsi que les Documents avec l'indication du nombre reçu.

Nous espérons aussi pouvoir poursuivre régulièrement à l'avenir la publication du Bulletin et en enrichir le contenu.

Les organisations affiliées nous faciliteraient le travail si conformément aux stipulations des statuts, elles portaient régulièrement à notre connaissance les travaux de leurs congrès nationaux et nous faisaient parvenir régulièrement leurs rapports annuels afin que nous puissions tenir les organisations des autres pays au courant de leur activité.

\*\*\*\*\*

#### Secrétariat.

En accord avec la décision du Comité Exécutif, ratifiée par le Conseil Général en sa séance d'octobre 1921, portant sur l'institution d'un bureau propre et d'un personnel propre pour l'I.T.F. on a procédé à la location de deux pièces pour l'I.T.F. et à l'achat du mobilier et matériel de bureau nécessaire.

Le personnel du début se composait de:  
1 chef de bureau,  
1 demoiselle sténo-dactylo,  
1 jeune commis, on y a adjoint au  
1<sup>er</sup> décembre 1921 1 deuxième sténo-dactylo.

La composition et l'expédition du Bulletin demandent surtout beaucoup de travail.

\*\*\*\*\*

#### Contre la Guerre et le Militarisme.

Conformément à la décision du Conseil Général dans sa session d'octobre 1921, les membres de notre Comité Exécutif, M. Bidegaray, J. Döring, R. Williams et Edo Fimmen, participèrent à la conférence contre la guerre organisée par la F.S.I. les 15 et 16 novembre 1921 à Amsterdam et qui outre les représentants de la F.S.I. comptait des délégués des secrétariats professionnels des Métallurgistes et des Mineurs.

Cette conférence décida de mener une action puissante et continue contre la guerre et le militarisme et désigna un comité qui est composé, outre les membres du Bureau de la F.S.I., de R. Williams (Fédération Internationale des Ouvriers du Transport);  
C. Ilg (Fédération Internationale des Métallurgistes);  
F. Hodges (Fédération Internationale des Mineurs).

Ce Comité a été chargé de mener jusqu'au prochain congrès de la F.S.I. (Rome, avril 1922), la lutte contre la guerre et le militarisme et de préparer des propositions pour ce congrès.

Les résolutions prises par la Conférence des 15 et 16 novembre 1921 disent:

Résolution N° 1.

La Conférence commune des représentants des secré-  
tiats internationaux des Ouvriers des Transports, des Mineurs et  
des Métallurgistes, convoquée par le Bureau de la Fédération  
Syndicale Internationale les 15 et 16 novembre 1921 pour discuter  
des dangers croissants de guerre et pour examiner les mesures  
préventives contre de nouvelles conflagrations;

confirme les décisions prises par la Fédération Syndi-  
cale Internationale à son Congrès de Londres du 22 au 27 novembre  
1920 et par les Ouvriers du Transport, par les Mineurs et par les  
Métallurgistes à leurs congrès de Christiania en mars 1920, de  
Genève en avril 1921, de Genève en août 1920, de Copenhague en  
août 1920, et de Lucerne en août 1921.

La Conférence, vu le fait que la réaction et le mili-  
tarisme s'accroissent sans cesse menaçant le monde de guerres,  
les travailleurs de tous les pays doivent faire front avec la  
plus grande unité d'action et de volonté contre ces dangers  
imminents. Pour ces raisons, la conférence fait un appel pressant  
aux ouvriers de toutes les nations pour qu'en plus de leur lutte  
contre l'aviilissement de leurs conditions de travail, ils con-  
sacrent toute leur attention et toute leur énergie à la lutte  
contre le capitalisme lui-même et son allié inséparable, le mili-  
tarisme.

La Conférence se plaçant sur le terrain des résolutions  
prises par les divers congrès ouvriers internationaux, attend de  
toutes les organisations affiliées à la Fédération Syndicale  
Internationale qu'elles mènent dans leurs pays respectifs, parmi  
leur propre classe ouvrière plus fortement et plus puissamment  
que jamais, la propagande et l'action contre le militarisme et  
pour le désarmement général.

La Conférence adresse à ce sujet précis un appel aux  
ouvriers de tous les pays pour qu'ils organisent la force qui,  
devant un péril imminent de guerre, puisse sous la direction de  
la Fédération Syndicale Internationale être en état d'empêcher  
la guerre par la proclamation de la grève générale internatio-  
nale.

La Conférence considérant que la guerre est impossible  
sans le concours des industries, des transports, des mines et de  
la métallurgie, déclare qu'il est du devoir des ouvriers de ces  
industries d'opposer à la réaction et au militarisme la propa-  
gande la plus énergique, organisant ainsi toute leur puissance  
économique pour prévenir un nouveau massacre mondial.

Résolution N° 2.

La Conférence commune du Bureau de la Fédération  
Syndicale Internationale et des délégués des Secrétariats inter-  
nationaux des Ouvriers des Transports, des Mineurs et des Métal-  
lurgistes, réunie à Amsterdam les 15 et 16 novembre 1921, parlant  
au nom des 24.000.000 d'ouvriers organisés dans la Fédération  
Syndicale Internationale,

fait un appel pressant à toutes les organisations, dont le but est de combattre effectivement la guerre et le militarisme, pourqu'elles joignent leurs efforts à ceux des ouvriers syndiqués afin de prévenir un nouveau massacre mondial.

La Conférence s'adresse en particulier aux millions d'épouses, de mères, dont les fils et maris devraient donner leurs vies dans une nouvelle guerre mondiale, pourqu'elles s'organisent et se rangent aux côtés des ouvriers groupés dans la Fédération Syndicale Internationale afin de combattre le militarisme et rendre ainsi impossible une nouvelle guerre.

### Résolution N° 3.

La Conférence commune du Bureau de la Fédération Syndicale Internationale et des délégations des secrétariats internationaux des Ouvriers des Transports, des Mineurs et des Métallurgistes, réunie à Amsterdam les 15 et 16 novembre 1921;

dans l'attente du congrès international devant avoir lieu au mois d'avril 1922 à Rome, et qui doit prendre des mesures définitives en vue de combattre et prévenir de nouvelles guerres;

considérant le danger croissant de guerre, estime nécessaire qu'une organisation soit créée qui puisse, dans le cas d'une guerre imminente, proclamer et réaliser en commun accord avec les organisations intéressées dans tous les pays, pour tous les ouvriers de toutes les professions affiliées à la Fédération Syndicale Internationale, la grève générale.

A cet effet un comité international provisoire est constitué, d'une part du Bureau de la Fédération Syndicale Internationale et d'autre part d'un représentant de chacun des 3 secrétariats professionnels internationaux des Ouvriers des Transports, des Mineurs et des Métallurgistes.

Le Comité prendra, jusqu'au prochain congrès international, toutes les mesures nécessaires pour prévenir un danger de guerre imminent.

Depuis, deux réunions du Sous-Comité ont encore eu lieu, à chacune desquelles les représentants de l'I.T.F. étaient présents. Un rapport est déjà prêt qui doit être soumis au prochain congrès syndical international.

XXXXXXXXXX

### Documentation.

Dans la période du rapport on a pu procéder à la publication du document N° 6 (La Grève des Cheminots français de mai 1920) tandis qu'un indicateur de format de poche donnant les adresses des organisations des ouvriers du transport, des tramways, des cheminots et des marins a été terminé.

XXXXXXXXXX

### Application des décisions du Congrès de Genève.

#### a) Socialisation.

Par les résolutions suivantes, le Congrès de Genève avait chargé le Conseil Général d'instituer une enquête sur la question de la socialisation dans les divers pays:



### Résolution N° 1.

Le présent Congrès de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, convaincu que les transports et communications libres sont d'importance essentielle pour les peuples de tous les pays, se déclare par la présente résolution partisan de la propriété collective des moyens de transport: route, rail, air et eau, ainsi que des moyens auxiliaires de la production, tels que: production de la lumière, de la chaleur, de la force motrice, etc. Le Congrès se déclare en outre partisan du contrôle de ces moyens de transport et industries auxiliaires, lequel contrôle sera exercé conjointement par l'état ou la municipalité et les organisations ouvrières.

### Résolution N° 2.

Que le Congrès institue une Commission ayant pour devoir de rechercher quelles mesures pourraient et devraient être prises dans le but de réaliser la socialisation des moyens de transport dans les différents pays.

Pour remplir cette instruction, une circulaire fut adressée aux organisations affiliées, où on demanda des renseignements sur la situation à cet égard dans leurs pays respectifs. Un certain nombre de réponses avec données ont été reçues. Leur mise en oeuvre a été entreprise par le camarade Van Braambeek de la Fédération Néerlandaise des Ouvriers des Chemins de Fer et Tramways, en vue de mettre le secrétariat à même de pouvoir présenter un rapport au congrès de Vienne.

#### b) Conférences des ouvriers des ports.

A ce sujet, le Congrès de Genève avait pris la résolution suivante:

Le Congrès, estimant que dans la lutte des organisations des ouvriers des ports et docks contre les patrons, de graves difficultés se dressent à cause du fait que dans les conflits les exportateurs, chargeurs et armateurs essayent de transporter immédiatement les marchandises par les ports situés à proximité et étant souvent d'autre nationalité;

constatant que dans l'effort d'améliorer les conditions de travail les organisations ouvrières sont également contrecarrées par des déclarations des employeurs disant que la concurrence contre les ports situés à proximité ne peut être soutenue et que les difficultés produites sont aggravées encore, dans les conditions actuelles, par les très grands écarts entre les différents cours du change;

invite le Comité Exécutif de l'I.T.F. de convoquer des conférences particulières des organisations des ouvriers des ports et docks qui peuvent être estimées représenter des ports ayant des intérêts communs.

#### Commentaire.

Tout particulièrement, attention devra être prêtée aux groupes indépendants des lignes du trafic maritime, tels que:

- 1) les ports scandinaves et ceux de la Mer Baltique;
- 2) les ports anglais et les ports continentaux de la Mer du Nord;
- 3) les ports méditerranéens;
- 4) les ports atlantiques;
- 5) les ports de l'hémisphère méridional.

Le Comité Exécutif chargea le président de l'I.T.F., R. Williams, de se mettre en relations avec les organisations des ouvriers des ports du Pacifique et de l'Atlantique afin de convoquer une conférence des représentants de ces organisations soit au Cap, soit en Australie ou à Vancouver. Mais les résultats de ces efforts ne furent pas de nature à permettre d'es-

compter une convocation couverte de succès d'une telle conférence. Les distances considérables qui séparent l'Europe de l'Afrique et de l'Australie semblent rendre souvent illusoire les correspondances.

Le camarade Vignaud, secrétaire de l'organisation française des ouvriers des ports, fut chargé d'organiser une conférence pour les ports de la Méditerranée, mais par suite du chômage intense et de la démoralisation syndicale en résultant, ces efforts n'aboutirent pas non plus.

De même, concernant les ports de la mer du Nord et de la Baltique, la possibilité d'un succès était douteuse vu la situation créée par les variations du cours des changes des divers pays qui rendaient impossible la discussion de la question des salaires.

Toutefois, le Comité Exécutif estima absolument nécessaire l'application de la journée de 8 heures et décida d'appeler l'attention des organisations pour qu'elles y veillent avec vigilance. On décida également de rassembler des renseignements sur les salaires et les conditions de travail et sur l'étendue du chômage parmi les ouvriers des ports et de communiquer le résultat de cette enquête aux organisations des ouvriers des ports. Le Comité Exécutif jugea que le temps n'était pas encore arrivé de réunir des conférences.

XXXXXXXXXX

#### Les Conférences des gens de mer d'Anvers et de Hambourg.

Donnant suite à l'invitation envoyée par quelques organisations affiliées de procéder à la convocation d'une conférence des gens de mer sous la direction de l'I.T.F., le Comité Exécutif décida la réunion d'une telle conférence à Anvers les 29 et 30 novembre 1921.

Jusque là le Comité Exécutif adoptait le point de vue qu'aussi longtemps qu'une partie seulement des organisations de gens de mer était affiliée à l'I.T.F. tandis qu'un certain nombre des organisations affiliées appartenait encore à l'I.S.F., la convocation d'une conférence spéciale pour les marins n'était pas souhaitable vu que de divers côtés une telle action n'était pas désirée. Après le fiasco auquel avait mené l'I.S.F. à la Conférence de Gênes et l'incapacité évidente de l'I.S.F. d'appliquer la loi de 8 heures, aussi bien qu'après l'impuissance de l'I.S.F. à soutenir les organisations affiliées dans leur lutte; après aussi l'attitude des dirigeants de l'I.S.F. qui en un certain nombre de cas, non seulement ne soutinrent pas des organisations en lutte affiliées à l'I.S.F., mais encore travaillèrent contre elles, le Comité Exécutif estima que le temps était venu de couper les ponts et de passer à l'extension de la section des gens de mer de l'I.T.F. et de prendre d'elle-même les intérêts des marins. Le Comité Exécutif fut fortifié dans cette décision par le fait qu'en Angleterre on arriva à un conflit ouvert entre la National Transport Workers' Federation (Ouvriers du Transport) à nous affiliée et la National Sailors' & Firemen's Union (Marins et Chauffeurs) à la suite de l'attitude anti-ouvrière des personnalités dirigeantes de cette dernière organisation, conflit à la suite duquel l'Union des Cuisiniers et Stewards de Cotter dut formuler des plaintes contre Havelock Wilson et son organisation. Ce fait fut décisif pour l'attitude du Comité Exécutif. La Conférence d'Anvers eut lieu. Par suite de difficultés de passeports un certain nombre de délégués n'y purent assister comme nous l'escomptions, mais elle prit la décision importante que les organisations affiliées à l'I.T.F. ne pouvaient plus entretenir aucune relation avec l'I.S.F.

On décida de continuer la conférence à Hambourg, vu que là les délégués allemands et les délégués scandinaves pourraient participer.

Cette conférence eut lieu les 11 et 12 janvier 1922 à la Maison Syndicale à Hambourg. Y assistèrent les organisations de gens de mer de Grande-Bretagne, Hollande, Allemagne, Belgique, Norvège et Suède. Un rapport de cette conférence a été publié dans le Bulletin d'Information de l'I.T.F. et un rapport détaillé en sera donné au congrès. La Conférence prit les résolutions suivantes:

### Résolution N° 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette résolution dit:

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

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

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

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

### Résolution N° 2.

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 l'I.T.F. qui est l'incarnation de la solidarité ouvrière internationale.

On a commencé la collation des contrats collectifs existant dans les différents pays pour les gens de mer, contrats qui doivent être traduits et publiés en brochure pour être mis à la disposition des organisations des gens de mer.

XXXXXXXXXXXX

### Aide aux Ouvriers des Ports et Docks français.

Nous avons reçu de l'organisation française des ouvriers des ports et docks une lettre, nous informant que par suite du grand chômage existant en France, l'effectif avait tombé considérablement: 12.000 membres restaient seulement des 40.000 d'auparavant. Les cotisations reçues n'étaient plus suffisantes pour maintenir sur pied le secrétariat national et il était impossible de verser la contribution à l'I.T.F. Le Comité de la Fédération française des Ports et Docks jugeait donc ne plus pouvoir faire partie de l'I.T.F. parce qu'il n'était pas en état de payer la contribution.

Le Comité Exécutif de l'I.T.F., considérant la solidarité montrée jusqu'à ce jour par les ouvriers français des ports et docks, décida de ne pas laisser la situation de cette organisation à l'abandon, mais de lui donner une aide financière afin de pouvoir assurer la continuation de son activité.

Dans sa réunion du commencement de janvier, le Comité Exécutif décida l'accord d'un subside de 6000 francs sous stipulation qu'au bout d'une année le secrétaire de l'organisation française apporterait un nouveau rapport sur la situation. En même temps à cette réunion on exprima le vœu d'une plus forte centralisation en France. Le camarade Vignaud qui, sur l'invitation du Comité Exécutif assistait à sa réunion, en réponse à ce vœu exprimé, put communiquer que des efforts étaient déjà en train pour arriver à une Fédération de tous les ouvriers du transport et du trafic en France et qu'un congrès commun était en préparation.

x

x

x