

BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.



N° 20/21/22.

AMSTERDAM, le 15 août 1922.
VONDELSTRAAT 61.

COMMUNICATIONS DIVERSES.

REUNION DU COMITE EXECUTIF DE LA FEDERATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

L'assemblée trimestrielle du Comité Exécutif de l'I.T.F., a eu lieu à Amsterdam dans le bâtiment de la Fédération Syndicale Internationale les 4 et 5 juillet dernier.

Participaient à la réunion : J. Döring, (Allemagne), M. Bidegaray (France), A. Forstner (Autriche) Ch. Lindley (Suède) et le Secrétaire, Edo Fimmen. Assistaient également P. Moltmaker et W. Mathans membres du Comité hollandais de l'I.T.F. Un conflit de salaire avait empêché Robert Williams (Angleterre) de se rendre à Amsterdam; J. Brautigam (membre du Comité hollandais) avait également fait savoir qu'il ne pouvait assister à l'assemblée.

X X X X

RAPPORTS.

L'assemblée approuva à l'unanimité le Rapport du Secrétaire Edo Fimmen sur la période avril-juin 1922 ainsi que les rapports présentés par les membres Bidegaray et Lindley sur les travaux dont ils avaient été chargés par l'I.T.F.

Le rapport financier sur l'année 1921 fut également approuvé.

X X X X

CONGRES A VIENNE.

Le Comité Exécutif prit connaissance avec satisfaction des mesures préparatoires prises par le membre Forstner de concert avec le Secrétaire en vue du Congrès de l'I.T.F. qui se tiendra à Vienne les 2 octobre 1922 et jours suivants.

On résolut d'ajouter quelques points à l'ordre du jour; on fixa aussi l'ordre du jour des conférences spéciales des Marins, des Travailleurs des Ports et Docks et des Cheminots.

X X X X

AFFILIATIONS.

On vota l'admission à l'I.T.F. à partir du 1er juillet 1922 de la Fédération italienne des Gens de Mer (effectif 10.000 membres). La dite fédération qui avait demandé l'admission à l'I.T.F. s'était détachée en vue de celle-ci de la "International Seafarers' Federation" de Havelock Wilson.

X X X X

LETTRE DE LA FEDERATION PAN-RUSSE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

On avait reçu des lettres de la susdite Fédération du soi-disant Comité International de Propagande des Ouvriers du Transport et de la Fédération bulgare des Ouvriers du Transport par lesquelles ces organisations se plaignaient que le Comité Exécutif et le Conseil Général de l'I.T.F. eussent décidé l'expulsion de la "Nederlandsche Federatie van Transportarbeiders" (Siège à Rotterdam) et le refus d'admettre la Fédération Bulgare des Ouvriers du Transport.

L'assemblée résolut de répondre à ces lettres que la critique de l'activité de l'I.T.F. est exclusivement aux organisations affiliées au Congrès même de l'I.T.F. et que les objections contre l'expulsion ou le refus d'admission doivent être adressées également au Congrès; en outre, que des organisations affiliées à l'Internationale des Syndicats rouges, que ce soit directement ou indirectement, ne peuvent entrer en ligne de compte pour ce qui concerne l'admission à l'I.T.F.

x x x

CONFLIT DES OUVRIERS DES PORTS ET DOCKS

DE MARSEILLE.

Ayant reçu des Dockers français un exposé de la situation dans le port de Marseille où les patrons tâchent de saboter la journée de 8 heures et de diminuer les salaires, le Comité Exécutif résolut de boycotter les navires venant de Marseille et de prélever en outre une somme pour secourir les lock-outés et de faire appel aux organisations affiliées pour des secours financiers.

x x x

SECOURS A L'ORGANISATION DES GENS DE MER LETTONIENS.

En réponse à la demande de la susdite organisation le Comité Exécutif de l'I.T.F. a résolu de subventionner l'organisation des Gens de Mer lettoniens provisoirement pour une période de 6 mois afin de la mettre en état de poursuivre ses travaux et sa propagande.

x x x

L'ATTITUDE DE L'I.T.F. A L'EGARD DE LA CONFERENCE MARITIME DE LA

FEDERATION INTERNATIONALE DES GENS DE MER .

Le Comité Exécutif a pris connaissance du fait que l'"International Seafarers' Federation" se propose de tenir à Paris une conférence des représentants des Gens de Mer et qu'elle y a invité aussi des organisations affiliées à l'I.T.F.

Conformément aux décisions des Conférences maritimes de l'I.T.F. à Anvers (novembre 1921) et Hambourg (janvier 1922) confirmées ultérieurement par le Conseil Général, le Comité Exécutif décide d'informer les organisations affiliées que la participation à une conférence convoquée par la dite Internationale des Gens de Mer est contraire aux décisions de l'I.T.F. et ne saurait donc être tolérée.

L'I.T.F. tiendra une conférence spéciale des Gens de Mer à l'occasion de son Congrès général qui se tiendra à Vienne dans les premiers jours d'octobre.

x x x

COTISATIONS.

Vu les difficultés résultant de la fixation des cotisations d'après le cours de change hollandais ou du calcul d'après le cours d'avant guerre avec en plus un certain pourcentage pour les pays à change déprécié. le Comité Exécutif a adopté un autre principe à savoir le paiement des cotisations en proportion du salaire horaire moyen.

On se renseignera dans le but de pouvoir fixer le montant total des revenus de l'I.T.F. en se basant sur ce principe.

x x x

REUNION DU CONSEIL GENERAL.

On résolut de tenir la réunion prochaine du Conseil Général de l'I.T.F. à Vienne, le 30 septembre 1922 durant les jours précédents le Congrès Général.

x x

x

UNE RECTIFICATION.

Au cours de ces derniers mois l'I.T.F. a pu se flatter d'intéresser tout particulièrement le Comité International de Propagande des Ouvriers du Transport qui s'est fondé à Moskou il y a un an. Ce Comité s'est fait le censeur des faits et gestes de l'I.T.F. ce qui revient à dire que ces messieurs déversent sur l'I.T.F. ses organisations affiliées et ses dirigeants des torrents de calomnie et de mensonges.

C'est ainsi qu'ils déclarent à qui veut les écouter que l'I.T.F. a exclu l'Organisation des Ouvriers du Transport en Finlande. Si nous reproduisons la lettre suivante ce n'est pas que nous croyons tarir le torrent de calomnies du Comité de Propagande "révolutionnaire", qui, lui, sait parfaitement à quoi s'en tenir. Mais nous tenons à démontrer à tous les ouvriers du transport ce qu'il signifient les écrivaineries et la soi-disante agitation dirigées par ces messieurs contre l'I.T.F. Ajoutons que ce n'est pas l'I.T.F. qui a adressé cette lettre aux Ouvriers du Transport de Finlande mais que c'est au contraire cette dernière organisation qui nous l'a envoyée.

H e l s i n g f o r s , le 21 Oct. 1921.

A la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

Chers Camarades,

Le Congrès de la Fédération des Ouvriers du Transport de Finlande tenu à Helsingfors les 3 et 4 octobre a décidé de se former en ligue avec l'organisation des Scieurs et celle des Ouvriers d'Usine de Finlande. Cette Tripple Alliance nouvelle inaugurera son activité commune le 1er janvier 1922.

Le Congrès a également décidé à l'unanimité de quitter la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport vu que l'I.T.F. coopère avec la Fédération Syndicale Internationale d'Amsterdam dont les ouvriers de Finlande se sont séparés précédemment.

Le Congrès s'est rallié en principe au point de vue de l'Internationale des Syndicats rouges de Moscou et a invité le Comité Exécutif de la C.G.T. de Finlande à tenir parmi les ouvriers un référendum concernant l'affiliation à l'Internationale rouge.

Recevez, Camarades, nos fraternelles salutations.

(Nom de l'organisation)

Signée Kaarlo Karila

Secrétaire.

Ce n'est donc pas, par conséquent, l'I.T.F. qui a exclu les Ouvriers du Transport de Finlande mais c'est l'organisation finlandaise elle-même qui a fait la sottise de renoncer à sa qualité de membre de l'I.T.F. vu qu'elle attend apparemment plus de salut et plus de solidarité, de l'Internationale des Syndicats rouges que des Organisations groupées dans l'I.T.F.

Action de secours

en faveur des Ouvriers du Port de Marseille.

Jusqu'à la date du 15 août, les montants suivants ont été reçus comme secours aux Ouvriers des Ports et Docks de Marseille:

Allemagne	! Deutscher Transportarbeiter	!	
	! Verband (Ouvriers du	!	
	! Transport)	!	Mk. 200.000.-
Grande-Bretagne	! The National Union of Railway-	!	
	! men (Cheminots)	!	£ 100.--
Hollande	! Centrale Bond van Transport-	!	
	! arbeiders (Ouvriers du	!	
	! Transport)	!	Fl. 1.000.-
	! Nederlandsche Vereeniging van	!	
	! Spoor- en Tramwegpersoneel	!	
	! (Cheminots et Tramways)	!	Frs. 2.000.-
Irlande	! Irish Transport & General	!	
	! Workers' Union (Ouvriers du	!	
	! Transport et Ouvriers non-	!	
	! qualifiés)	!	£ 100.--
Luxembourg	! Fédération Nationale des	!	
	! Cheminots Luxembourgeois	!	Frs. 500.-
Tchéco-Slovaquie	! Verband der Eisenbahner	!	
	! (Cheminots)	!	Kr. 6.000.-
	! Verband der Handels-, Transport-	!	
	! u. Verkehrsarbeiter und	!	
	! -Arbeiterinnen (Ouvriers et	!	
	! Ouvrières du Commerce, du	!	
	! Transport et des Communica-	!	
	! tions)	!	Frs. 1.000.-
Suède	! Svenska Transportarbetare-	!	
	! förbundet (Ouvriers du	!	
	! Transport)	!	Frs. 1.000.-

x x
x

Programme des camarades autrichiens

pour le séjour à Vienne des délégués au Congrès International.

Le lundi 2 octobre au soir la "Bildungsstelle" (Comité d'éducation) des organisations ouvrières de Vienne organisera des représentations théâtrales classiques à l'ancien Théâtre de la Cour et à l'Opéra national (Hofburgtheater et Staatsoper). Les délégués auront le choix entre le théâtre ou la musique classiques. On est prié de demander le plus tôt possible les coupons d'entrée qui seront délivrés le lundi 2 octobre. Les prix seront modérés.

Le mardi 3 octobre, se tiendra dans Katharinenhalle de Weigl, Vienne XII, Schönbrunnerstrasse, une assemblée des Cheminots et des Ouvriers du Transport où des délégués étrangers prendront la parole, ce qui fournira aux cheminots de Vienne l'occasion d'entrer en relations directes avec les délégués.

Le mercredi 4 octobre on donnera un concert dans la Salle du Trône de l'ancien Palais Impérial, auquel seront invités les délégués par les organisations viennoises.

Le jeudi 5 octobre la Salle du Congrès ne sera pas disponible. L'après-midi sera donc utilisée d'une autre façon. Dans le but de fournir aux délégués l'occasion de visiter la ville, de passer la soirée en entendant la musique et les chants populaires viennois et d'entrer en relation avec les fonctionnaires des organisations autrichiennes, on fera après le lunch une promenade dans la ville dans la voiture de luxe des tramways viennois. La promenade en tramway aboutira à l'ancien Palais de Plaisance Schönbrunn où a résidé l'ancien empereur et un siècle auparavant Napoléon I lors de l'occupation de Vienne. Après avoir visité le parc et le Palais les délégués, leurs familles et les principaux fonctionnaires des organisations viennoises se réuniront à un diner en commun à Hietzing, Ottakringerbrau, où les délégués auront l'occasion d'entendre la musique et le chant populaire viennois.

Dans le cas où il se trouverait des délégués désireux d'apprendre à connaître les superbes environs de Vienne et de faire une excursion en chemin de fer à la montagne, ils pourront se présenter à cet effet au Congrès vendredi ou samedi.

x x
x

Les ouvriers des transports et communications de Moscou
contre le meurtre judiciaire perpétré en Russie-Soviétique.

Les documents dont nous disposons nous fournissent quelques exemples de la forme réelle que revêtit la "Démonstration" de Moscou dirigée contre les socialistes révolutionnaires inculpés qui expièrent dans les mines de la Sibérie leurs tentatives révolutionnaires et la fondation, en 1905, des syndicats russes alors que Monsieur Zinowjew et consorts encombraient les cafés de la Suisse et que Monsieur Losowski différait prudemment son entrée à l'organisation à 1917, date à laquelle il pouvait s'enrôler sans danger. Dans les services électriques on recueillit durant des journées entières des signatures pour la peine capitale. Malgré la pression énergique exercée par l'Administration, elle n'obtint qu'un petit nombre de signatures. Sur 1500 ouvriers, 2 à 300 participèrent à la démonstration.

Après le discours d'un Communiste les ouvriers des Tramways de Miuski demandèrent pourquoi on les incitait à manifester pour la peine de mort. "Nous sommes contre la peine capitale. En 1917 nous avons manifesté avec vous contre son application." On ne soumit pas au vote la résolution proposée. Les ouvriers s'abstinrent de participer à la démonstration. L'assemblée du personnel des tramways Presna se dispersa au moment où elle apprit que le procès des révolutionnaires socialistes figurait à l'ordre du jour. Les membres ne participèrent pas à la démonstration. Dans les ateliers des Chemins de fer de Sawelow 60 à 70 ouvriers sur 4000 participèrent à la démonstration. Dans l'assemblée du personnel 19 voix seulement se prononcèrent pour la peine de mort. Lorsque plus tard la résolution fut déposée dans les diverses sections pour l'apposition des signatures, les menaces de la direction ne purent déterminer que 90 à 100 ouvriers à signer.

x x
x

PERSONNEL DES CHEMINS DE FER.

A n g l e t e r r e .

Réduction de salaire pour les cheminots.....

parce que les salaires dans l'industrie privée sont trop bas.

Sous prétexte que les indemnités de vie chère ont été diminuées dans la construction mécanique, les directions des Chemins de fer de la Grande-Bretagne veulent introduire la même diminution de salaire pour les ouvriers métallurgistes dans les ateliers des Chemins de fer.

Les cheminots sont encore répartis, au point de vue organisatoire, sur diverses organisations.

Les pourparlers tenus entre notre N.U.R. (Organisation Nationale des Cheminots) et les organisations intéressées les ont décidées à refuser cette diminution "automatique".

x x
 x

Les intérêts des catégories sont eux aussi le mieux servis
par l'organisation d'ensemble de tous les services.

La "Railway Clerks' Association" (employés des services administratifs des chemins de fer) avait déjà conclu un contrat avec les "Great North of Scotland and Highland Railways" (Compagnies des chemins de fer d'Ecosse), stipulant une réduction de 7½ % des salaires des employés des services administratifs à partir du 3 juillet.

La "National Union of Railwaymen" (Cheminots) intéressée dans cette convention, ayant pris connaissance de ce fait, a informé incontinent les compagnies en question qu'en sa qualité de partie intéressée aux contrats nationaux touchant les employés administratifs, elle ne pouvait tolérer aucune modification aux conditions de travail des travailleurs en question.

La seule attitude correcte dans des circonstances de ce genre c'est que toute partie liée par convention doit être consultée au cas où le désir d'une modification est exprimé. La National Union n'avait pas été consultée et les compagnies, mises au courant ont reconnu le bien fondé de l'objection. Elles ont déclaré cependant que la "Railway Clerks' Association" avait suggéré qu'il n'y aurait aucune difficulté du côté de la N.U.R. Cela était regrettable d'autant plus que la N.U.R. avait des membres impliqués.

Une entrevue entre les représentants des compagnies et ceux de la N.U.R. a eu pour résultat que les compagnies ont déclaré à la "National Union of Railwaymen" que la réduction convenue avec la "Railway Clerks' Association" a été ajournée.

x x
 x

A m é r i q u e .

Un premier résultat du personnel des ateliers.

Une réduction de salaires ayant été annoncée, le personnel d'atelier s'est engagé dans une grève qui dure depuis le 1^{er} juillet.

Les grévistes tiennent bon malgré toutes les mesures prises par le Gouvernement et les autres autorités pour faire échouer la grève, mesures qui consistent à déclarer illégale la grève et à encourager la sarrasinage.

Un des dirigeants a déclaré que la grève ne serait pas levée avant que justice fût faite: si c'est nécessaire, elle sera poursuivie pendant des mois encore jusqu'à ce que les employeurs soient disposés à des pourparlers.

En attendant, les difficultés du trafic deviennent de plus en plus grandes; nombre de trains ont été supprimés et au dire des experts, il faut s'attendre prochainement à une limitation plus grande encore du nombre des trains. Les ouvriers d'atelier savent que ce sont eux qui portent le premier coup dans la lutte de tous les ouvriers et puisent des forces nouvelles dans cette conviction.

Ils ont déjà conquis un grand avantage.

Jusqu'à ce jour les cheminots américains étaient profondément divisés en ce qui concerne l'organisation, même le personnel d'atelier était réparti sur un nombre considérable d'organisations.

Le "Locomotive Engineers' Journal", organe des mécaniciens de locomotive en Amérique, écrit à ce sujet:

"La nécessité est la mère du progrès. Convaincues qu'elles doivent s'unir sous peine d'être battues séparément, les diverses organisations engagées dans la grève du personnel d'atelier ont écarté les vaines considérations théoriques sur le fusionnement pour donner au monde du travail américain l'exemple impressionnant de la valeur d'un front uni tendant vers un même but et de l'unité de commandement sur le champ de bataille industriel. Ceux qui ne regardent pas à travers des verres de couleur, se rendent bientôt compte de la signification de ce fait. Pour tous les buts d'ordre pratique, les métiers d'ateliers agissent comme une seule organisation dans la crise présente. L'ancien isolement ne reviendra jamais complètement. Il faut que les organisations (et telle est leur volonté) conservent le caractère que leur prête le métier, mais un esprit nouveau les anime, les unissant dans une organisation destinée à gagner en puissance au cours des années futures."

La leçon tirée du conflit présent sera qu'on mettra fin à l'isolement en diverses organisations par catégorie telles que: personnel d'atelier, de locomotive, fonctionnaires, personnel roulant, ouvriers de la voie, de la manoeuvre, sémaphoristes, télégraphistes et autres catégories, système actuellement encore en vigueur.

Lorsqu'il aura été créé une seule Organisation Générale, ce sera également la fin du gaspillage de force, d'argent, de temps et d'énergie que l'on constate dans les organisations actuelles. Et il sera mis fin aussi à l'isolement de toute relation internationale avec notre I.T.F.

En attendant nous souhaitons un plein succès à l'action des camarades d'Amérique.

Union scandinave des Conducteurs de locomotive.

La "Nordiska Lokomotivmannaförbundet" a tenu à Copenhague les 27-30 juin dernier son Congrès triennal.

L'effectif total de l'Union s'élève aujourd'hui à 9.297 membres, dont 5.235 pour la Suède, 2.446 pour le Danemark et 1616 pour la Norvège. Durant les trois années, sur lesquelles s'étend le rapport, l'effectif s'est accru de 647 membres.

A la fin de 1920, l'effectif total se montait à 9.600 membres, ce qui correspond à un accroissement d'environ 1000 membres. Cet effectif a fléchi quelque peu à cause du licenciement d'un nombre considérable de personnel des Chemins de Fer de l'Etat suédois ce qui a entraîné la démission de plus de 350 membres de la section suédoise.

La section norvégienne exprima sa vive gratitude aux sections suédoises et danoises pour les secours prêtés lors de la grève de 1920.

Le Congrès approuva les rapports qui lui furent présentés.

Emil Sandberg rapporta sur la question du contrôle ouvrier des entreprises. Le Congrès adopta une résolution prise, ce concernant, par le secrétariat.

Le camarade Mortensen de Esbjerg (Danemark) fut réélu Président.

x x
 x

S u è d e .

Une grève a éclaté sur le réseau des Chemins de fer privés de Suède. Ce conflit qui peut être de fort longue durée, est une protestation contre des réductions de salaires en perspective.

Par rapport à ce conflit, le Secrétariat de l'Union des Cheminots de Norvège s'est réuni à Stockholm les 3 et 4 août dernier pour arrêter l'attitude qu'observera l'Union à l'égard de ce conflit. Ayant amplement examiné la situation ainsi que les revendications des organisations, le Secrétariat rédigea unanimement la résolution suivante:

"Le Secrétariat de l'Union des Cheminots de Norvège approuve les mesures projetées par les Cheminots suédois aux fins de défendre leurs intérêts économiques.

Le Secrétariat constate que les salaires actuellement en vigueur sur les réseaux des Chemins de fer privés en Suède sont inférieurs à ceux des autres pays du nord.

Par conséquent, le Secrétariat se déclare disposé à garantir aux camarades suédois son aide financière et morale dans l'acceptation la plus étendue du terme."

La "Nordisk Jernbanemands Union" (Cheminots de Norvège) est un organe central des Unions Générales du Personnel des Chemins de fer en Suède, Norvège et Danemark. Les diverses organisations professionnelles du personnel de locomotive, formant la "Nordisk Lokomotiv Forbund" (conducteurs de locomotives de Norvège), sont également affiliées à l'Union Générale.

x x
 x

OUVRIERS DU TRANSPORT.

La grève dans la navigation sur le Rhin.

Depuis le 20 juillet, tout le personnel de bateaux hollandais naviguant en Allemagne et en Belgique est en grève.

Les armateurs menaçaient d'une réduction de salaires de 10% depuis juin 1921 déjà. Elle a pu être ajournée jusqu'à la fin de 1922. Mais, en février, une des grosses firmes, l'Union Commerciale Charbonnière, soutenue par son syndicat du personnel et profitant de la mauvaise situation du trafic, introduisit une réduction de salaires de 10%. Les autres armateurs, qui étaient encore liés jusqu'à la fin de février par un contrat avec l'Union Centrale des Ouvriers du Transport, prirent la décision de passer également à une réduction de salaires à cette dernière date. Il y a lieu de remarquer que l'Union Commerciale Charbonnière était, jusqu'à décembre 1921, membre de la Commission des Armateurs qui avait souscrit un contrat collectif de travail.

La dite réduction de salaires opérée 1 mois auparavant par l'Union Commerciale Charbonnière, jointe à la mauvaise situation de l'industrie, firent qu'à l'application générale, en mars, du salaire réduit, les ouvriers ne manifestèrent aucune opposition. Mais aucun contrat ne fut conclu avec ces salaires réduits.

Lorsqu'en juillet, la conjoncture fut devenue meilleure et l'état d'esprit des travailleurs devenu tel que l'Union Centrale prévit que le mécontentement allait se manifester ouvertement, elle tenta de s'entendre avec les armateurs pour revenir aux salaires antérieurs. Ces négociations n'eurent d'autre résultat que le maintien des salaires existants; on proposa même un règlement pour les équipages pire que celui qu'il remplaçait, tandis que, si on était parvenu à s'entendre, un contrat pouvait être conclu jusqu'en mars 1923. Ces propositions furent repoussées par les travailleurs en diverses réunions. Il y a lieu de remarquer à ce sujet que, pendant la guerre, les salaires ne s'étaient pas accrus dans cette industrie dans la même mesure que dans les autres. Cela provenait de ce que la navigation rhénane trafiquant exclusivement avec l'Allemagne, en ce moment si faible économiquement parlant, traversait une période très critique. La réduction des salaires n'était donc pas justifiée dans ces conditions.

Devant le refus des patrons, devant la provocation du règlement aggravé appliqué aux équipages, les ouvriers ont commencé leur opposition. Le mot d'ordre de grève a été suivi unanimement. Depuis le 10 juillet, aucun bateau sous pavillon hollandais n'est plus parti pour l'Allemagne ou la Belgique ou inversement. Depuis longtemps déjà, une entente existait avec l'Union Allemande des Ouvriers du Transport, l'Union Allemande des Mécaniciens et Chauffeurs et l'Union Belge des Ouvriers du Transport pour un appui éventuel. Cet appui fut effectivement accordé dès le début de la grève: aucun bateau belge ne partit de ou pour la Hollande et, d'accord avec les organisations allemandes, un accord efficace fut conclu. En vertu de cet accord, aucun remorqueur hollandais ne devait être ravitaillé en charbon, aucun chaland hollandais ne devait être chargé, déchargé ou remorqué et aucun bateau hollandais en provenance ou à destination de l'Allemagne ou de la Hollande ne devait être chargé ou déchargé.

Ces dernières mesures furent de grande portée et ne manquèrent pas d'exercer une forte pression sur les employeurs. Au début, patrons et ouvriers ne montrèrent aucune attitude conciliante. Mais, finalement, ce furent les patrons qui, après 5 semaines de grève, se montrèrent disposés à conclure un accord sur la base des conditions qu'ils avaient antérieurement proposées et cela pour une durée d'un an, c.à.d. jusqu'à juillet 1923. Ils y furent amenés par la crainte et la pression de l'aide internationale et même la Direction de l'Union Commerciale Charbonnière, promotrice de la réduction des salaires, s'y rallia. Les grévistes tiennent toujours, persuadés de leur bon droit et fortifiés par l'idée que le droit est de leur côté. Les salaires dans la navigation rhénane sont beaucoup plus bas que dans beaucoup d'autres industries, alors que, pour ces ouvriers le coût de la vie est bien plus élevé que pour les travailleurs occupés à lieu fixe. Il ne saurait donc être question de réduction de salaires pour cette catégorie de travailleurs.

x x
 x

A l l e m a g n e .

Quelle serait la situation sans organisation puissante?

Au cours de l'année 1921, l'Union des Ouvriers du Transport d'Allemagne a su extraire en augmentations de salaires près de 5 milliard 321 millions de marks des poches des employeurs au profit de ses membres.

Ceci ne veut pas dire que la position des Ouvriers du Transport d'Allemagne soit brillante, loin de là, c'est toujours le contraire.

Mais sans l'organisation puissante et active qu'est l'Union des Ouvriers du Transport d'Allemagne, leur situation serait bien pire qu'aujourd'hui, tant au point de vue matériel qu'au point de vue moral.

Au cours de l'année il y a eu 6643 mouvements de salaires et grèves où étaient impliqués 791.128 personnes et exigeant le décaissement par l'Union de plus de 15 millions de marks.

x x
 x

3

LE CONGRES DE L'UNION BELGE DES OUVRIERS
DU TRANSPORT.

L'Union belge des Ouvriers du Transport a tenu son congrès à Ostende, les 27, 28 et 29 mai.

Des délégués d'Angleterre, des Pays-Bas et de France participaient au Congrès et l'I.T.F. était représentée par Edo Fimmen. La Fédération allemande des Ouvriers du Transport avaient envoyé leurs vœux par télégramme.

Le rapport moral et financier présenté faisait partie d'un important volume retraçant la vie de l'Union depuis sa création en 1913.

On voit par le rapport annuel que l'Union qui avait beaucoup perdu de sa force pendant la guerre a reconquis une grande influence de sorte qu'il a été possible d'obtenir des avantages considérables pour les membres; ainsi depuis l'armistice les salaires ont augmenté de 400 à 500% comparativement à ceux de 1914.

Les effectifs de la Centrale sont restés stationnaires. Le nombre de cotisations perçues correspond à une moyenne de 26,850 affiliés. En fait, l'effectif de la Centrale dépasse 30.000 adhérents. L'encaisse s'élevait à 1.095.000 francs à fin 1921.

Le Comité proposait une augmentation de la cotisation, de manière à pouvoir porter l'indemnité de Grève de 3fr.50 à 6 francs par jour. Le long débat qui en est résulté a montré que beaucoup de sections étaient peu enthousiastes de cette proposition, et la question a été renvoyée au Comité national.

x x x

On adopta à l'unanimité des ordres du jour exigeant l'application aux gens de mer de la loi sur les accidents de travail ainsi que la retraite de vieillesse pour les dockers; on adopta également une résolution demandant la stricte application de la loi des huit heures à toutes les branches de l'industrie du transport.

On a adopté après quelque discussion une proposition du Comité Exécutif tendant à instituer des cours de préparation pour de jeunes membres aux fonctions de dirigeant syndicaliste. Le commentaire à cette proposition signale la pénurie de dirigeants syndicalistes et souligne le fait que les futurs dirigeants auront à répondre à de grandes exigences.

On exigera des élèves-dirigeants qu'ils aient suivi les cours de l'Ecole Ouvrière Supérieure.

x x x

REUNION ANNUELLE DU CONSEIL GENERAL

DE LA FEDERATION NATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

La douzième réunion annuelle du Conseil Général de la National Transportworkers' Federation a eu lieu à Cardiff les 8 et 9 juin dernier.

Dans son discours présidentiel Harry Gosling s'exprima comme suit :

Notre position serait autrement avantageuse aujourd'hui si la solidarité dont nous avons fait preuve dans les grèves, lock-outs et conflits syndicalistes en général s'était manifestée sous forme de solidarité politique devant l'urne du scrutin.

On peut estimer à £ 500.000.000 la réduction totale des salaires de la classe ouvrière occupée depuis la fin de 1920. Malgré cela le Gouvernement n'a pas fait la moindre tentative pour réduire les intérêts des £ 8.000.000.000 qui représentent à l'heure qu'il est la dette de guerre. Aujourd'hui le peuple paye en chiffres ronds £ 400.000.000 aux détenteurs d'obligations pour les divers ^{ment} intérêts des emprunts de guerre qui représentaient générale les bénéfices de guerre, tirés des sacrifices de la classe ouvrière.

x x x

REORGANISATION DE LA FEDERATION.

Le Comité Exécutif de la Fédération a présenté aux Congrès de nouveaux statuts permettant l'admission de syndicats des Cheminots, la Fédération désirant réunir la National Union of Railwaymen (Cheminots) et l'Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen (Mécaniciens et Chauffeurs de locomotive). Robert Williams, propose d'adopter les Statuts tels quels, disant qu'il espère que la tactique ébauchée à la conférence serait poursuivie plus tard avec de meilleurs résultats.

Par les moyens adoptés, il espère qu'on évitera le spectacle humiliant des incidents avec les conducteurs de locomotives et les métallurgistes. C'est une politique futile pour des organisations que d'agir avec cet esprit d'exclusivisme qui avait été, espérait-il, extirpé par la guerre.

Ceux qui avaient observé les développements dans leur propre mouvement étaient heureux de constater que la débâcle avait été due à l'insuccès à réaliser la solidarité et l'unité du mouvement entier.

Robert Williams, espérait que la nouvelle Fédération préparerait la voie à la consolidation réelle et efficace de l'organisation de tous les ouvriers du Transport.

x x x

MODIFICATION AU TRADE UNION ACT.

On protesta avec indignation contre la tentative du Gouvernement de faire accepter d'urgence un projet de loi en vertu duquel les syndicats auraient à faire décider par voie de référendum parmi leurs membres si l'organisation devait ou non tâcher de s'assurer une représentation politique. Cinquante pour cent des membres devraient participer au vote et la majorité requise serait de 20%.

James Sexton proposa une résolution protestant contre la tentative habile des classes possédantes dans ou au dehors de la Chambre des Communes visant à la destruction du pouvoir des syndicats par la destruction du Labour Party en introduisant une législation qui, si elle était couronnée de succès annulerait les avantages garantis en vertu du Trade-Union Act (Loi sur les syndicats) de 1913 et porterait préjudice au Travail et au Mouvement Syndical.

x x x

x

GENS DE MER.

La Conférence du Labour Party et

l'Union Nationale des marins et chauffeurs.

A la récente conférence du Labour Party, Robert Williams, parlant de la question d'un pacte politique ou d'une alliance avec le Parti libéral indépendant (Parti Asquith) dans le but hautement avoué de déborder la coalition gouvernementale, a proposé la résolution suivante:

"Cette conférence, estimant que le succès du Labour Party et la réalisation de son programme sont bien mieux assurés tant que le Parti conservera sa complète indépendance politique, se déclare contre toute alliance ou combinaison électorale avec n'importe quelle section du Parti libéral ou des Partis Conservateurs.

En outre il déclare que toute organisation qui met ses fonds à la disposition de tout autre candidat que ceux du Labour Party, se verra refuser son affiliation."

Williams dit aussi que des influences étaient à l'oeuvre pour la conclusion d'un pacte ou d'une alliance et que des ballons d'essai avaient déjà été lancés dans la presse indépendante libérale, suggérant un arrangement quelconque avec le Labour Party. Quant à lui, dit-il, il restera plutôt toujours exclu de la Chambre des Communes qu'y devoir son admission à l'aide du parti libéral Asquith.

Le mouvement travailliste a été retardé par les "hybrides", les hommes du "Parti travailliste libéral". Pourquoi le Parti travailliste supporterait-il au Parlement des hommes comme Jesson et Seddon? Si le Labour Party a jugé nécessaire de rompre avec le Parti Communiste, il était encore bien plus indiqué de cesser toutes relations avec des hommes comme Jesson, Seddon et autres, les vrais ennemis de l'ouvrier, bien qu'entrés au Parlement sous ses couleurs.

Puis, de la discussion jaillit bientôt la question de la position de la "National Sailors' & Firemen's Union" (Union Nationale des Marins et Chauffeurs), dont Mr. J. Havelock Wilson est président ~~qu'on agite aussi.~~

La difficulté avec l'organisation des gens de mer réside dans le fait que bien qu'affiliés (National Sailors' and Firemen's Union) au Labour Party, aucun des 5 candidats, présentés par cette organisation aux élections de décembre 1918, n'était un candidat officiel du Labour Party; bien plus, dans plus d'un cas un candidat officiel du Labour Party leur fut opposé. Pour les prochaines élections générales, Mr. J. Havelock Wilson qui représente dans la "Coalition libérale" la circonscription électorale de South-Shields, se propose de se présenter de nouveau sous les mêmes auspices et en opposition au candidat du Labour Party nommé par la Fédération des Mineurs de Grande-Bretagne. Jusqu'à aujourd'hui aucune demande n'a jamais été adressée au National Labour Party par la "National Sailors' and Firemen's Union" d'un appui prêté à un candidat accepté et soutenu par le Labour Party. Il semblerait donc que les membres de la "National Sailors' and Firemen's Union", quoique contribuant largement au fonds du Labour Party, vont être privés d'une représentation équitable au Parlement, grâce aux agissements de leurs propres dirigeants.

On peut prévoir à coup sûr que Wilson et son organisation vont subir de la part du Labour Party britannique le sort que leur réserve déjà la Fédération des Ouvriers des transports.

La nouvelle loi suédoise sur le travail des marins.

Les droits légaux des marins à bord des navires suédois ont été élargis par une loi adoptée par le Riksdag, le 1^{er} avril 1922, et qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1923. La loi a été élaborée en consultation avec des représentants des autres pays scandinaves, dont on attend qu'ils adoptent une législation similaire.

Voici quelques-unes des stipulations concernant les gens de mer:

1. Le marin qui a été en service sur un navire pendant 12 mois (18 mois pour un voilier) peut, avec 7 jours de préavis, mettre fin à son contrat en tout port suédois de chargement ou déchargement, s'il est Suédois et domicilié en Suède, en tout autre port de chargement ou de déchargement, s'il est étranger. Il peut être requis de rester deux jours à bord après son arrivée au port (4 jours pour un voilier) pour aider au travail nécessaire, même si la période de préavis est expirée.

2. Les salaires doivent être payés jusqu'au jour de départ. Dans le calcul des salaires, d'une fraction de mois, le mois doit être calculé à 30 jours. Les salaires en monnaie étrangère doivent être payés au taux du change du jour. Le marin a droit à être payé en chèque du nom de sa famille ou de toute autre personne. Le droit à retenue de salaire est limité à une quinzaine (au lieu d'un tiers de la somme totale due, comme précédemment). Un supplément doit être ajouté à la somme accordée pour une navigation, si la navigation est prolongée.

3. Le droit aux soins médicaux gratuits est étendu (hors de Suède) de 4 à 12 semaines. Les propriétaires armateurs doivent payer l'enterrement d'un marin qui vient à mourir pendant qu'il est soigné à leurs frais, même s'il a quitté le service.

4. Le droit de renvoi des marins par le capitaine est restreint. En cas de maladie, un mois de salaire doit être donné lors du renvoi. En cas de renvoi sans raison plausible, plein dédommagement peut être demandé; s'il n'est rien spécifié, un mois de salaire est payé en sus des frais de voyage.

5. Le droit du marin à reprendre sa liberté est élargi en certains cas, p.ex. si le navire est dirigé sur un port où règne une épidémie sérieuse ou si le voyage est modifié dans une forte mesure.

6. Si un contrat est brisé par suite de naufrage, les marins ont droit à leurs salaires pendant la durée du voyage de retour et à une indemnisation pour leurs effets perdus.

7. La responsabilité du marin pour dommage dû à la négligence doit être fixée après examen loyal par un tribunal (antérieurement elle était illimitée).

8. La rétention de la propriété et des salaires d'un déserteur et la séquestration des marins suspects d'intentions de désertion ne sont plus légales comme elles l'étaient sous le régime du Merchant Shipping Act. La désertion n'est punie d'emprisonnement que si la sécurité d'un navire ou de son équipage en a été compromise ou s'il y a eu des circonstances particulièrement aggravantes. La durée maximum d'emprisonnement est un an, sans travaux forcés.

9. Le droit du capitaine d'infliger des punitions disciplinaires est restreint; l'amende maximum est réduite à 7 jours de salaire; la séquestration, comme peine disciplinaire, est abolie. Les retenues pour amendes doivent être employées à soutenir les marins ou leurs familles.

x x
 x

La Flotte commerciale scandinave.

Il ressort des tableaux statistiques de la "Veritas" de Norvège que la flotte marchande suédoise comptait, à la fin de l'année 1921, 1.310 navires (jaugeant plus de 100 tonnes) et représentant un total de 1.090.038 tonnes, soit une diminution de 8,5 % pour le nombre et de 2,4 % pour le tonnage, comparative-ment à la flotte marchande d'avant-guerre.

La flotte marchande de Norvège compte aujourd'hui 1.859 navires d'un tonnage total de 2.546.171 tonnes, ce qui représente une diminution de 15,1 % pour le nombre et de 1,2 % pour le tonnage.

La flotte marchande danoise a diminué, depuis le moment où a éclaté la guerre, de 4,1 % pour le nombre et de 12% pour le tonnage et possédait, à la fin de 1921, 797 navires jaugeant au total 975.295 tonnes.

x x
 x