

De la part de la "National Transport Workers' Federation":

- 1) Résolution relative à la situation économique et aux Traités de Paix.

"La Conférence Internationale des Ouvriers du Transport constate avec alarme le déclin continu du commerce mondial, causant un chômage plus intense parmi les hommes habituellement occupés aux diverses opérations du transport.

La Conférence est convaincue que l'incertitude des taux de change entre les pays respectifs paralyse lentement, mais définitivement l'échange des marchandises ainsi que l'échange des services qui, tous les deux, avaient une importance tellement grande avant la guerre.

La Conférence prévient les ouvriers des divers pays contre les résultats effrayants et certains du déclin continu du niveau de vie imposé aux ouvriers d'abord en Europe centrale, puis après dans les autres pays par les effets monstrueux du Traité de Paix. Dans la concurrence commerciale sur ce qui reste du marché du monde, la servitude économique des peuples de l'Europe centrale doit inévitablement obliger les ouvriers des autres pays à accepter une réduction de salaires aussi bien réelle que nominale.

C'est pourquoi il est nécessaire que les travailleurs organisés et spécialement ceux des pays de l'Entente fassent tous leurs efforts pour assurer une révision fondamentale des Traités de Paix qui se sont montrés économiquement insensés et moralement condamnables.

La Conférence exprime en outre sa conviction qu'aucun remède réel ne peut être apporté au monde, si la Russie n'est pas ramenée aux relations commerciales avec les autres parties du monde."

- 2) Résolution relative aux cotisations.

"La Conférence Internationale est d'avis que la base financière actuelle de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport est insatisfaisante et décide qu'à l'avenir les contributions seront payables en monnaie hollandaise de façon à assurer un revenu convenable à la Fédération Internationale. Elle charge le Comité Exécutif de préparer un plan à soumettre au Conseil Général qui aura pouvoir de déterminer la date à laquelle le taux nouveau entrera en vigueur."

De la part de la "Norsk Matros og Fyrbøterunion":

- 3) Résolution relative à la nomination d'un secrétaire pour la section des gens de mer affiliés à l'I.T.F.

"Le Congrès de l'I.T.F. décide de nommer un secrétaire spécial pour la section des gens de mer de l'I.T.F."

Le Conseil Général décida de soutenir énergiquement la résolution de la "National Transport Workers' Federation", relativement à la situation internationale. En même temps, il décida de charger le Comité Exécutif de projeter pour le congrès prochain une réglementation au sujet de la résolution sur les cotisations, réglementation qui tiendra compte autant que possible des désirs exprimés par l'organisation anglaise des ouvriers du transport.

D'amples discussions ont eu lieu au sujet de la proposition soumise par l'organisation norvégienne des gens de mer concernant la nomination d'un secrétaire spécial pour les organisations des gens de mer affiliées à l'I.T.F. Ces discussions ont eu pour résultat que le Conseil Général a décidé à l'unanimité des voix de soumettre au congrès de Vienne des propositions relatives au développement ultérieur du secrétariat de l'I.T.F. Le Conseil Général a reconnu à l'unanimité la nécessité d'une extension des activités de l'I.T.F. et la nécessité de prendre des mesures à ce sujet.

Au cours des discussions, le secrétaire de l'I.T.F., Edo Fimmen, qui est également secrétaire de la Fédération Syndicale Internationale, a communiqué qu'il est disposé à se démettre de sa fonction, vu qu'il lui sera impossible désormais de remplir la fonction de secrétaire dans ces deux organisations. Le Conseil Général toutefois a exprimé le désir de garder le secrétaire actuel comme secrétaire-général et décidé de proposer au Congrès de Vienne de nommer un secrétaire adjoint qui puisse assumer une partie considérable des occupations du secrétaire. En outre on a résolu de proposer au congrès de Vienne d'autoriser le Conseil Général de rétribuer, si nécessaire, un aide temporaire qui serait chargé de conduire la propagande et de nouer des relations avec des organisations de cheminots, d'ouvriers du transport et de gens de mer en dehors de l'Europe.

Le Conseil Général s'est prononcé aussi à l'unanimité des voix en faveur de la proposition de l'organisation norvégienne des gens de mer et a décidé de soutenir le plus énergiquement possible la nomination d'un secrétaire spécial pour la section des gens de mer dans le cadre de l'I.T.F. question figurant à l'ordre du jour du prochain congrès de Vienne.

La proposition suivante sera soumise au congrès de Vienne:

"Vu l'augmentation toujours croissante du nombre d'organisations de cheminots, d'ouvriers du transport et de gens de mer affiliées à l'I.T.F., et vu la nécessité croissante d'arriver à un travail plus effectif et une coopération plus étroite entre les diverses sections dans les différents pays,

le Conseil Général de l'I.T.F. juge nécessaire que l'I.T.F. soit mise en état de satisfaire aux exigences croissantes.

C'est pourquoi le Conseil Général recommande au Congrès de Vienne

- 1) d'indiquer un fonctionnaire remplissant la fonction de secrétaire-adjoint qui, en dehors de son travail de bureau, serait secrétaire de groupe, soit de cheminots, soit d'ouvriers du transport;
- 2) d'indiquer un fonctionnaire comme secrétaire de groupe de la section des gens de mer;
- 3) d'autoriser le Conseil Général d'envoyer dans le cas où l'intérêt de l'I.T.F. l'exigera, un représentant de l'I.T.F. à des pays d'outre-mer, afin de favoriser et d'effectuer l'affiliation des organisations d'ouvriers du transport, de cheminots et de gens de mer à l'I.T.F."

III. Guerre et Militarisme.

Le Conseil Général a adopté à l'unanimité des voix la résolution soumise par ses membres Robert Williams et Edo Fimmen pour la Conférence de la F.S.I. avec les représentants des secrétariats professionnels internationaux, conférence qui aura lieu à Rome à la fin du mois d'avril. Ensuite il a approuvé toutes les mesures prises jusqu'à présent par le Comité Exécutif de l'I.T.F. au sujet de la lutte contre le militarisme et la guerre.

La résolution est ainsi conçue:

"Le Conseil Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport décide de mettre à la disposition du Bureau de la Fédération Syndicale Internationale et de son Comité international contre la guerre et le militarisme la somme de 5000 florins hollandais pour l'année 1922/1923 et propose que tous les secrétariats professionnels internationaux adhérents aux décisions qui sont prises par le congrès de Rome, votent des secours financiers au prorata de leurs revenus."

IV. Congrès de la Fédération Syndicale Internationale à Rome et conférence internationale des secrétariats professionnels.

Le Conseil Général a décidé d'envoyer au Congrès Syndical International de Rome qui aura lieu le 20 avril et jours suivants, les délégués suivants: Robert Williams, J. Döring et M. Bidegaray et d'ajouter à cette délégation comme représentants de l'I.T.F. pour la conférence spéciale des secrétariats internationaux tous les membres du Conseil Général qui seraient délégués par leur centrale nationale.

Pour la Conférence de la F.S.I. qui aura lieu à Gênes le 15 avril prochain en vue de déterminer l'attitude du mouvement syndical international en face de la conférence des divers gouvernements qui aura lieu dans cette même ville, le président, M. Robert Williams, a été désigné comme représentant de l'I.T.F.

Ensuite le Conseil Général a adopté à l'unanimité des voix la résolution suivante comme indication pour les discussions futures de Gênes:

"Le Conseil Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport, considérant l'accroissement du chômage et la diminution continue des salaires des Ouvriers du Transport, Cheminots et Marins dans les divers pays, constate avec inquiétude les tendances à annuler le résultat des longues années d'efforts pour améliorer le niveau de vie des masses.

Le Conseil Général condamne la politique de la classe des employeurs qui cherche à avilir les salaires réels des travailleurs et par conséquent à déprimer la demande effective des marchandises et, par là, à grossir les rangs des chômeurs.

Le Conseil Général décide de résister à toute tentative de prolonger les heures de travail pour tous groupes et catégories d'Ouvriers du Transport, convaincu que toute atteinte portée à la journée de huit heures aggraverait le problème du chômage.

Le Conseil Général fait appel aux hommes d'Etat et diplomates qui se réuniront à Gênes dans le but de se rendre compte de l'imminente insolvabilité de l'Europe et d'adopter toutes les mesures afin de réparer les erreurs insensées commises par le passé et concrétisées dans les divers Traités de Paix.

Le Conseil Général exprime cependant la conviction que le pouvoir politique doit être enlevé aux mains des représentants des gros propriétaires et capitalistes et placé dans une mesure toujours plus grande entre les mains des représentants du Travail et des Partis Socialistes.

Le Conseil Général fait appel aux travailleurs organisés pour qu'ils mènent une campagne pour:

1. Le renoncement à toutes les indemnités imposées à titre de sanction;
2. L'annulation des dettes contractées réciproquement par les nations alliées et provenant d'emprunts émis durant la guerre;
3. L'accord de crédits en faveur de tous les pays appauvris directement par la guerre et les Traités;
4. Des mesures tendant à stabiliser le système monétaire et les changes;

5. Le libre échange et la suppression des tarifs douaniers, tarifs protecteurs et barrières artificielles entravant les échanges et le commerce;
6. L'établissement de la Paix durable entre les nations et le désarmement, y inclus expressément la Russie, ainsi que la cessation de toute préparation militaire ouverte ou secrète qui retarde la reconstruction économique, et
7. la création d'un mouvement ouvrier économique et politique uni ce qui est le seul moyen infaillible pour favoriser les intérêts des travailleurs de tous les pays."

V. Application et maintien de la journée de huit heures dans les différents pays.

Le Conseil Général a résolu de s'opposer énergiquement à tout effort tendant à saboter l'application de la journée de huit heures. En complément de l'enquête déjà entamée au sujet de la durée du travail dans les ports, le Conseil Général a décidé d'instituer également une enquête concernant les heures de travail et de repos dans les tramways et chemins de fer.

VI. Proposition de Lindley: Impression des Statuts de l'I.T.F. en différentes langues.

Conformément à la proposition de Lindley, le Conseil Général a résolu de faire paraître les Statuts de l'I.T.F. qui ont déjà été publiés en anglais, en français et en allemand, également es espagnol, en italien et en suédois.

En dehors des points figurant sur l'ordre du jour, le Conseil Général a encore arrêté ce qui suit:

Nouvelles affiliations.

La Société des Chauffeurs, siégeant à Madrid, et la Société des Gens de mer de Lettonie, siégeant à Libau, avaient demandé à être admises. Le Conseil Général a résolu d'admettre ces deux organisations au sein de l'I.T.F. à partir du 1er avril 1922.

Affiliation de l'Union Bulgare des Ouvriers du Transport.

Dans la séance du Comité Exécutif de janvier 1921, l'Union Bulgare des Ouvriers du Transport avait demandé à être admise à l'I.T.F.; cette demande avait été accordée. Toutefois, cette organisation était affiliée à la soi-disante Internationale Rouge et faisait partie du "Comité de Propagande révolutionnaire" fondé en opposition à l'I.T.F. Le Conseil Général a résolu d'annuler la décision du Comité Exécutif.

Appui aux gens de mer norvégiens.

Une lettre avait été reçue de la part de l'organisation norvégienne des gens de mer, informant que les armateurs norvégiens ne sont pas disposés à prolonger les contrats collectifs expirant le 1er avril 1922. L'organisation norvégienne des gens de mer a fait appel à l'aide de l'I.T.F. Vu que des données détaillées à ce sujet n'avaient pas encore été reçues de la part de l'organisation norvégienne, le secrétaire a été chargé de se mettre personnellement en relation avec la Fédération norvégienne des gens de mer afin de recueillir tous les renseignements nécessaires. Le Comité Exécutif prendra toutes les mesures possibles et nécessaires afin de soutenir les gens de mer norvégiens dans la lutte à venir.

Aide aux Travailleurs des Ports italiens.

On avait reçu aussi une lettre de l'organisation italienne des ouvriers des ports et docks demandant le secours efficace de l'I.T.F. dans le conflit existant dans les ports d'Italie. Des mesures provisoires avaient déjà été prises par le secrétaire de l'I.T.F. en vue de prêter aux camarades italiens l'appui désiré.

Le conflit ayant reçu entretemps une solution satisfaisante, le Conseil Général n'avait plus besoin de prendre des mesures.

Demandes de secours de la part de la
"Deutsche Reichsgewerkschaft der Beamten und Anwärter"
(Syndicat allemand des employés).

On avait été informé que la "Reichsgewerkschaft der Beamten und Anwärter" qui n'est pas affiliée à l'I.T.F., cherche à obtenir des sommes des différentes organisations de chemin de fer en vue de couvrir les frais occasionnés par la grève, qui avait été proclamée par elle sans consultation préalable des autres organisations et qui a été perdue.

Le Conseil Général a été d'avis que les organisations affiliées à l'I.T.F. ne doivent prêter un secours financier que par l'intermédiaire de l'I.T.F. ou sur son invitation. Le Conseil Général espère que les organisations affiliées ne prêteront pas l'oreille à de pareilles demandes et qu'elles répondront à cette "Reichsgewerkschaft" qu'un appui financier international ne peut être donné qu'après appel de l'I.T.F. à cette fin.

25e Anniversaire de la Fédération suédoise
des Ouvriers du Transport.

A l'occasion du 25ième anniversaire de la Fédération suédoise des Ouvriers du Transport, une réunion publique a eu lieu à Stockholm le lundi 3 avril, où devant les ouvriers suédois du transport des discours ont été prononcés par Robert Williams, A. Forstner, M. Bidegaray et J. Döring, membres du Comité Exécutif de l'I.T.F.

x

x

x

L'action de secours de notre Fédération Syndicale Internationale
en faveur des affamés de Russie.

Après que le premier navire de la F.S.I., le "Christian Russ", eût quitté le port de Hambourg à destination de Riga dans la seconde moitié de décembre 1921 avec une cargaison de 1200 tonnes de vivres destinés aux affamés de Russie, on continua sans interruption les préparatifs pour l'expédition au plus tôt d'un second et d'un troisième navire.

Toutefois, la gelée survenue a rendu impossible l'envoi d'un second navire durant le mois de janvier et pendant les premiers jours de février.

Ce ne fut que le 12 février que, grâce aux bons soins des travailleurs italiens, un second navire de la Fédération Syndicale Internationale put quitter Gênes pour se rendre à la Mer Noire.

La cargaison de ce navire qui portait le nom de "Amilcare Cipriani", consistait dans les vivres suivants: Riz 107.425 Kg.; Maïs 64.500 Kg.; biscuit 33.430 Kg.; farine 17.800 Kg.; macaroni 14.240 Kg.; conserves de viande 48.600 Kg.; lait condensé 34.300 Kg.; sucre 10.000 Kg.; marmelade et chocolat 7.175 Kg.; extrait de viande 5.750 Kg.; haricots secs 7.000 Kg.; café 1.800 Kg.; huile d'olives 3.200 Kg.; savon 6.150 Kg.; bougies 1.200 Kg.; médicaments 2.267 Kg.

Ensuite, de petites quantités de thé, cacao, lard, fromage, poisson, etc. 14.250 Kg. de vêtements, 1.725 Kg. de chaussures et 103 Kg. de boutons, aiguilles, fil à coudre, etc.

Le poids total s'élevait à 440.247 Kg. représentant une valeur de 3 millions de lires ou à peu près 400.000 florins hollandais.

Ce navire a été déchargé à Noworosisk et les denrées ont été envoyées par chemin de fer dans la région du Volga.

Dès qu'il a été possible d'atteindre un port dans un des pays limitrophes de Russie, on a immédiatement entrepris l'expédition d'un nouvel envoi de vivres, cette fois-ci pour le district de Chuvash.

Le 7 mars dernier le bateau à vapeur, "Egil", contenant 325.000 Kg. de farine, achetés en Suède par la F.S.I., a été envoyé à Windau - port en Lettonie - et réexpédié par les soins de la Confédération Syndicale de Lettonie; le 11 mars 21 waggon ont été dirigés vers Schikrany, le central dépôt de provisions de la F.S.I. dans la région de Chuvash.

Le 16 mars, le quatrième navire, nommé "Nordorney" est parti de Hambourg à Windau. Ce navire a transporté 456.272 Kg. de seigle; 231.800 Kg. de froment; 23.532½ Kg. de lard; 4.400 Kg. de sucre; 10.117 Kg. de graisse de boeuf; 40.800 boîtes de lait condensé; 3.720 Kg. de poudre de lait; 10.000 Kg. de sago et 29.650 Kg. de malt d'avoine.

Aussitôt ^{après} l'arrivée du navire à Windau, les produits alimentaires ont été déchargés et envoyés immédiatement sur Schikrany.

Au total la F.S.I. a expédié à l'heure actuelle sur le district de Chuvash: 925.000 Kg. de farine de seigle; 456.272 Kg. de seigle; 501.800 Kg. de farine de froment; 94.450 Kg. de sucre; 46.343 Kg. de lard; 16.000 Kg. de produits maggi; 31.315 Kg. de cacao; 5.229 Kg. de thé; 29.650 Kg. de malt d'avoine; 10.000 Kg. de sagou; 25.745 Kg. de saindoux; 10.117 Kg. de graisse de boeuf; 10.000 Kg. de margarine; 3.720 Kg. de poudre de lait, 69.286 boîtes de lait condensé.

Entretiens les quantités suivantes ont déjà été achetées pour le 5e navire qui probablement quittera Hambourg dans la première quinzaine d'avril: 1.045.000 Kg. de seigle; 30.000 Kg. de saindoux; 60.000 Kg. de sucre; 19.039 Kg. de graisse de boeuf; 7.600 Kg. de thé; 11.206 Kg. de cacao; 13.000 Kg. de malt d'avoine.

Ensuite, les articles suivants ont été achetés et attendent une occasion favorable pour être transportés en Russie et y être distribués: 13.405 manteaux et paletots pour hommes; 20.000 bonnets pour hommes; 3.511 manteaux pour femmes; 10.000 p. de chaussettes et une grande quantité d'habits pour enfants, formant un poids total de 38.670 Kg. fabriqués et achetés par la Fédération Syndicale de Tchéco-Slovaquie.

Vu que ce sont avant tout les vivres qui doivent être envoyés en Russie et vu qu'à cause des conditions déplorables où se trouvent les moyens de transport dans la Russie des Soviets, il n'est pas même possible de faire parvenir à leur destination les vivres achetés, dont on a tant besoin, tous les vêtements dont dispose la F.S.I. doivent rester en dépôt pour le moment.

Outre ce qui précède deux lots de médicaments, représentant respectivement une valeur de 50.000 florins et 16.000 florins, ont été mis à la disposition du Professeur Nansen pour son action de secours, tandis qu'une troisième quantité de médicaments, représentant une valeur de Fl.30.000 a été envoyée directement en Géorgie par la F.S.I. pour les hopitaux en détresse de ce pays.

La valeur totale de tous les vivres, médicaments et vêtements achetés et mis à la disposition des affamés de Russie, s'élève à la somme globale de 1.200.000 florins.

Les chiffres mentionnés ci-dessus qui démontrent ce qui a été fait par la F.S.I. en faveur des affamés de Russie, constituent la meilleure réponse à toutes les calomnies et à toutes les insinuations qui ont été répandues de part bolchéviste contre la Fédération Syndicale Internationale d'Amsterdam.

x

x

x

Le lock-out danois et le rôle des "Technische Nothilfe".

La grande lutte danoise ^{ou affectée} se poursuit toujours et 200.000 travailleurs environ sont lock-outés en ce moment. A ce nombre s'ajoutent encore ceux qui étaient déjà chômeurs, ainsi que les ouvriers qui ont été livrés au chômage par suite du lock-out.

Reproduisons encore brièvement la cause de cette lutte. Les employeurs qui sont très puissants au Danemark, se proposent de réduire les salaires, de supprimer la journée de 8 heures et de diminuer les indemnités de travail supplémentaire. L'affaire a été renvoyée à une Commission; cette Commission a proposé une diminution des salaires de 15%.

En ce qui concerne la durée du travail, elle a proposé d'introduire dans les industries où durant certains mois de l'année, les ouvriers ne peuvent pas travailler plus de 8 heures par jour, une prolongation de la durée du travail pour les autres mois, tandis que les contrôleurs, surveillants et ouvriers similaires seraient complètement exclus de la journée de 8 heures.

Finalement, la Commission a proposé qu'un travail supplémentaire à un maximum de 2 heures par jour, serait payé 25% en sus du salaire ordinaire.

Ces propositions ont été rejetées par la Confédération des Syndicats de Danemark, décision qui a été renforcée par un référendum. Pour tout résultat les employeurs ont lock-outé les ouvriers.

Les organisations doivent pour les membres non-lock-outés verser 3 couronnes par semaine à leur centrale syndicale nationale.

En outre, notre organisation des chemins de fer a organisé un mouvement de secours parmi ses membres et l'on a toute raison d'être satisfait des résultats qu'il produit.

Cependant, de même que dans les autres pays scandinaves, ainsi qu'en Allemagne, en Hollande et en Belgique, les "Technische Nothilfe" au Danemark vont intervenir, en prouvant par ceci ce qu'ils ont nié autrefois, c.à.d. qu'ils ne sont autre chose qu'une organisation de sarrazins. Dans le port de Copenhague ce sont les membres des "Technische Nothilfe" qui ont remplacé les travailleurs du port. Il ne s'agit pas ici d'une grève dont cette organisation soi-disant neutre pourrait prétendre que la faute incombe aux ouvriers, mais il s'agit ici d'un lock-out proclamé par conséquent par les patrons ce qui caractérise clairement la nature du travail accompli par les membres des "Technische Nothilfe".

x x
x

Les Japonais en Sibérie.

Le "Hands off Russia Committee" (Comité s'opposant à toute intervention en Russie) demande un boycott.

"Nous autres internationalistes, nous insistons auprès des travailleurs de l'Europe, de l'Amérique, des Colonies britanniques et du monde entier en général, pour qu'ils fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour effectuer un boycott de tous les articles japonais jusqu'au moment où les troupes japonaises auront été complètement retirées de Sibérie."

Voilà qu'écrivent Robert Williams, Ben Tillett, J. Bromley, Neil McLean, J. E. Mills et Robert Smillie dans un appel lancé par le "Hands off Russia Committee" et qui s'adresse aux organisations ouvrières, socialistes et syndicales.

Le Japon avait promis de retirer ses troupes de Sibérie et du Nord du Sakhalin dès que l'ordre serait revenu et qu'un gouvernement fixe aurait été établi.

Au lieu d'insister sur une évacuation immédiate, les autres puissances ont mollement accepté cette promesse en fournissant ainsi au Japon une raison pour maintenir le désordre.

x x
 x

La folie du capitalisme.

Les dépenses des armées d'occupation.

Le Traité de Paix a imposé certaines obligations à l'Allemagne pour le soulagement des conséquences de la guerre en dehors de l'Allemagne. Conformément à ces stipulations une somme de 8.400.000.000 de Marks a été payée par ledit pays. Le résultat de ces stipulations - et il va sans dire que ce sont encore en premier lieu les travailleurs qui dans tous les pays sont les victimes - est un malaise international, comme on n'en avait jamais connu jusqu'à présent.

Mais la plus grande folie consiste sans doute dans le fait que de ces 8½ milliards, plus de 5½ milliards ont été dépensés pour l'entretien des armées d'occupation et pour les commissions instituées en vertu du Traité de Paix.

C'est là l'économie capitaliste de l'ordre social!

N'est-il pas temps que le Traité de Paix soit révisé?

x x
 x

La question de l'arbitrage en cas de conflits ouvriers.

En Norvège un projet de loi est à l'étude au sujet de l'arbitrage obligatoire en cas de conflits ouvriers. Le Conseil fédéral de la Centrale syndicale norvégienne, bien que rejetant l'arbitrage obligatoire, a décidé, en vue du chômage croissant, de considérer la question d'un point de vue tactique. C'est pourquoi le dit Conseil a pris la résolution d'aviser aux représentants ouvriers de ne pas voter contre ce projet de loi.

La dite loi ne sera en vigueur que peu de temps.

Le Conseil Exécutif de la Fédération syndicale, ayant pris cette résolution, le Comité Central du parti ouvrier (communiste) de Norvège se réunit également et résolu, conformément à la décision prise par la Centrale syndicale, de ne pas voter contre le projet de loi.

x x
 x

PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

L'influence des salaires des cheminots sur les prix des marchandises.

Surtout en Amérique la presse bourgeoise a fait ressortir continuellement ces derniers temps que la crise économique actuelle et les prix élevés des marchandises sont dus en grande partie aux salaires élevés des cheminots. La sottise d'une pareille assertion est bien évidente!

Si les taux de salaires de tous les cheminots avaient été augmentés de 100%, l'addition à la valeur moyenne de chaque tonne de marchandises transportée aurait été moins de 1%. Le redoublement des salaires de tous les cheminots, ou en d'autres termes, l'addition de 100% à l'article des salaires des chemins de fer, n'ajouterait que 88 cents américains à chaque 100 dollars de frais de transport.

Bien que la valeur moyenne d'une tonne de marchandises entre les années 1914 et 1919 se soit accrue de \$ 63 ou de 114%, les frais de transport ne furent augmentés que de 80 cents par tonne. En d'autres termes, les marchandises qui en 1914 se vendaient à un prix moyen de \$ 56 par tonne, ont pu se vendre en 1919 à un prix de \$ 56,80 par tonne, sans qu'aucune perte de profit n'ait résulté des frais de transport supplémentaires.

Citons un autre exemple: En 1914, les frais de transport de Chicago à Los Angeles pour un complet manufacturé dans une des fabriques de Chicago et se vendant à un prix de détail de \$ 30, s'élevaient à 16½ cents. En 1919, le prix d'un pareil complet était à peu près de \$ 50: donc \$ 20 de plus, bien que les frais de transport sur une distance de 2.200 lieues ne s'étaient accrus que de 5,6 cents. Si les taux de salaires de tous les cheminots étaient augmentés de 50%, les frais de transport additionnels à payer par l'acheteur sur une distance pareille dépasseraient pas 4 cents ou 8/100 % du prix d'un tel complet.

En 1914, les frais de transport de souliers fabriqués en Nouvelle-Angleterre et transportés par bateau de Boston à Key West, se montaient à 4,8 cents la paire.

En 1919, les taux des frais n'étaient que de 9/10 cent de plus ce qui représente 5,7 cents par paire, bien que le prix de ces souliers eût passé à \$ 10, ce qui signifie une augmentation de \$ 5 ou 100 cents par paire.

x x
x

Les résultats financiers des chemins de fer de Suède en 1921.

En 1921, le montant total des recettes des chemins de fer suédois s'éleva à 257,2 millions de couronnes (en 1920: à 343 millions). Les dépenses s'élevèrent à 250 millions (313,4), de sorte qu'un profit de 7,2 millions de couronnes (29,6) peut être constaté. Le recul des recettes pendant 1921 est dû en grande partie à une diminution dans le transport des marchandises qui fut cause qu'un montant inférieur de 81 millions de couronnes à celui de 1920 fut obtenu. Les recettes du transport des voyageurs reculaient de 100,3 à 90 millions ce qui dénote une diminution de 10,3 millions. Au total 7,1 millions de tonnes furent transportées en 1921 contre 11,6 millions de tonnes en 1920. 5 millions de tonnes de minerais furent transportées en 1921 contre 2,4 millions de tonnes en 1920. Après avoir subi une réduction de 3100 hommes, l'effectif du personnel des chemins de fer suédois au mois de décembre 1921 se chiffrait encore à 27.900.

x x
x

La journée de 8 heures chez les cheminots espagnols.

La journée de 8 heures a été introduite progressivement dans les chemins de fer espagnols. Lorsqu'en avril 1919, la durée du travail fut fixée d'une façon générale à 8 heures les chemins de fer en furent exceptés et on créa un certain nombre de comités consistant en un certain nombre de représentants des compagnies de chemins de fer et de leurs ouvriers, comités qui devaient préparer son introduction dans les divers services des chemins de fer. En conformité avec le résultat de leurs discussions, la durée du travail fut successivement fixée pour les ouvriers des ateliers de locomotives, puis pour ceux de tous les ateliers, plus tard pour le service de la voie, le service des trains et celui des gares. Dans les ateliers, on avait jusqu'ici travaillé 9 heures et chez les ouvriers de la voie le service avait duré de l'aube jusqu'au soir avec une pause d'une heure en hiver et de deux heures en été.

Lors des discussions relatives à la durée du travail sur les locomotives on aborda pour la première fois la question de savoir comment ^{compter} le temps de service. Le résultat a été que le temps en service de réserve a été compté comme service effectif pour 1/3 de sa durée. Là-dessus un décret royal d'octobre 1919 fixa à 8 heures le service moyen pour le service des locomotives comme pour les autres branches, mais accorda un surtemps, allant jusqu'à 14 heures et même 16 heures pour les lignes à voie étroite; il doit y avoir un jour de repos tous les 7 jours. La nouvelle réglementation de la durée du service devait être mise en vigueur dans un délai de 2 ans devant être utilisés à l'éducation de nouveau personnel; la chose est faite maintenant.

Pour les pointeurs de billets, la durée du travail est fixée comme pour les conducteurs de locomotive. Des difficultés spéciales se rencontrèrent dans la fixation relative aux gardes-barrière. Sous la pression des syndicats on obtint pour eux l'approbation du Conseil pour les Réformes sociales, en considération de quoi une ordonnance royale d'octobre 1921 régla la durée du travail pour toutes les autres branches du service des chemins de fer.

La dernière ordonnance assure au personnel des trains la journée de 8 heures ou la semaine de 48 heures et prescrit l'introduction de tableaux de service fixés. Les gardes-barrière sont divisés en 3 classes: pour les passages à niveau avec plus de 24 trains: 3 équipes; de 13 à 24 trains; 2 équipes; au-dessous de 13 trains: 1 seule équipe. Le travail supplémentaire au-delà de 8 heures est payé 25% en sus du tarif horaire usuel. Dans le service des gares on peut travailler jusqu'à 12 heures, les heures supplémentaires étant payées 25% en plus du salaire normal.

Les stipulations relatives aux heures supplémentaires soulevèrent l'opposition de toutes les compagnies de chemins de fer et une nouvelle ordonnance royale de janvier 1922 ordonna l'institution d'une classification des gares et stations en trois groupes d'après l'intensité du trafic et le nombre des trains. La question de la réglementation du temps de service des gardes-barrière se trouvait ainsi en suspens. Pour les gares, on doit faire une différence entre le travail effectif et le temps de réserve, ce dernier n'étant compté que pour moitié. Les heures supplémentaires doivent être rétribuées au tarif ordinaire majoré d'un quart respectivement pour le temps de travail et pour le temps de réserve. La réglementation correspond aux vues des compagnies et doit tenir compte des diverses circonstances dans les différents chemins de fer. Ainsi un cheminot d'une ligne secondaire avec 6 trains par jour, dont le premier circule

à 8 heures du matin et le dernier à 6 heures du soir reste bien 10 heures en service, mais comme pour chaque train on compte 1 heure de travail et que le temps d'attente n'est compté, que pour $\frac{1}{2}$, il ne dépasse pas la journée de 8 heures et ne reçoit donc aucun supplément de salaire.

Les chemins de fer espagnols affirment n'être pas en état de porter la charge accrue des salaires que leur impose la nouvelle réglementation du temps de travail, à la suite de quoi le gouvernement espagnol envisage de leur accorder des avances en couverture de ces dépenses, avances qu'elles devront rembourser quand la nouvelle loi espagnole des chemins de fer sera entrée en vigueur et leur fournira la possibilité d'élever leurs tarifs.

La Réaction en Bulgarie.

Comment le gouvernement bulgare conçoit le droit d'association syndicale:

Le gouvernement a fait passer par l'Assemblée Nationale une loi réactionnaire. Cette loi prive les salariés publiques de leur droit de participer activement dans la vie politique. Les grèves sont défendues. Ceux qui y participent, seront congédiés.

Sauf au personnel de la police, la gendarmerie et l'armée, à tout autre salariés d'état il est accordé le droit d'association syndicale, mais à condition que les organisés soient d'un même métier ou d'un même ministère, c.à.d. on prive les travailleurs du droit de se confédérer.

Les fondateurs d'une organisation des salariés publiques sont obligés d'envoyer la liste des membres du Comité Directeur et le statut de l'organisation au tribunal d'arrondissement à sanctionnement. Le statut ainsi sanctionné et la liste du Comité Directeur seront présentés au ministre respectif.

On est obligé de liquider une organisation à l'exigence de 1/5 d'adhérents en domicile dans le rayon du siège de Comité Directeur.

Il est défendu aux organisations d'inspirer les salariés publiques d'abandonner leurs fonctions, de prendre part aux grèves ou démonstrations contre les intérêts d'état ou contre les autorités publiques. Pour violation de cet article les organisations respectives seront dissoutes et les coupables punis d'une amende de 2000 à 5000 lewas ou à la prison à une année.

x x
 x

F r a n c e .

Ce qui prouve que la force de notre organisation est en voie de se rétablir, c'est qu'en ce moment pour la première fois depuis le conflit, "La Voix des Cheminots", organe de l'Union des Syndicats du Réseau Nord, a reparu.

Pierre Hamp, l'écrivain connu de la "Peine des Hommes", lui-même ex-cheminot et encore affilié à notre Fédération, a écrit le premier article dans ce premier numéro.

x x
 x

Une protestation énergique.

La nouvelle organisation des chemins de fer prescrit la représentation du personnel au Conseil Supérieur des Chemins de fer.

Le Ministre des Travaux Publics a convoqué récemment des délégués du personnel subalterne pour l'élection des représentants dans le Conseil Supérieur.

Sur les conseils de notre Fédération, ces délégués ont refusé de procéder à l'élection et réclamèrent des élections légales. Ceci aussi pour protester contre la manière dans laquelle le ministre et les compagnies refusent toujours les améliorations nécessaires.

Malheureusement une fraction des délégués des cadres moyens n'a pas eu le courage ~~pour~~ *de* suivre cet exemple d'abstention.

Mais la façon dont la désignation des délégués du personnel a eu lieu et le fait que déjà plusieurs d'entre les délégués nommés ont démissionné, n'en fait pas moins un échec pour le ministre réactionnaire qui s'est vanté d'avoir maté le syndicalisme sur les réseaux ferrés.

x x
 x

Le Capitalisme est partout le même.

Par le monde entier le capitalisme emploie les mêmes moyens dans sa lutte pour le maintien de sa position. C'est avec les mêmes moyens que partout sont combattus les efforts de la classe ouvrière vers plus de liberté et plus de bien-être. Avec la ruse et la menace si l'on peut, avec la force s'il le faut. Le mouvement ouvrier indépendant est le gros danger pour la puissance du capitalisme. Et partout on tente de le dominer.

Dans les pays à mouvement ouvrier plus développé le personnel des chemins de fer a déjà fait connaissance avec les diverses tentatives mises en oeuvre pour tenir calme le personnel au moyen de toutes sortes d'institutions sous le patronage des directions "pour le soin des intérêts du personnel".

Le but propre de tout cela était de tenir le personnel éloigné du mouvement ouvrier indépendant, en lutte et conscient de sa classe.

Mais en fin de compte ces tentatives devront avorter vu qu'elles vont à l'encontre du développement social. Mais alors il reste à la classe possédante le recours à la violence (Poursuites des propagandistes des nouvelles idées: renvoi du service, prison si possible, tels sont les moyens).

Voilà donc la méthode que l'on voit partout adopter contre nous. Et nous aurons tous notre tour. Maintenant c'est celui de nos camarades japonais. La presse japonaise nous apporte le rapport suivant:

"Les comités des travailleurs des chemins de fer ont tenu récemment leur troisième congrès annuel. Les principales questions discutées ont été les heures de travail, la substitution des salaires quotidiens aux salaires mensuels et les indemnités d'habillement.

Maintenant se relève parmi les ouvriers un sentiment de mécontentement croissant quant aux résultats obtenus par les comités des cheminots qui avaient été organisés par les autorités ferroviaires dans le but de promouvoir le bien-être des employés. Les activités de ces comités ont diminué et récemment plusieurs essais ont été faits d'organiser des syndicats en dehors des comités.

Les autorités des chemins de fer toutefois ont annoncé leur opposition à la formation de telles unions. Quatre représentants des ouvriers des ateliers de chemins de fer d'Oi près Tokio, où la formation d'un tel syndicat fut empêchée, ont été reçus par le secrétaire du Ministère des chemins de fer le 14 décembre et informés que c'était le désir du Ministère des chemins de fer qu'aucune organisation syndicale indépendante autre que les comités des cheminots ne fût créée."

Nous souhaitons à nos camarades force et courage et persévérance énergique!

x x
x

Les conséquences de la réglementation des échelles mobiles de salaires en Grande-Bretagne.

Conformément aux stipulations, une réunion du Comité Central des Salaires a eu lieu le 21 mars dernier pour examiner la réglementation des indemnités de vie chère, par suite de certaines modifications dans le coût de la vie.

La "Labour Gazette", organe publié par le Ministère du Travail démontre dans son édition de mars que le coût de la vie, tous éléments inclus comme: alimentation, loyer, vêtements, pétrole, lumière, etc. a baissé de 99 à 86 % de majoration sur le taux normal.

C'est pourquoi il a été convenu par contrat qu'une réduction hebdomadaire de 2 sh. sera introduite dans les taux de salaires de tous les hommes adultes visés dans le "Conciliation Act" à partir du 1^{er} avril 1922. Il va sans dire que dans le cas où la réduction de 2 sh. ferait descendre les salaires au-dessous du taux de base, la réduction serait réglée de manière à ne pas franchir la limite du salaire de base.

La réduction du salaire des femmes sera en proportion avec celle des hommes.

x x
x

Coopération plus étroite entre les cheminots et les mineurs américains afin de mieux servir les intérêts des uns et des autres.

Le 22 février 1922, sur la demande de l'organisation des mineurs, une conférence a eu lieu à Chicago où se sont réunis des représentants de mineurs et de cheminots.

A l'unanimité des voix, le communiqué suivant a été publié:

"Les organisations des ouvriers du transport et des mineurs ont été pour la plupart en lutte à des attaques injustifiées contre leur unité, ainsi qu'à des modifications injustes et iniques de leurs taux de salaires et leurs conditions de travail.

Les industriels et financiers intéressés, responsables de cet état de choses, ne sont pas encore satisfaits et sont en train de conduire une propagande intense visant à de nouvelles réductions de salaires et à d'autres changements dans les conditions de travail au détriment des personnes occupées dans ces industries.

C'est pourquoi il est nécessaire que les représentants des organisations associées se réunissent et se mettent au courant de la situation.

Amenés par la nécessité à coordonner nos forces, nous nous déclarons en faveur d'une coopération plus étroite qui servira plus effectivement les intérêts des ouvriers occupés dans les industries fondamentales.

Après mûre délibération et persuadés de notre responsabilité, nous déclarons que la communauté des intérêts des employés de ces industries doit être reconnue, et nous nous proposons d'utiliser toute méthode honnête tendant à nous assurer un paiement suffisant pour les services que nous rendons et à maintenir le niveau de vie requis pour l'Amérique.

Dès qu'il devient clair qu'une des organisations associées est victime d'attaques illégitimes ou bien que son intégrité est menacée, les représentants de chacune des organisations associées ont le devoir de se réunir afin d'envisager la situation et de s'entendre sur les moyens à appliquer pour parer au mieux les attaques. Toute action à entreprendre sous la direction de ce comité doit être approuvée ~~par~~ *par* chaque organisation représentée.

Afin de faciliter la direction des activités des organisations associées, un Comité Exécutif est nommé, composé des principaux comités exécutifs des dites organisations ou de leurs représentants spécialement désignés.

X X
X

Ouvriers du Transport,

=====

Une conférence des représentants des organisations du Transport des États danubiens.

Le dimanche, 12 mars, les représentants des organisations des ouvriers du transport d'Allemagne, d'Autriche, de Tchéco-Slovaquie et de Hongrie ont tenu une conférence à Vienne.

Etaient présents les délégués suivants:

Allemagne Rudolf (Berlin),	Autriche: Forstner
Werthmann(Münich)	Weigl
Tchéco Slovaquie Richter (Prague)	Schmiedek
Hongrie Illes(Budapest)	Hinterberger

A cette conférence ont pris part également les représentants des organisations allemande et tchéco-slovaque des mécaniciens, ainsi que ceux de la Fédération centrale des employés des constructions navales. En outre les fédérations yougoslave et roumaine avaient promis de participer à la conférence, mais leurs représentants se sont vus empêchés au dernier moment.

La conférence avait été projetée et convoquée par la Fédération autrichienne des ouvriers du transport, dans le but de rendre possible une action commune au cours des négociations de salaires prochaines et de créer les bases organisationnelles requises à ce sujet.

Cette nécessité s'était déjà fait sentir avant la guerre et a eu pour résultat que déjà en 1913, après des pourparlers des différentes organisations intéressées, toute la partie navigable du Danube a été indiquée comme domaine de travail à la Fédération autrichienne des ouvriers du transport afin de permettre ainsi une action commune en ce qui concerne les questions de salaires et les conditions du travail dans le domaine de la navigation, ainsi que les questions organisationnelles. La réalisation de ce projet a été suspendue par la guerre qui a éclaté peu après, tandis que l'attitude politique conciliante des divers États, attitude produite par la guerre, rendait la poursuite de ce projet impossible. Actuellement, le Danube se déroule à travers pas moins de sept États, dont les intérêts économiques, financiers et politiques sont les plus différentes qu'on puisse s'imaginer. Les sièges des sociétés de navigation à vapeur du Danube se trouvent soit en Allemagne (Bayerische Lloyd) soit à Vienne (D.D.S.G. ou S.D.G.) soit à Budapest (Ungarische Fluss-Schiffahrtsgesellschaft - Société de navigation fluviale de Hongrie)

Leur domaine d'action s'étend pourtant de Ratisbonne jusqu'à la Mer Noire. Il s'ajoute à ceci que dans les États qui autrefois constituaient la monarchie autrichienne (Tchéco Slovaquie, Yougo-Slavie etc.) de nouvelles sociétés de navigation sont en voie de fondation, sociétés sur lesquelles ni la Fédération des ouvriers du Transport d'Allemagne, ni celle des ouvriers d'Autriche qui jusqu'à présent ont réglé de commun accord les salaires et les conditions de travail des marins du Danube par des contrats avec les sociétés, ne sauraient exercer aucune influence. Néanmoins, des conditions désavantageuses existant éventuellement auprès de ces sociétés étrangères ne sauraient manquer d'exercer une influence dépressive sur les conditions actuelles fixées par contrat. En outre les divers sociétés ont cherché un contact mutuel afin de constituer un front unique contre les organisations des marins au sujet des négociations de salaires qui vont justement commencer cette semaine.

La Conférence mentionnée plus haut, a été réunie en vue de prendre des décisions communes en ce qui concerne la réglementation des rapports mutuels entre les différentes organisations l'élargissement de l'organisations et l'augmentation de cotisation et afin de constituer des directives pour une action commune en matière des salaires.

Après discussion approfondie on en est arrivé à des décisions unanimes sur toutes ces questions. On résolut que dorénavant les organisations des maritimes entreprendront des actions communes dans les questions des salaires, tandis qu'on va également prendre des mesures organisatoires communes pour l'accomplissement de ce travail.

Nous nous proposons de publier les décisions de ladite conférence dans le prochain numéro de notre Bulletin.

X X
X

La Fédération française des Ports et Docks.

Le Comité National de cette Fédération a pu constater dans sa session, un de ces jours que le départ de la Fédération des quelques syndicats ayant fait cause commune avec les diassidents moscovites a été largement compensé en effectifs, par les adhésions des syndicats d'Algérie, notamment Oran (2.000 membres) et par la réorganisation rapide des diverses corporations de Marseille.

D'autre part, des relations sont établies avec les marins fluviaux de l'Alsace-Lorraine et les débardeurs du Rhein, dont l'adhésion est imminente.

X X
X

Nouvelle augmentation de cotisations de la

Fédération allemande des Ouvriers du Transport.

Les dépenses de la caisse de grève de la Fédération allemande des Ouvriers du Transport qui l'année passée se montèrent à 14 millions, se sont élevées pour les deux mois de 1922 déjà à 7 millions de marks.

Vu ces circonstances il a été décidé après l'augmentation des cotisations du mois de décembre de l'année passée d'introduire une nouvelle augmentation à partir du 1^{er} avril 1922.

La réglementation sera comme suit:

Les cotisations hebdomadaires minima, y compris le supplément local se montent à :

1ère classe	10 marks
2ème	8 "
3 "	6 "
4 "	4 "
5 "	2 "

Les membres touchant des salaires hebdomadaires de plus de 600 marks payent les cotisations de la 1ère classe.

de 450 à 600 m.,	ils payent les cotisations de la	2ème classe
de 300 à 450 m.,	" " " "	3ème "
de 150 à 300 m.,	" " " "	4ème "
jusqu'à 150 m.,	" " " "	5ème "

X X
X

25e Anniversaire de la Fédération Allemande des Ouvriers du
Transport, Section Hambourg.

Le siège à Hambourg de la Fédération allemande des Ouvriers du Transport a fêté le 11 mars 1922 dans les locaux partout décorés de la Maison des Syndicats le 25e anniversaire de sa fondation. C'était un double jubilé car en même temps les Gens de mer et les Ouvriers des Ports fêtaient la résurrection de leur force syndicale, consécutive à leur grande grève de 1896/1897 qui dura 16 semaines, du 21 novembre au 6 février.

Depuis le 1er juillet 1910 tous les groupes professionnels du Transport, du Commerce, de Traffic, de la Navigation et des Ports sont réunis en une organisation. Alors qu'autre fois chacun séparément ne se chiffrait que par quelques centaines de membres, c'est maintenant par milles. Au 31 janvier 1921 appartenait à la section des employés de commerce 9.250 membres; à celle des Ouvriers du transport 9287; à celle des Ouvriers du port 14.687; à celle des employés du traffic 9975 et à celle des Gens de Mer 2557; soit au total 47.028 membres. Chaque section a deux gérants (directeurs) 2 présidents rémunérés, 3 caissiers, 2 sténo-dactyles et 3 employés se partagent le travail de bureau et l'encaissement des cotisations syndicales au domicile des membres. Mes deux groupes de l'industrie du Traffic et des Ports ont chacun 10 conceillers d'entreprise chargés de travail et qui collaborent avec la meilleure entente avec les organisations.

La reconnaissance de l'organisation par les patrons est maintenant un fait accompli. Les conditions de salaire et de travail sont réglées dans tous les groupes et branches par des contrats collectifs avec les organisations patronales. La force offensive et combattive de l'organisation s'est considérablement accrue par la fusion, mais la responsabilité n'en est que plus grosse pour la direction.

Devant les tâches et les buts plus vastes, il a fallu négliger quelques petits détails dont on pouvait encore s'occuper auparavant, mais l'unité d'organisation a résisté jusqu'ici à tous les assistants comme, on peut le dire avec confiance, elle le fera encore dans les temps à venir.

x x
 x

GENS DE MER.

La sauvegarde de la vie humaine en mer.

Le congrès de la Fédération française des Officiers radiotélégraphistes a adopté les résolutions suivantes:

Les radiotélégraphistes considérant que les décisions incluses dans la convention de Londres de 1914 doivent recevoir application intégrale;

considérant qu'à huit ans d'intervalle et malgré les déclarations fréquentes faites en diverses commissions ayant eu à se prononcer sur la question, on n'a pas fait ce qu'il aurait fallu pour protéger efficacement la vie humaine en mer et accroître la sécurité de la navigation;

considérant que la classification des navires n'est pas faite et qu'ainsi n'est pas encore rationnellement organisé le service de veille à bord des navires, que la responsabilité tout entière d'accidents maritimes passés ou à venir incombe de ce fait aux pouvoirs qui ont charge de faire appliquer les décisions;

émettent le vœu:

que le sous-secrétaire d'Etat de la Marine marchande et le sous-secrétaire d'Etat des P.T.T., chacun et ce qui le concerne, prennent toutes dispositions:

1. pour réunir, avant Pâques, la commission chargée de la classification des navires;
2. pour faire respecter les règlements internationaux (Convention de Londres de 1914 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer).

x x x

Le Conseil national des Officiers radiotélégraphistes de la Marine marchande:

considérant que sur certains navires le service de la sauvegarde de la vie humaine en mer n'est pas assuré efficacement;

considérant que divers accessoires en matériel sont indispensables pour que ce service puisse donner son plein rendement et satisfaire à la Convention de Londres de 1914;

émet le vœu:

que sur tous les navires effectuant un service de T.S.F. une antenne de sécurité soit disposée à poste fixe;

que sur les navires à presse, le service d'écoute soit assuré indépendamment du service de presse et que ces navires soient pourvus d'une installation d'écoute indépendante;

qu'en égard de l'application de la Convention radiotélégraphique internationale de Londres 1912, une licence délivrée par l'Administration des P.T.T., classant la catégorie du navire intéressé soit affichée, à un endroit visible, dans le poste de T.S.F.

x x
x

Un Congrès International de la Navigation.

L'an prochain, va avoir lieu, à Londres, un congrès international de la navigation qui traitera les questions suivantes:

1. Section de la navigation intérieure:

a) Amélioration du régime des cours d'eau par régularisation, dragage ou à l'aide de réservoirs. Détermination des cas dans lesquels il est préférable de recourir à l'un ou l'autre de ces procédés, plutôt qu'à la canalisation pure et simple, ou à la construction d'un canal latéral.

Dimension à donner, dans un pays déterminé, aux canaux à grand trafic. Principes d'exécution. Aménagement des écluses et dimensions à leur donner.

Aménagement des ports fluviaux (intermédiaires ou terminaux). Etude des méthodes propres à faciliter la collaboration de la voie ferrée et de la voie d'eau.

b) Communications diverses.

Emploi du béton armé dans les travaux hydrauliques.

Rapports sur les travaux exécutés, les mesures adoptées ou proposées, en vue d'améliorer ou de développer les lignes de navigation intérieure, aussi bien que pour assurer la protection des rives des grandes voies d'eau.

Aménagement de la navigation sur les cours d'eau larges, mais de faible profondeur.

2. Section de la navigation maritime:

a) Questions inscrites au programme:

Entrée au bassin et réparation des navires. Dimensions à donner aux canaux maritimes.

Outillage mécanique des ports.

b) Communications diverses.

Dragues à grand rendement, procédés employés pour détruire ou déplacer les roches sous-marines.

Rapports sur les entreprises de grande envergure les plus récentes exécutées dans d'importants ports maritimes, en ce qui concerne notamment les brise-lames. Applications du béton armé: moyens employés pour assurer sa conservation.

Ponts et transbordeurs. Construction de tunnels sous des voies d'eau, études économiques et techniques s'y rapportant. Sécurité de la navigation. Balises et feux flottants.

BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

ITF

No.

AMSTERDAM,
VONDELSTRAAT 61.

A t t e n t i o n !

Nos organisations affiliées sont instamment priées d'envoyer au Bureau de l'I.T.F. des exemplaires de leurs rapports annuels et autres. Les organisations, dont le rapport annuel sur 1921 a déjà paru, sont priées de nous en faire parvenir un exemplaire dans le plus bref délai.

x

x

x

BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

ITF

N^o

AMSTERDAM,
VONDELSTRAAT 61.

A t t e n t i o n !

Nos organisations affiliées sont instamment priées d'envoyer au Bureau de l'I.T.F. des exemplaires de leurs rapports annuels et autres. Les organisations, dont le rapport annuel sur 1921 a déjà paru, sont priées de nous en faire parvenir un exemplaire dans le plus bref délai.

x x
 x