



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAÎT LES 1^{ER} ET 15 DE CHAQUE MOIS EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND, ESPAGNOL ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE:
AMSTERDAM [PAYS BAS]
61, VONDELSTRAAT
TÉLÉPHONE: SUD 186

CASE POSTALE 996
AMSTERDAM

NUMERO 7

AMSTERDAM, LE 1 AVRIL 1923

Sommaire: *Communications diverses:* A toutes les Organisations affiliées à la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport. — Les Persécutions contre nos camarades hongrois. — Rapport sur la réunion du Conseil Général de l'I. T. F. à Cologne (séances des 22 et 23 mars 1923). — La Guerre. — *Cheminots:* Une crise dans l'Organisation des Tramelots viennois. — *Ouvriers du Transport:* Le nouveau code de la route pour les automobiles. — *Chômage progressif* dans l'industrie du port en Belgique.

COMMUNICATIONS DIVERSES

A toutes les Organisations affiliées à la
Fédération Internationale des Ouvriers du Transport!

*Aux Ouvriers du Transport, aux Cheminots et aux Gens de
Mer de tous les Pays!*

Camarades!

Egarés, trompés et excités par une campagne de mensonges soigneusement préparée, les ouvriers de presque toute l'Europe et des pays soi-disant civilisés des autres continents sont entrés en guerre les uns contre les autres en 1914, apparemment pour défendre leur « patrie » et pour protéger ou conquérir la liberté, le droit et la démocratie, mais en réalité dans le seul but de verser leur sang pour les intérêts impérialistes et capitalistes de leur propre bourgeoisie.

Egarés et trompés par le mot d'ordre retentissant disant que la guerre mondiale était destinée à mettre fin à toutes les guerres et que ce carnage serait définitivement le dernier, les prolétaires des différents pays, pendant plus de quatre années, ont combattu les uns contre les autres et se sont entr'égorgés par millions, au lieu de s'unir en vue de la lutte commune contre le seul ennemi véritable du prolétariat, contre le capitalisme national et international.

Aujourd'hui, quatre années après la fin des hostilités, après la conclusion des soi-disant Traités de Paix, les ouvriers de tous les pays savent que ces paroles éblouissantes et ces mots d'ordre retentissants avec lesquels on les menait à la boucherie n'étaient rien de moins que des mensonges avérés, et ils doivent maintenant expérimenter par eux-mêmes ce que valent les promesses éclatantes par lesquelles ils se sont laissés leurrer pendant et aussi après la guerre par la bourgeoisie effrayée.

Au lieu du plus grand bien-être qu'on avait promis à la classe ouvrière, l'indigence et la misère règnent dans tous les pays, et elles augmentent encore de jour en jour. Le prolétariat du monde entier, au lieu de recevoir, comme on le lui avait promis, plus de libertés et plus de droits, doit employer tous ses

moyens à se défendre contre une réaction des plus brutales qui met tout en œuvre pour entraver et, autant que possible, supprimer complètement tout mouvement ouvrier vraiment socialiste et révolutionnaire.

Mais la paix, que l'on avait solennellement promise à l'humanité, est plus éloignée que jamais. Dans le monde entier, la guerre sévit, la guerre continue. Le capitalisme, non seulement, est plus puissant qu'avant la guerre, mais encore il est plus impitoyable, plus brutal, plus sanguinaire et plus rapace que jamais.

La chasse au pétrole, au charbon, au fer et la soif de l'or l'emportent sur tous les autres désirs, et cela dans une mesure bien plus grande qu'à n'importe quelle époque antérieure. Partout on voit se heurter les intérêts capitalistes, partout on voit s'amonceler les ferments de nouveaux et sanglants conflits.

Camarades!

Dans ce temps où nous assistons à la réaction la plus brutale et où nous voyons germer le danger de nouvelles guerres, la classe ouvrière a plus que jamais le devoir d'être vigilante et sur ses gardes.

Le danger constant d'une guerre subsiste entre la Pologne et la Russie, guerre où la Pologne, exactement comme en 1920, servira contre la Russie de champion des intérêts capitalistes des Etats de l'Europe occidentale. Il est vrai que la tension qui existait il y a deux mois et qui était si grave qu'on craignait sérieusement de voir éclater les hostilités en mai ou en juin, s'est considérablement détendue; il est vrai que le peuple et le gouvernement polonais ne désirent pas la guerre et résistent à la pression des capitalistes et des gouvernements de l'Europe occidentale; mais la moindre occasion peut produire un revirement subit et amener la guerre entre les deux Etats, guerre qui provoquera inévitablement une nouvelle guerre mondiale. La Russie actuelle éveille toujours encore la haine et l'horreur des conservateurs et des réactionnaires, c. à. d. des classes possédantes du monde entier.

Leur fervent désir est toujours de rendre l'immense empire, avec ses inépuisables richesses, à l'exploitation capitaliste illimitée. Ouvertement ou non, le désir et l'espérance de tous les ennemis du prolétariat militant, tendent à détruire le régime russe actuel.

C'est pourquoi la classe ouvrière de tous les pays, malgré toutes les divergences et oppositions qui la séparent du prolé-

ariat russe, doit toujours s'en tenir à ce que proclamait en 1921 déjà le manifeste de la Fédération Syndicale Internationale, exhortant les ouvriers à secourir les affamés de la Volga :

« La chute des Soviets ne serait que le signal de la bataille décisive pour la contre-révolution. Dans les pays de l'Europe occidentale, même dans les pays vaincus, — pays de la révolution — la réaction gagne chaque jour du terrain . . . »

Cette réaction qui, en Allemagne, surtout en Bavière se montre chaque jour plus audacieuse et qui noie dans le sang les ouvriers d'Espagne, Hongrie, Roumanie et Yougoslavie, l'emporterait bien vite si les ennemis ouverts et cachés de la révolution russe réussissaient à en renverser le gouvernement et à y substituer un gouvernement contre-révolutionnaire sous l'égide du capitalisme de l'Europe occidentale et des gouvernements bourgeois qui y sont alliés.

La classe ouvrière ne peut souffrir que ces machinations réussissent. »

Camarades !

La classe ouvrière veut la paix ! Elle est la seule qui, dans les guerres capitalistes, ait tout à perdre et rien à gagner. Elle ne veut pas la guerre, c'est certain, car le but et le résultat d'une nouvelle guerre serait d'entraîner les ouvriers de tous les pays vers une misère encore plus noire et vers une exploitation encore plus grande et d'imprimer encore plus sur leur chair les chaînes de l'esclavage.

Dans sa dernière réunion, tenue à Cologne, (22 et 23 mars) le Conseil Général de l'I. T. F. a prêté toute son attention aux indices faisant présager une nouvelle guerre.

Le Conseil decida à l'unanimité d'adresser un appel à tous les ouvriers du Transport, Cheminots et Gens de Mer affiliés à l'I. T. F., ainsi qu'à ceux qui ne sont pas encore affiliés pour les inviter à être vigilants, prêts au combat et au sacrifice.

Dans la lutte du prolétariat contre la guerre, contre le militarisme et contre la réaction, l'I. T. F. et les organisations des Ouvriers du Transport, des Cheminots et des Marins, qui lui sont affiliées, ont toujours combattu au premier rang et ont montré plus d'une fois par leurs actes que leur enthousiasme pour la paix et leur horreur de la guerre, ne sont pas de vains mots.

Camarades !

Soyez sur vos gardes !

Continuez à surveiller, dans tous les pays avec la plus grande attention, le transport des munitions et d'autre matériel de guerre ! Faites en sorte que ce contrôle soit aussi rigoureux que possible et que pas un seul transport n'échappe à votre attention ! Rendez compte de tout à vos Comités directeurs et tenez les toujours au courant. Soyez prêts, afin que, le cas échéant, comme en 1920, lors du boycottage de la Hongrie et de l'action pour empêcher le transport d'armes destinées à la Pologne en guerre contre la Russie, vous puissiez empêcher par les actes et par tous les moyens le déchaînement d'une nouvelle guerre !

Guerre à la guerre !

A bas le militarisme !

A bas la réaction ! A bas le capitalisme !

Vive l'Internationale du Travail !

Le Conseil Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport :

Robert Williams, président,

Edo Fimmen, secrétaire.

Les Persécutions contre nos camarades hongrois.

II.

Les tramelots non plus ne peuvent posséder une organisation autonome.

Les misérables conditions de vie de nos camarades.

Nouveaux projets réactionnaires du gouvernement royal.

Les tramelots hongrois eux aussi ont une lutte difficile à soutenir.

Bien que le gouvernement leur eût promis depuis quelques années de reconnaître leur organisation, c. à. d. de leur accorder la liberté de coalition, il n'en est rien résulté.

Il existe à Budapest une organisation de wattmans et de conducteurs qui comprend environ 2500 membres, et à laquelle les leaders cherchent également à affilier le personnel des chemins de fer vicinaux.

Comme le gouvernement veut tenir en particulier les employés des services municipaux et de services d'Etat à l'écart du mouvement des syndicats libres, et qu'il cherche à les affilier aux associations « chrétiennes » existantes, le travail organisationnel au sein de ces groupes est presque aussi difficile que chez les cheminots.

Et il est à craindre que la situation ne s'aggrave encore dans les jours qui vont suivre, si l'on considère la réponse que reçut l'organisation des tramelots de Budapest mentionnée ci-dessus, à sa demande d'approbation des statuts, c. à. d. d'octroi de la liberté de réunion.

Nous soumettons au jugement du lecteur quelques-unes des modifications exigées par le gouvernement hongrois avant de pouvoir accorder à l'organisation la liberté d'action.

Dans son projet de statuts, le Comité Directeur avait e. a. assigné pour but à l'organisation, d'intervenir pour le personnel auprès de la Direction et auprès des organes législatifs en vue d'agir sur la fixation des conditions de travail.

Le gouvernement s'y est opposé et a prescrit de modifier les statuts dans ce sens que l'organisation doit avoir pour but

« l'aide mutuelle entre les membres dans leurs efforts visant à obtenir de meilleures conditions de travail, ainsi que la protection des droits conquis par les ouvriers. »

Les membres qui participent à une grève ne peuvent cependant pas être soutenus !

L'article du projet de statuts relatif à la coopération avec d'autres organisations (employés des services publics ou ouvriers industriels) ne put pas non plus trouver grâce.

Le gouvernement veut que cet article soit remplacé par un autre où il est dit que l'organisation fonctionne « d'une manière entièrement autonome et à l'écart de tout parti politique et de toute autre organisation professionnelle ».

Elle ne peut pas non plus s'affilier à d'autres unions ou associations qui poursuivent le même but. Elle ne peut coopérer qu'avec des organisations hongroises du personnel des tramways et des chemins de fer vicinaux. Par conséquent, pas d'affiliation à la Centrale syndicale, ni à l'I. T. F. !

Celui qui a quitté le service doit cesser d'être membre de l'organisation. Même les fondateurs de l'organisation, une fois qu'ils n'accomplissent plus de service, ne peuvent prendre part aux réunions.

Et le gouvernement est si prudent qu'il biffe tout un article qui engage les membres à se conformer rigoureusement aux accords passés entre les organisations et les employeurs.

Il est évident que le Bureau de l'organisation ne peut avoir d'aussi dangereuses attributions.

Le personnel technique et celui de la voie ne peuvent pas faire partie de l'organisation.

Les votations sur les modifications à apporter au taux des cotisations et sur les dépenses extraordinaires ne peuvent pas être secrètes.

Les décisions relatives à l'emploi de l'argent en cas de dissolution doivent être soumises à l'agrément du Gouvernement « royal ». (La Hongrie est un royaume. Le régime actuel, en l'absence d'un roi, n'est sans doute considéré que comme un état transitoire.)

Ne peuvent être désignés comme représentants de l'organisation que des fonctionnaires en service actif.

Le Gouvernement n'a pas admis un article élaboré par le Comité Directeur, d'après lequel le gouvernement était autorisé à faire contrôler par un représentant l'activité de l'organisation, mais seulement son activité financière.

A la place de cet article, le gouvernement en prescrit un nouveau qui lui donne le droit de faire contrôler par un représentant officiel l'activité *complète* de l'organisation.

Dans l'article tel qu'il a été modifié par le ministre, on peut lire textuellement :

« Pour exercer son contrôle, le représentant du gouvernement peut en tout temps prendre connaissance de la correspondance de l'organisation et des sections locales ; en outre, il doit être invité au moins 8 jours d'avance à toutes les séances du Comité directeur ainsi qu'aux assemblées générales, aux séances des commissions des sections locales et des groupes professionnels, et doit recevoir communication de leur ordre du jour. Il peut prendre la parole à ces assemblées et, s'il le juge nécessaire, les dissoudre. »

En outre, pour toutes les séances tenues par l'organisation, il faut, dans le courant de la quinzaine, en envoyer le compte-rendu au gouvernement !

Il va sans dire que nos camarades n'acceptent pas ces conditions. Des associations chrétiennes peuvent se laisser faire, mais nos organisations n'acceptent pas une telle tutelle.

Il est certain que dans les séances qui seront tenues prochainement les propositions du gouvernement seront repoussées et cela malgré les conséquences certaines qui en résulteront pour l'organisation et pour ses chefs.

L'effectif des membres de la Centrale syndicale de Hongrie s'élève aujourd'hui de nouveau à environ 200.000 ; l'effectif était de 55.000 en 1916 ; de 215.000 en 1917 ; de 720.000 en 1918 ; de 214.000 en 1919, et de 150.000 en 1920 et 1921.

Nos camarades sont remplis de confiance et le moral des ouvriers, grâce aussi à l'attitude du gouvernement, est excellent.

Le régime actuel, avec les moyens de violence sur lesquels il s'appuie exclusivement, ne pourra pas se maintenir.

Mais pour le moment, l'absence de liberté de mouvement et les persécutions auxquelles sont en butte nos camarades entravent sérieusement le développement du mouvement syndicaliste.

Et cela se traduit naturellement aussi par les conditions de vie des ouvriers.

Si l'on se base sur le pouvoir d'achat des salaires dans les grands pays industriels le salaire des ouvriers hongrois était 10 fois plus petit que celui des américains, 7 fois plus petit que

celui des anglais, 4 fois plus petit que celui des français et 3 fois plus petit que celui des allemands.

Pendant que, de juillet 1914 à fin 1922, le coût de la vie pour un ménage d'ouvrier avec 3 enfants a augmenté d'environ 28.000%, les salaires moyens pour la même période n'ont augmenté que d'environ 16.500%.

Par rapport à 1914, le niveau d'existence des ouvriers a baissé de 55%, celui des fonctionnaires etc. de 69%.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, les cheminots et tramelots appartiennent aux catégories d'ouvriers et de fonctionnaires les plus mal rétribués.

**

On remarque depuis tout récemment une nouvelle agitation au sein des groupes les plus réactionnaires de la Hongrie.

Les fascistes italiens sont en contact régulier avec leurs congénères de Hongrie, ainsi qu'avec ceux de Bavière, et d'Autriche.

D'ailleurs, n'observons-nous pas aussi dans les autres pays des signes qui doivent nous incliner à la vigilance ?

Il est donc très possible qu'en Hongrie, par suite du développement redoutable du mouvement ouvrier, on doive revoir prochainement les scènes de 1920-1921, lorsque la Terreur blanche — dont nous avons parlé en son temps dans le Bulletin — battait son plein.

Les meurtriers et pillards qui se trouvent parmi les bandes d'officiers circulent toujours en liberté.

Lorsque le rédacteur de l'organe socialiste (ainsi qu'un de ces amis qui, à cause du danger, ne le quittait jamais), furent assassinés par des officiers le gouvernement déclara au Parlement que dans l'espace de 24 heures les assassins seraient arrêtés. Mais plusieurs années déjà se sont écoulées, et le gouvernement n'a pas encore réussi à « trouver » les coupables.

L'imprimerie du journal fut également entièrement détruite à cette époque : on conserve encore le billet que ces Messieurs ont placé sous le portrait de Bebel et qui porte l'inscription : « Encore un Juif ! »

Et pendant ce temps, le gouvernement s'arme encore plus fortement . . . contre les ouvriers.

Il a déposé un projet de loi « destiné à une protection plus efficace de l'ordre public », et qui, s'il est voté, pourra rendre impossible tout développement du mouvement ouvrier.

Ce projet de loi porte entre autres stipulations celle-ci, que quiconque dont l'attitude semble « préjudiciable » à la sûreté de l'Etat pourra être expulsé ou placé sous la surveillance de la police. S'il le faut, la police pourra l'interner dans une « maison de travail » ! En tout cas, on aura complètement mis fin à sa liberté personnelle.

Et une des nombreuses transgressions expressément désignées dont le soupçon seul suffit à donner au gouvernement le droit de sévir, c'est p. ex. le fait de « tourner en ridicule, d'insulter ou de flétrir la constitution, l'honneur, la confiance, les traditions de l'Etat ou de la nation, les sentiments patriotiques ou religieux, ou l'autorité du gouvernement ;

ou bien le fait de vouloir briser la loyauté des *cheminots* envers le gouvernement ;

ou bien le fait « d'agir de toute manière qui n'est pas prévue par le Code pénal contre le culte, l'honneur, la famille, ou l'institution de la *propriété privée* ».

De même, le fait de propager des nouvelles « inexactes » sur la situation en Hongrie entraîne les mêmes sanctions.

Ce ne sont là que quelques-unes des stipulations de projet de loi « contre-révolutionnaire », mais elles suffisent pour qu'on puisse en juger la teneur complète.

Naturellement, il est prévu aussi un contrôle complet sur le « secret » des postes, des télégraphes et des téléphones.

Ce projet de loi devra être soumis prochainement au Parlement.

Nous n'en disons pas davantage ; les renseignements que nous avons donnés ici suffisent à montrer les souffrances qui pèsent sur nos camarades de Hongrie.

Nous avons l'intention de publier sous peu d'autres informations, sur la situation des cheminots notamment.

Nous continuerons à combattre à l'aide surtout de la publicité jusqu'à ce que nos camarades aient obtenu la liberté nécessaire à leur mouvement.

Et dans cette lutte nous comptons sur la collaboration des camarades des divers pays pour qu'ils donnent aux informations du Bulletin, relatives à la Hongrie, une publicité aussi grande que possible, également au moyen de la presse quotidienne.

Rapport

sur la réunion du Conseil Général de l'I. T. F. à Cologne
(séances des 22 et 23 mars 1923).

Les 22 et 23 mars 1923 eut lieu à Cologne la première réunion du Conseil Général élu par le Congrès de Vienne en octobre 1922.

Etaient présents les membres suivants :

Robert Williams, président (Londres) ; M. Bidegaray (Paris) ; W. Brodecky (Prague) ; J. Döring (Berlin) ; T. Gómez (Madrid) ; H. Jochade (Berlin) ; Ch. Lindley (Stockholm) ; C. Mahlman (Anvers) ; G. Sardelli (Rome) ; Edo Fimmen (Secrétaire général) ; N. Nathans (Secrétaire-adjoint) ; P. Moltmaker (membre du Comité directeur de Hollande).

Etaient absents :

J. H. Thomas (Londres) ; J. Tomschik (Vienne), ainsi que J. Brautigam, membre du Comité directeur de Hollande, qui s'étaient excusés pour cause de travaux parlementaires importants.

Après quelques paroles de bienvenue, le président Robert Williams exprima son indignation sur le fait qu'aujourd'hui, 4 années après la conclusion de la paix, le militarisme français sévit d'une manière si brutale contre le peuple allemand désarmé, sous prétexte que ce dernier n'a pas fait face aux engagements qui lui ont été imposés par le Traité de paix. Le président signala les dangers que comporte le développement des visées impérialistes du Gouvernement français et exposa rapidement les efforts entrepris par l'I. T. F. relativement à l'occupation de la Ruhr.

On passa ensuite à la discussion du rapport semestriel sur l'activité du Comité Exécutif.

Organisations affiliées.

Le Conseil Général confirma les décisions du Comité Exécutif relatives à l'affiliation de la Fédération des Marins français et de la Centrale belge du Personnel des Tramways. En outre, le Conseil Général approuva l'affiliation de l'Union hongroise du Personnel des Tramways.

A la suite d'une suggestion de Jochade, qui désire que de chaque pays une seule organisation soit admise pour chaque industrie, on décida, après quelques observations de Brodecky et de Williams, que chaque cas doit être traité séparément et qu'on tiendra d'abord compte des désirs des organisations déjà affiliées.

Congrès d'organisations affiliées.

Robert Williams participa aux Congrès de la Fédération française des Ouvriers du Transport et de celle des Ouvriers des Ports et Docks tenus à Paris à la fin de janvier, tandis que Nathans fut délégué au Congrès de la Fédération hongroise des Ouvriers du Transport tenu à Budapest les 25 et 26 février 1923.

L'invitation d'envoyer un délégué au Congrès des Marins lettons dut être déclinée, par suite de manque de temps. Une lettre de bienvenue a été adressée à ce Congrès.

Exécution des décisions du Congrès de Vienne.

Lettre envoyée à la 4ème Conférence Internationale du Travail, au sujet des persécutions en Hongrie.

Conformément à la décision prise au Congrès de Vienne, une lettre, accompagnée d'un rapport concernant les persécutions en Hongrie, fut envoyée à la 4ème Conférence Internationale du Travail tenue à Genève à la fin d'octobre 1922. Comme cette question ne se trouvait pas inscrite à l'ordre du jour et qu'elle n'avait pas l'appui des délégués, elle ne fut pas discutée, ainsi que le Secrétaire, qui est également Directeur du Bureau International du Travail, nous le communiqua après la fin de la Conférence. On nous informa aussi que la question serait soumise au Conseil d'Administration du Bureau International du Travail.

N'ayant reçu jusqu'ici aucune communication se rapportant à cette affaire, nous supposons que le Conseil d'Administration n'a toujours pas eu l'occasion de s'en occuper.

Selon toute apparence, on ne peut compter en cette affaire sur des démarches de la part du Bureau International du Travail. Comme on le voit d'après les derniers numéros du Bulletin d'information, les persécutions contre nos camarades hongrois continuent toujours. Le Conseil Général a décidé de faire paraître ces articles dans les journaux du monde entier et a voté la résolution suivante :

« Le Conseil Général de la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport proteste énergiquement contre la tyrannie du Gouvernement hongrois, qui s'oppose toujours encore à ce que les Ouvriers du Transport et les Cheminots de Hongrie s'organisent syndicalement. En tant qu'internationalistes, nous condamnons les réactionnaires hongrois pour leur refus d'accorder aux ouvriers la jouissance des droits ouvriers et civiques accordés aux ouvriers des autres pays en vue de la protection de leurs conditions de salaires et de travail.

L'I. T. F. invite les organisations affiliées des divers pays à protester par écrit auprès des représentants de la Hongrie dans les capitales d'Europe contre la politique du gouvernement hongrois.

Le Conseil Général, d'autre part, exprime son regret de ce que le Bureau International du Travail n'ait pas exercé la pression nécessaire sur les représentants du Gouvernement hongrois pour mettre fin à son attitude brutale et insolente à l'égard du mouvement syndicaliste de Hongrie. »

Congrès International des Gens de mer.

On a réglé l'ordre du jour de ce Congrès. Les organisations suivantes ont déjà fait savoir qu'elles comptaient y participer : Centrale belge des Ouvriers du Transport (Section des Marins) ; Union des Chauffeurs du Danemark ; Union allemande du Trafic (Section des Marins) ; Union anglaise des Marins (affiliée à la Fédération anglaise des Ouvriers du Transport) ; Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (France) ; Union des Marins de Lettonie ;

Union hollandaise des Ouvriers du Transport (Section des Marins) ;

Union norvégienne des Marins et Chauffeurs.

On n'a pas pu donner suite à une demande relative au transfert de la Conférence de Londres à Bruxelles. Après une discussion approfondie, on décida à l'unanimité de maintenir la décision précédemment prise.

Enquête concernant la socialisation des moyens de transport.

Le Comité Exécutif avait chargé son membre Bidegaray de rédiger un questionnaire relatif à la socialisation des moyens de transport. Ce questionnaire nous est maintenant parvenu, et nous l'enverrons aux organisations affiliées. Bidegaray a également été chargé de soumettre à bref délai au Conseil Général un rapport écrit, afin qu'on puisse l'envoyer avant la tenue du prochain Congrès aux organisations affiliées.

Actions.

Grève de Marins français.

Peu avant le Congrès de Vienne, la Fédération des Marins français, qui était alors affiliée à l'I. S. F., mais pas encore à l'I. T. F., avait proclamé une grève en vue de forcer le Gouvernement de renoncer à son projet d'abolir la journée de 8 heures pour les Marins.

Bien que l'I. S. F. se refusât à aider effectivement les Marins français dans leur lutte, ceux-ci eurent le courage de ne pas se laisser enlever la journée de 8 heures sans protester.

Mais en ce qui concerne la marche de la grève il convient de remarquer que les armateurs, la pêche de la côte française de l'Atlantique étant entrée dans une période d'inaction, réussirent aisément à trouver des briseurs de grève pour les navires quittant ces ports. C'est pourquoi la grève dut être levée pour la côte de l'Atlantique, alors que la côte méditerranéenne la poursuivait.

A plusieurs reprises l'I. T. F. avait insisté auprès des organisations affiliées pour qu'elles secourussent les camarades français et le Secrétaire s'était rendu à Londres, pour conférer avec l'organisation anglaise.

Le Comité Exécutif décida ensuite de faire appel aux organisations affiliées pour obtenir des secours financiers en faveur des marins français. Cet appel produisit les résultats suivants :

<i>Allemagne:</i>	Union Allemande du Trafic	Mk. 200.000
<i>Autriche:</i>	Union des Ouvriers du Transport	Kr. 1.000.000
	Union des Cheminots	Kr. 1.500.000
<i>France:</i>	Fédération des Dockers français	Frs. 1.000
<i>Grande-Bretagne:</i>	Fédération des Ouvriers du Transport	£ 250
<i>Hollande:</i>	Union des Ouvriers du Transport	Fl. 1.000
	Union des Cheminots	Frs. 2.000
<i>Irlande:</i>	Fédération des Ouvriers du Transport	£ 50
<i>Norvège:</i>	Union des Ouvriers du Transport	Frs. 500
<i>Suède:</i>	Union des Ouvriers du Transport	Frs. 3.000

L'I. T. F. y ajouta une somme d'environ 6.000 francs, de façon à former un total de Frs. 40.000, dont Frs. 25.000 envoyés durant le conflit et Frs. 15.000 après qu'il fut terminé.

Action de salaires des Ouvriers des Ports hollandais.

Lors de la réunion du Comité Exécutif, tenue le 16 décembre dernier, Brautigam, le président de l'Union Néerlandaise des Ouvriers du Transport rapporta sur la situation en Hollande et sur l'intention des patrons de réduire les salaires et de prolonger la durée du travail.

S'appuyant sur les diverses résolutions, votées dans les congrès, le Comité Exécutif décida de soutenir par tous les moyens les Ouvriers des Ports hollandais. Les organisations intéressées furent informées sur-le-champ et l'on publia un rapport circonstancié dans le Bulletin du 1er janvier.

A la suite de pourparlers, où la résolution du Comité Exécutif devint entre les mains de l'organisation hollandaise une arme redoutable, celle-ci réussit à dissuader les patrons d'insister, de sorte qu'une intervention de l'I. T. F. devint superflue.

Action de salaires des Marins norvégiens.

La Fédération des Marins de Norvège nous informa que les armateurs avaient l'intention d'imposer une nouvelle diminution de salaires et de proclamer un lock-out, en cas de refus de la part des marins. La question ayant été soumise à la cour d'arbitrage obligatoire, les armateurs se virent forcés d'abandonner leur projet.

L'occupation du Bassin de la Ruhr.

D'amples discussions eurent lieu par rapport à l'occupation de la Ruhr et à l'attitude du mouvement ouvrier international, notamment de l'I. T. F. On avait sous les yeux un rapport du secrétariat, faisant ressortir qu'on ne pouvait compter sur une résistance effective de la part du mouvement ouvrier international, au moment où les gouvernements français et belge passèrent à l'exécution du projet, longtemps médité, d'occuper le territoire de la Ruhr. La seule résistance opposée au Gouvernement français, qui ne faisait qu'exécuter la volonté du grand capitalisme, fut l'opposition courageuse, la résistance passive de la part des ouvriers allemands parmi lesquels se distinguèrent surtout les Cheminots et les Ouvriers du Transport.

Le rapport relève qu'une action générale internationale ne pouvait pas se faire par suite de la situation économique défavorable qui a paralysé la force offensive du mouvement ouvrier international. Afin de déterminer si une action de la part de l'I. T. F. s'imposait et serait possible, le Comité Exécutif convoqua une conférence des pays intéressés. Il en résulta que des mesures énergiques ne pouvaient être prises. Le compte-rendu de la Conférence ayant déjà été publié dans notre Bulletin, il est inutile d'insister davantage. Le Conseil Général fut d'avis que l'I. T. F. avait fait ce qui était en son pouvoir et constata avec satisfaction que l'Union Néerlandaise des Ouvriers du Transport avait donné aux camarades allemands toutes les preuves possibles de solidarité internationale. On décida d'adresser à cette organisation une lettre de remerciements.

Les membres Döring et Jochade firent des communications détaillées concernant la situation dans la Ruhr. Il paraît que pour l'instant les français visent à détruire les organisations syndicales. Le Conseil Général prit connaissance du fait que le gouvernement français participe d'une façon pécuniaire à l'activité des contre-révolutionnaires allemands, tandis qu'à l'aide de photographies on exposa les façons d'agir des troupes occupantes. On se trouvait également en possession de communications, selon lesquelles des employés syndicaux étaient expulsés sans avis préalable ou bien disparaissaient. Des cotisations se montant à plusieurs millions furent confisquées de la sorte par les militaires français. Le Conseil Général condamna à l'unanimité l'occupation en elle-même et les façons d'agir des troupes occupantes. On adopta la résolution suivante :

« Le Conseil Général de l'I. T. F., assemblé à Cologne proteste contre l'occupation du Bassin de la Ruhr et des Territoires rhénans par les gouvernements français et belge. Le Conseil Général proteste contre cette tentative absolument injustifiée de mettre sous servitude économique, à l'aide de la pression des troupes, la population sans défense des territoires occupés.

Nous enregistrons avec satisfaction l'opposition faite à la politique réactionnaire des gouvernements français et belge par la classe ouvrière de ces deux pays, car nous nous rendons parfaitement compte du danger qui en résulte pour les principes de l'organisation syndicaliste, si des ouvriers fortement organisés peuvent être intimidés par des soldats armés de baïonnettes, de mitrailleuses et de tanks.

Nous félicitons les ouvriers allemands pour leur refus de subir la contrainte des troupes d'occupation, et nous espérons que les syndiqués allemands ne seront pas obligés de s'allier aux capitalistes de leur propre pays, qui restent leurs oppresseurs.

Le Conseil Général invite les organisations ouvrières politiques et économiques des pays de l'Entente à agir en vue d'une révision radicale du Traité de Versailles et pour réduire les Réparations dues par l'Allemagne à un montant qui lui permette de s'acquitter et qui ne porte pas dommage aux États créanciers.

Nous répétons de nouveau nos déclarations antérieures, recommandant la réunion d'une Conférence mondiale qui réglerait définitivement les questions des Réparations, des dettes de guerre, des fluctuations des changes, des taux d'échange etc. etc., et à laquelle les ouvriers organisés des diverses contrées du monde seraient équitablement représentés.»

A la requête de l'Union allemande du Trafic un manifeste, publié par elle, a été inséré dans le Bulletin d'Information ; un manifeste analogue émanant de l'Union des Cheminots d'Allemagne a été envoyé aux organisations des divers pays. On rapporta ensuite concernant les mesures prises par le secrétariat dans le but d'empêcher le transport d'ouvriers polonais dans la Ruhr.

A la suite des discussions concernant l'occupation de la Ruhr, le secrétaire général Fimmen fit un rapport, dans lequel il dépeignit le danger réactionnaire menaçant tous les pays, en se référant à ses articles précédemment publiés dans le Bulletin d'Information, intitulés : « Janvier terrible » et « La lutte future ». Les membres du Conseil Général qui prirent part à la discussion, se déclarèrent, à l'exception d'un seul, d'accord avec les affirmations de Fimmen. Le président mit aux voix une motion approuvant sans réserves l'attitude du secrétaire général. Cette motion fut adoptée avec un seul vote opposé ; un des membres fit une restriction par rapport au moment où parut l'article.

Contre la Guerre et le Militarisme.

Le secrétariat ayant été informé qu'une nouvelle guerre entre la Pologne et la Russie se préparait et que celle-ci éclaterait dans le courant du mois de mai, on envoya aux organisations intéressées une lettre confidentielle, les invitant à contrôler dans leur pays le transport des munitions. Le secrétariat reçut quelques communications à ce sujet. Les données se trouvant à la disposition du secrétariat donnèrent lieu à publier dans le Bulletin d'Information un manifeste, ayant pour but de signaler aux ouvriers du transport le danger de guerre toujours menaçant.

Bulletin d'Information.

Le Bulletin d'Information qui jusqu'au 1er décembre parut en 4 langues (français, allemand, anglais et suédois) fut à partir de cette date publié en espagnol également, ce qui nous fut possible par l'engagement d'un traducteur. Le numéro du 15 octobre 1922, contenant le compte-rendu du Congrès de Vienne a été également traduit en espagnol. Au courant du mois de décembre les derniers numéros parurent ronéotypés et à partir du 1er janvier le Bulletin est imprimé à l'imprimerie de la F. S. I., « Die Internationale » à Osnabruck.

Nous croyons que sous sa forme nouvelle le Bulletin a trouvé un bon accueil auprès des lecteurs. Plusieurs organisations ont demandé l'envoi d'un plus grand nombre d'exemplaires et les feuilles professionnelles, aussi bien que la presse socialiste ont emprunté, plus souvent qu'auparavant, des articles au Bulletin. De nombreux journaux, parmi lesquels des feuilles bourgeoises, nous ont demandé des exemplaires. Nous osons prétendre que notre Bulletin peut aisément supporter la comparaison avec les organes d'autres organisations internationales, tant en ce qui concerne sa valeur d'information que par rapport à son contenu. De divers côtés on nous a envoyé des jugements favorables, sans que nous ayons sollicité un jugement de qui que ce soit.

Nous devons cependant insister auprès des organisations affiliées, pour qu'elles nous fassent parvenir régulièrement des informations. Les circulaires qui leur ont été envoyées à cet effet n'ont pas eu le résultat attendu. Lors de son voyage à Budapest le secrétaire-adjoint s'est mis personnellement en rapport avec des camarades de divers pays, afin d'insister auprès d'eux à ce sujet. Espérons qu'il aura obtenu des résultats satisfaisants.

Le nombre restreint de notre personnel ne nous permet pas de rédiger nous-mêmes tous les articles. En outre, les camarades faisant partie de la direction des organisations, sont les meilleurs juges de la situation et de l'importance des actions menées, ainsi que des événements survenus. Depuis que notre Bulletin s'imprime, nous avons toujours tiré à un nombre de pages varié. Nous avons l'intention de porter à huit le nombre de pages régulier, ce qui signifie qu'il faudra préparer tous les quinze jours 40 pages de copie au total.

Documentation.

Dans la période écoulée on a passé à l'édition du No. 7 de la série des documents de l'I. T. F., contenant des données concernant les salaires, la durée et les conditions de travail dans les ports européens (Grande-Bretagne, Belgique, Hollande et Allemagne).

D'autre part on a édité en 4 langues le compte-rendu de la Conférence des Gens de Mer, qui eut lieu à Hambourg en janvier 1922.

Le questionnaire relatif aux conditions de travail des cheminots et des tramelots fut approuvé.

Une brochure est en préparation, intitulée : « Caractère, but et activité de l'I. T. F. » ; cette brochure sera publiée en 6 langues.

L'Union Néerlandaise des Cheminots exprima le désir de faire paraître à ses frais une édition hollandaise de cette brochure, afin de la distribuer à ses membres.

Le Comité Exécutif décida dans son assemblée du mois de décembre de ne pas continuer à éditer des documents, dans le genre du No. 7, mais de faire paraître des données analogues dans le Bulletin d'Information de l'I. T. F., vu qu'elles subissent continuellement des modifications. L'attention nécessaire est donnée à la publication du procès-verbal du Congrès de Vienne et l'on s'efforcera de le faire paraître aussi tôt que possible. Le retard dans les traductions a été occasionné par le labeur exceptionnel qu'imposèrent au Bureau de Traduction les travaux du Congrès de la Paix.

*
**

Nous avons reçu différentes demandes de renseignements, auxquelles nous avons toujours donné réponse, aussi vite que possible. Ainsi la Section des Pêcheurs de l'Union belge des Ouvriers du Transport nous a demandé l'envoi de contrats de pêcheurs, en vigueur dans d'autres pays ; nous avons donné suite à leur demande et, croyons-nous, à leur pleine satisfaction. Sur demande de la Section des Chauffeurs d'automobile, de l'Union allemande du Trafic, nous avons prié les pays avoisinant l'Allemagne de nous communiquer les adresses des salles de réunion des chauffeurs.

Plusieurs organisations nous prièrent de leur envoyer nos Documents. Nous avons également envoyé, dans un but de propagande, nos brochures à des organisations non-affiliées.

Bureaux de l'I. T. F.

Le Conseil Général approuva l'acquisition de l'immeuble Vondelstraat 61, notre siège y sera donc transféré à partir du 1er mai. Le fonctionnement du Bureau sera modifié, en tant que nous nous proposons de faire faire dorénavant toutes les traductions dans nos bureaux. Ces traductions constituent une

partie importante du travail, ce qui se comprend aisément, si l'on considère que toutes les publications sont éditées en cinq langues et qu'en outre la correspondance doit être faite en quelques autres langues encore. Jusqu'ici toutes les traductions étaient faites par le Bureau de Traduction de la F. S. I.; ceci nous enlevait tout contrôle et toute influence sur la préparation de nos documents, ce qui devait inévitablement, vu les rapports étroits de tous ces travaux entre eux, causer des retards importants.

Ces mesures nécessiteront la nomination de nouveau personnel, sans augmenter toutefois les frais. Au contraire, nous avons obtenu non seulement une accélération des travaux, mais encore une réduction des frais. Quand nos bureaux seront entièrement organisés selon le principe, sus-indiqué, ils pourront par la suite répondre à des exigences même plus grandes que celles qu'on leur pose en ce moment.

Après avoir discuté encore quelques questions internes et de moindre importance, l'assemblée approuva à l'unanimité le rapport du secrétariat.

Voyage d'études et de propagande au Canada, aux Etats-Unis et au Mexique.

Nous avons reçu une invitation de la part de la F. S. I., à participer au voyage d'études aux pays sus-mentionnés. Après de courts débats, pendant lesquels on releva d'une part l'inutilité de la participation à des voyages et des conférences de ce genre et les résultats minimes obtenus par les Conférences Internationales du Travail de Washington et de Gênes; tout en signalant d'autre part la nécessité de nouer les relations avec les organisations de l'Amérique du Sud et du Nord et les résolutions du Congrès de Vienne, prises à ce sujet, on décida de déléguer Robert Williams comme représentant de l'I. T. F.

Demande de secours financier.

A la suite d'une demande de secours de la part des Cheminots italiens, qui fut appuyée par Sardelli qui releva les persécutions, dont cette Fédération est l'objet de la part des fascistes, le Conseil Général décida d'inviter la Fédération des Cheminots, ainsi que le camarade Sardelli à soumettre un rapport au sujet de la situation des syndicats en question, après quoi des délibérations ultérieures pourront avoir lieu concernant la façon dont le secours sera porté.

La Guerre.

Qu'ont-ils donc fait pour prouver même un peu d'intelligence, les hommes de guerre? Rien. Qu'ont-ils inventé? Des canons et des fusils. Voilà tout.

L'inventeur de la brouette n'a-t-il pas plus fait pour l'homme, par cette simple et pratique idée d'ajuster une roue à deux bâtons, que l'inventeur des fortifications modernes?

Que nous reste-t-il de la Grèce? Des livres, des marbres. Est-elle grande parce qu'elle a vaincu ou parce qu'elle a produit?

Est-ce l'invasion des Perses qui l'a empêchée de tomber dans le plus hideux matérialisme?

Sont-ce les Invasions des barbares qui ont sauvé Rome et l'ont régénérée?

Est-ce que Napoléon Ier a continué le grand mouvement intellectuel commencé par les philosophes à la fin du dernier siècle?



Une crise dans l'Organisation des Tramelots viennois.

Le personnel des Tramways de Vienne, se montant à 14.000 hommes environ, est organisé dans la Fédération des Ouvriers du Transport autrichiens. Parmi ceux-ci, comme partout ailleurs, les Communistes ont essayé de semer les germes de la discorde. Il est vrai qu'ils n'ont pas toutefois à occasionner une certaine désorganisation parmi ceux-ci. Depuis des mois on n'a pu faire de travail syndicaliste et cela par suite de l'activité des communistes. Finalement les hommes de confiance du personnel des ateliers qui constitue environ la moitié du personnel pris dans son ensemble, déclarèrent qu'ils ne voulaient plus travailler en commun avec le personnel roulant. Une scission se fit ensuite entre les hommes de confiance de cette dernière catégorie, qui eut comme résultat que quelques-uns des dirigeants, des personnages plutôt suspects, propagèrent la création d'une organisation autonome des Tramelots viennois. Une partie du personnel roulant semble collaborer avec ces organisateurs sans conscience, au grand préjudice des tramelots dans leurs agitations que toutes leurs peines n'ont servi à rien. Comme ils n'ont pu conquérir les tramelots qui dans leur assemblée annuelle approuvèrent presque à l'unanimité pour leur section la liste de candidats rédigée par la Fédération, les braillards radicaux qui se sont mis à la remorque des communistes, veulent créer maintenant une organisation séparatiste. Voici un nouveau résultat des efforts des communistes pour arriver à un « front unique du prolétariat ». La plupart des tramelots continue cependant à adhérer à la Fédération des Ouvriers du Transport.

Eh bien, oui, puisque les gouvernements prennent ainsi le droit de mort sur les peuples, il n'y a rien d'étonnant à ce que les peuples prennent parfois le droit de mort sur les gouvernements.

Ils se défendent. Ils ont raison. Personne n'a le droit absolu de gouverner les autres. On ne le peut faire que pour le bien de ceux qu'on dirige. Quiconque gouverne a autant le devoir d'éviter la guerre qu'un capitaine de navire a celui d'éviter le naufrage.

Quand un capitaine a perdu son bâtiment, on le juge et on le condamne, s'il est reconnu coupable de négligence ou même d'incapacité.

Pourquoi ne jugerait-on pas les gouvernements après chaque guerre déclarée? Si les peuples comprenaient cela, s'ils faisaient justice eux-mêmes des pouvoirs meurtriers, s'ils refusaient de se laisser tuer sans raison, s'ils se servaient de leurs armes contre ceux qui les leur ont données pour massacrer, ce jour-là la guerre serait morte. . . .

Guy de Maupassant.



OUVRIERS DU TRANSPORT

Le nouveau code de la route pour les automobiles.

C'est grâce aux efforts soutenus des représentants de l'Union allemande du Trafic auprès des corps publics que le nouveau code de la route pour les automobiles a été voté le 1er mars par le Conseil du Reich.

Le nouveau code donne de grands avantages à nos camarades chauffeurs. C'est ainsi que dans les agglomérations la vitesse horaire a été portée de 15 à 30 km., et les autorités locales peuvent la porter jusqu'à 40 km. Cela permet de traverser les agglomérations avec la plus grande vitesse possible. Le nombre des contraventions pour excès de vitesse en sera considérablement diminué, ce qui réduira sensiblement les pertes de salaires. Nos camarades chauffeurs sauront apprécier le résultat obtenu grâce aux efforts des représentants de l'Union allemande du Trafic.

Nous reviendrons sur ce sujet dès que nous connaîtrons le texte du nouveau code.

Chômage progressif dans l'industrie du port en Belgique.

Dans les ports belges, le nombre des chômeurs s'élève d'une façon inquiétante. Nul doute que l'occupation de la Ruhr en est une des causes principales.

A Gand, l'importation des « charbons de réparation » est totalement interrompue. Ainsi qu'à Anvers on se ressent des suites de cette occupation dans la diminution du transit. Le nombre des chômeurs progressait intensivement en février et pour le moment il s'élève, pour autant que le contrôle est possible, au nombre de 3.000.

A Bruges et à Ostende le nombre des chômeurs est terrible. La caisse de chômage a déboursé du 5 au 28 février 240.000 frs. comme indemnité de chômage. Dans les 4 ports précités, il y a environ 11.000 ouvriers assurés contre chômage. L'indemnité aurait encore été plus élevée, si des milliers de membres, ayant épuisé leur droit, n'étaient exclus de tout secours.

Vu cette situation, le Comité Exécutif a adressé une demande au gouvernement pour que celui-ci subventionne les caisses épuisées et qu'il prolonge le secours aux membres d'Ostende et Bruges qui ont épuisé leur droit.

A l'égard de ce chômage « Le Travailleur du Transport » belge déclare e. a. :

Disons donc simplement que, dans l'industrie du port, le nombre de chômeurs augmente sans cesse.

Au port de Gand il en est de même.

Le trafic de transit, qui fut de tous temps un facteur important pour le trafic maritime belge est presque réduit à zéro. Ce trafic s'effectue maintenant par les ports allemands d'Emden et de Hambourg.

A la cherté croissante de la vie, qui pèse sur tous les Belges, vient s'ajouter pour les travailleurs du transport le spectre du chômage comme résultat immédiat des visées des impérialistes français.

L'occupation de la Ruhr n'atteint non seulement les travailleurs allemands mais elle atteint également, et cruellement, les ouvriers de notre pays.

M. Theunis porte la croix de la légion d'honneur de France. Les travailleurs belges portent la croix du chômage.

Le port d'Anvers se remettait petit à petit des rudes coups que lui avait porté la guerre !

Nous avons tout lieu de nous réjouir de l'augmentation du mouvement maritime en 1922.

Au cours de cette année 8323 navires de mer sont entrés dans notre port national jaugeant un tonnage total de 15.047.634 tonnes.

Si nous consultons les chiffres de tonnage des navires de mer entrés et sortis en 1922 pour les 25 ports les plus importants du monde nous voyons que Londres y figure avec 34.101.872 tonnes, New York avec 31.939.852 tonnes et Anvers avec 26.600.523 tonnes.

En 1922 le port d'Anvers occupait donc la troisième place au monde !

Son concurrent hollandais, Rotterdam, n'occupait que la septième et Hambourg la neuvième !

Ces chiffres montrent d'une façon éloquente l'importance d'Anvers.

Il convient de remarquer que tous les navires visitant Anvers n'avaient pas leur maximum de tonnage à l'entrée comme à leur sortie.

Tout le monde comprendra qu'il vaut mieux qu'un navire de mer jaugeant, par exemple, 2000 tonnes, importe un chargement de 1500 tonnes et part avec un chargement de même importance que si ces chargements ne s'élèvent qu'à 500 tonnes.

Les principales marchandises assurant la prospérité du commerce et de l'industrie du pays sont : les laines, le coton, les peaux salées, les minerais. Ce sont des matières premières, dont la manipulation pour la confection de produits achevés ou à demi-achevés, nécessite une grande main-d'œuvre.

Nous n'ignorons pas que l'importation et l'exportation — et surtout l'exportation — n'ont pas atteint leur importance de 1913 mais nous pouvons constater que, comme port mondial, nous occupons une place importante et que la population belge travaille avec énergie et acharnement au relèvement économique du pays.

Malheureusement la malencontreuse occupation de la Ruhr assombrit l'avenir.

Quand aurons-nous une paix réelle ?