

# I.T.F.

## ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

**PARAÎT DEUX FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISE ET ESPAGNOLE**

**AMSTERDAM-PAYS-BAS  
61, VONDELSTRAAT  
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE  
INTRANSFE-AMSTERDAM  
TÉLÉPHONE 80186**

### SOMMAIRE.

Fête de Mai . . . . .	49
Après dix ans. Par C. T. Cramp. . . . .	50
Dix années d'activité. Par M. Bidégaray . . . . .	50
Devons-nous nous grouper internationalement? Par H. Jochade . . . . .	51
Pour le dixième anniversaire de la reprise des relations internationales dans les transports. Par J. Guinchard . . . . .	51
En dépit de tout. Par J. Døring. . . . .	52
Un phare puissant. Par Ehlers et Ferri Pisani. . . . .	52
Un anniversaire qui mérite d'être célébré. Par C. Mahlman. . . . .	53
La Fédération suisse des cheminots et l'I. T. F. Par R. Bratschi . . . . .	54
Si l'I. T. F. n'existait pas . . . . . Par J. Hack . . . . .	54
Le dixième anniversaire de la reconstitution de l'I. T. F. Par G. Sardelli . . . . .	55
De la petite Belgique. Par H. v. Ballaer . . . . .	55
L'I. T. F. aux Balkans. Par N. Issaïeff . . . . .	56
Pages de l'histoire de l'I. T. F.	

## FÊTE DE MAI.

C'était le 1er mai 1919.

La guerre mondiale était finie. Pour la première fois depuis cinq ans, la classe ouvrière célébrait à nouveau le premier mai, remplie d'attente et d'espoir en les temps nouveaux qui semblaient proches. Le prolétariat, martyrisé et dilacéré pendant quatre horribles années de guerre, s'éveillait de ce cauchemar, s'étirait, prit conscience de sa force et s'apprêtait à briser ses chaînes séculaires. La bourgeoisie, sentant approcher le jour du jugement, tremblait.

Le soleil de ce premier mai caressait de ses rayons l'I. T. F. qui, première de toutes les organisations ouvrières internationales, était ressuscitée la veille.

Dix années se seront écoulées depuis ce jour, le premier mai prochain. Dix années qui n'ont pas apporté ce que les travailleurs croyaient alors si proche, qui n'ont pas apporté ce que, dans sa terreur, la bourgeoisie promet avec tant d'empressement, qui n'ont pas apporté ce que, à cette époque, le prolétariat n'avait qu'à saisir. Dix années d'espoirs évanouis et d'illusions brisées.

Toutefois, les organisations internationales, reconstituées les premiers temps de l'après-guerre, sont, elles, restées en vie, ont grandi et se sont renforcées. L'I. T. F. en tête. Bien qu'elle aussi n'en soit encore qu'au premier commencement de la réalisation des espoirs qu'elle a fait naître, bien qu'elle aussi ne se trouve que tout au début de la tâche grandiose qu'elle même et la classe ouvrière lui ont assignée, on peut dire que ce qui fut accompli dans ces premières dix années depuis sa reconstitution, dans le domaine organique aussi bien que dans l'application pratique de ses idées, ne contient pas seulement une promesse, mais garantit encore un travail plus ample et meilleur dans l'avenir.

Aussi, les dockers, les cheminots, les marins — tous les travailleurs employés dans l'industrie des transports — auront-ils motif de célébrer ce premier mai avec joie et espoir, si en même temps, ils sont animés du désir de transformer, par une collaboration dévouée et individuelle, leur Internationale en un organisme vivant, embrassant le monde entier, prêt à recevoir chacun dans ses rangs et à faire de tous, des militants conscients et désintéressés combattant contre l'ordre de choses actuel et pour la réalisation d'un monde nouveau.

Que le souvenir du 1er mai 1919 nous incite tous en cette fête de mai, à œuvrer pour consolider et accroître la puissance d'une des principales armes du prolétariat dans la lutte pour son émancipation, l'I. T. F.!

## Après dix ans.

Par C. T. Cramp,  
Président de l'I. T. F.



Dix années se sont écoulées depuis le moment où quelques hommes, ayant réussi à réunir, parmi les ruines laissées par la guerre mondiale, les fragments épars de l'ancienne Fédération internationale des transports, se sont mis à l'œuvre pour reconstruire, sur des fondements plus solides

croions-nous, une organisation internationale, nouvelle et rajeunie, de travailleurs employés dans l'industrie des transports.

Pendant les années de guerre, le contact international avait été interrompu, les amitiés avaient été brisées et la compréhension mutuelle qui avait uni les hommes de diverses nationalités, s'était évanouie. Le battement des tambours et le déploiement des bannières avaient rangé les ouvriers des transports avec les autres travailleurs autour de leurs étendards nationaux et des hommes qui avaient collaboré pour le relèvement de leurs conditions d'existence, étaient devenus des ennemis jurés.

En jetant un regard en arrière, l'on s'étonne de la facilité avec laquelle tout ceci a pu s'accomplir et l'on prend la détermination que jamais, cette expérience ne devra se répéter. Toutefois, la Fédération internationale des transports a le droit d'être fière d'un fait important: ses membres, bien qu'ayant été entraînés dans la grande tourmente, furent assez sages pour comprendre que la classe ouvrière internationale devrait oublier ses inimitiés et se rappeler les intérêts communs, si elle était appelée à survivre aux calamités déchaînées sur notre monde.

A la fin de la guerre, des hommes d'état des pays belligérants se réunirent et mirent de nombreux mois à étudier et à décider quelle serait la situation future des nations. Chacun d'eux cherchait à avoir le dessus sur les autres et combinait de nouvelles alliances et de nouvelles rivalités, en d'autres termes, semait les germes de guerres futures. Les dirigeants de la Fédération internationale des Transports, par contre, se réunirent les 29 et 30 avril 1919, pour la première fois après de longues années. Ils se retrouvèrent, affligés, mais plus sages qu'en 1914, et tandis que les hommes d'état et les dirigeants des nations pensaient à reconstruire un monde plein de haine, ces hommes s'efforcèrent à réunir la classe ouvrière et à créer des liens de camaraderie, basés sur l'entraide et la compréhension réciproque. Pendant les années écoulées, beaucoup a été fait dans cet ordre d'idées. Des millions d'ouvriers des transports comprennent mieux à présent les problèmes et les conditions de vie de leurs camarades étrangers.

La preuve en fut donnée en 1926. Les syndicats britanniques avaient engagé un combat à vie ou à mort. L'I. T. F. leur vint en aide et leur fournit tout le concours qui pouvait humainement être donné. Pendant toute la durée du conflit le secrétariat fut sans cesse en action et bien que les travailleurs du continent se trouvaient dans leurs pays aux prises avec des difficultés multiples, ils firent dans de nombreux cas de grands sacrifices pour pouvoir seconder les camarades britanniques. Cet exemple prouve que la solidarité internationale s'accroît. Elle n'a pas encore atteint son maximum, mais de pareils exemples sont faits pour encourager ceux qui pensent que les intérêts des travailleurs de tous les pays sont les mêmes. Cette manifestation d'esprit international a beaucoup contribué à créer une meilleure compréhension entre les travailleurs.

La compréhension amène la sympathie et la sympathie amène la collaboration. Une Internationale unie d'ouvriers des transports peut faire beaucoup pour améliorer les conditions de travail et aider à sauvegarder la civilisation, pour le plus grand bien de l'humanité.

## Dix années d'activité.

Par M. Bidégaray,

Membre du Comité Exécutif de l'I.T.F.



Les 29 et 30 avril, l'I.T.F. va, à Amsterdam, dignement fêter la dixième année de son existence. C'est en effet, les 29 et 30 avril 1919, que fut reconstituée l'Internationale des transports. Nous disons reconstituée, car elle existait avant la catastrophe de 1914; son secrétaire était alors notre ami Jochade à

Berlin et le dernier congrès qu'il organisa fut celui de Londres (1913).

Les organisations françaises adhérentes à l'I.T.F. ne lui ont jamais marchandé leur concours, ni dans les congrès, ni pour l'application des décisions prises dans ces assises. Il est toutefois une exception que nous devons signaler et expliquer. En avril 1919, nous n'étions pas présents au congrès constitutif de l'I.T.F. La raison en est simple. La loi des huit heures venait d'être votée par le Parlement français, le 23 avril 1919. La Fédération nationale des cheminots était d'autre part, absorbée par le travail des commissions paritaires, l'établissement et la discussion du salaire national dans l'industrie des chemins de fer. De plus, d'accord avec la Confédération Générale du Travail, les Fédérations des transports avaient organisé la grande manifestation du 1er mai, journée mémorable, car, pour la première fois, tous les travailleurs des moyens de transports de même que des ports et docks, y prirent une part active, nous dirons même prépondérante.

Mais, quoique n'assistant pas au Congrès, les quatre groupements des transports français avaient notifié aux organisateurs l'adhésion complète et sans réserves à cette reconstruction, tout en s'excusant de ne pouvoir y prendre part.

C'est ainsi que les Fédérations françaises des transports ont toujours uni leurs efforts à ceux de leur centrale nationale, pendant et après la guerre, et ont pris part aux différentes conférences tendant à rétablir les relations internationales.

Ce contact fut le prélude de la reconstitution de la Fédération syndicale internationale et des Internationales professionnelles, telle l'I. T. F. Ne cachons pas notre satisfaction de voir l'Internationale des transports apparaître comme la plus puissante des organisations professionnelles qui, par son nombre, son activité et ses décisions tient, une place prépondérante au sein de la F. S. I.

N'oublions pas l'attitude admirable des marins, des travailleurs des ports et docks français et des cheminots belges, au moment où le militarisme polonais voulait envahir le territoire russe; n'oublions pas l'acte de solidarité magnifique des postiers au moment du boycottage hongrois. Actions nationales qui avaient un but international, de la plus haute importance. Enumérer tous les actes de solidarité qui font honneur à l'Internationale des transports serait fastidieux; l'organe officiel de l'I. T. F. relate cette activité quotidienne.

Aussi, le Bureau de l'I.T.F. a-t-il été bien inspiré de fêter ce dixième anniversaire. Ce sera pour les organisations adhérentes l'occasion nouvelle, de s'affirmer, par la voix de leurs délégués, plus unies que jamais en face des questions délicates qui restent inscrites à l'ordre du jour.

Son programme! *Les huit heures* qui malheureusement, ne sont pas à l'abri de tout danger. *La liberté syndicale*, encore étranglée dans certains pays, et menacée dans d'autres. *La paix*, plus que jamais fragile, sabotée par des marchands de canons et de munitions, négligée par les masses ouvrières indifférentes. Préoccupations multiples, grosses de responsabilités pour l'organisation et ses militants!

Devant ces difficultés et pour toute son activité réalisatrice, le concours le plus entier des organisations françaises est acquis à l'I. T. F. Aux travailleurs des transports de tous les pays de comprendre le rôle hautement humain que s'est assigné l'I. T. F. et de venir nombreux, grossir les rangs des centrales nationales. Quant à nous, de toutes nos forces, avec l'I. T. F. et sans hésitation, nous lutterons contre tous ceux qui tenteront de lui barrer la route.

Sans défaillance, nous lutterons contre tous ceux qui, avoués ou dissimulés, essayent de la diminuer ou de la détruire. En toute indépendance, bravant les sarcasmes des capitalistes, dédaignant les injures des communistes, sans prétention, mais sans faiblesse, nous poursuivrons le chemin qui nous conduira à plus de bien-être, de liberté et de fraternité humaine.

Vive l'Internationale des transports!

## Devons-nous nous grouper internationalement ?

Par H. Jochade,  
Secrétaire de l'Union des cheminots allemands.



Dans le rythme puissant de la vie toutes les choses se confondent ! Rien au monde ne peut se soustraire à ce courant irrésistible. Le mouvement syndical, étant la manifestation de la volonté et des aspirations de nombreuses personnes d'une même conviction, participe également à ce courant de vie inépuisable. Il n'existait et il n'existe pour ces hommes — en tant qu'ils appartiennent au salariat — aucune autre voie qui leur permette de sortir de leur état de misère.

Telle était la situation pour les ouvriers des transports et des communications lorsque, il y a plus de 30 ans, ils commencèrent à donner une forme pratique à ce courant tendant toujours plus impérieusement vers une plus grande unité et vers un ralliement international. Cette réalisation était d'autant plus aisée qu'il y avait dans les syndicats des travailleurs des transports, en dépit des différenciations nationales, beaucoup d'aspirations communes qui les réunissaient et qui tendaient à s'affirmer toujours davantage dans le domaine international. Depuis longtemps il s'était trouvé que les intérêts des ouvriers des transports et des communications ne s'arrêtaient pas aux frontières d'un pays. Les communications par voie d'eau et par terre, le commerce mondial, la production industrielle avaient depuis longtemps dépassé les frontières nationales. Cette période de communications et de production capitaliste mondiales contraignit les travailleurs de tous les pays à étendre, pour la sauvegarde de leurs intérêts communs, leurs relations et leurs associations dans le domaine international, afin de se défendre contre les tentatives d'exploitation du patronat international.

Au début, le groupement international des travailleurs des transports se heurta à des difficultés énormes, si grandes qu'il n'est point étonnant qu'on en resta aux premiers essais. Ce ne fut qu'en 1904 qu'un renouveau d'activité se manifesta dans l'I.T.F. A cette époque, elle comptait à peine 100.000 membres. L'œuvre de propagande fut énergiquement entamée. Elle eut tant de succès qu'après une période de 10 ans, c'est-à-dire au moment du déclenchement de la guerre, l'I.T.F. groupait 50 organisations comptant environ 900.000 membres de 18 pays. Avec la guerre un nouveau but se posa à l'I.T.F. Après la cessation des hostilités, elle devait retrouver une prospérité accrue, s'appuyant sur l'activité étendue du mouvement syn-

dical. Le domaine d'action des syndicats modernes était bien plus étendu que celui des syndicats d'avant-guerre. Cette extension alla de pair avec une augmentation de leur puissance et un accroissement de leurs effectifs.

En dépit de cette extension, la lutte pour le relèvement des conditions économiques des travailleurs des transports et des communications est pénible à l'heure qu'il est. Toutefois, elle ne le fut pas moins pendant la période d'avant-guerre, lorsque toutes les puissances réactionnaires se déchaînèrent, sans retenue aucune, contre les syndicats. Ces puissances n'ont cependant pas réussi à vaincre. Au contraire, la lutte nous a donné de nouvelles forces pour augmenter notre pouvoir de résistance et nous a internationalement rapprochés. La foi en la nécessité d'un groupement international a plongé profondément ses racines; et c'est là notre force.

Quelle pensée noble et belle que de songer au moment où aucune différence de nation ou de langue ne sera en mesure de diviser les travailleurs des transports ou de porter atteinte à leur esprit de camaraderie et de fraternité ! Voilà notre but, certainement digne de faire battre avec un enthousiasme ardent les cœurs de tous nos camarades !

## Pour le dixième anniversaire de la reprise des relations internationales dans les transports.

Par J. Guinchard,  
Secrétaire de la Fédération française des Moyens de Transports.



La Fédération internationale des ouvriers des transports, dont le siège est à Amsterdam, demande aux diverses organisations centrales adhérentes quelques lignes pour glorifier le dixième anniversaire de la reprise des relations internationales dans les transports. C'est une bonne idée.

Il y a lieu, en effet, de rappeler les efforts faits par certaines centrales nationales d'ouvriers des transports pour regrouper, après la grande guerre mondiale, les forces éparses des travailleurs des transports internationaux. Notre Fédération a précisé, avant guerre et après guerre, par son adhésion à l'I.T.F., tout l'intérêt que nous portions à cette organisation internationale. Notre intérêt de classe nous oblige, nous ouvriers, à nous dresser contre l'intérêt de classe capitaliste, lequel, disons-le, est supérieurement organisé.

Notre Fédération fut de celles qui, après la guerre, comprirent qu'il y avait lieu de renouer immédiatement les liens brisés par la grande tuerie. Elle assista au Congrès

international de Christiania et depuis, elle a assisté à toutes les manifestations de l'activité internationale dans les transports.

Cela est bien et nécessaire.

Devant la concentration internationale des capitaux (car les capitaux n'ont pas de patrie), il y a lieu de concentrer les forces ouvrières: bloc des travailleurs contre bloc capitaliste. C'est une question de vie ou de mort pour les travailleurs en général et pour ceux des transports en particulier.

C'est la raison d'être de notre Internationale des Transports :

1° par son action, elle nous tient au courant des mouvements revendicatifs des travailleurs des transports des divers pays et de leurs réalisations; 2° par son action internationale, agissant près des divers gouvernements, du Bureau international du Travail et de la Société des Nations, elle nous est d'un grand avantage; 3° son action morale et effective est d'un grand secours aux organisations adhérentes.

Le cadre de cet article ne permet pas de résumer les avantages obtenus par l'I.T.F. au point de vue général des transports. Malgré tout, nous pouvons dire qu'ils sont appréciables.

Au point de vue général, nous disons que toutes les Internationales ouvrières et celle des Transports en particulier sont appelées à jouer un grand rôle dans l'action ouvrière mondiale.

Et ce ne sera que justice et nécessité. Les travailleurs, étant à la source de toutes les richesses, doivent être appelés à leur répartition.

Ce sera l'œuvre des centrales syndicales d'abord, et, pour les transports, de notre I. T. F.

## PAGES DE L'HISTOIRE DE L'I.T.F. Le grand lock-out au Danemark (juin 1925).

*En 1925 l'Association patronale danoise lock-outa presque tous les travailleurs intéressés à la production. Elle laissa toutefois à l'œuvre les ouvriers employés dans les entreprises de transports.*

*Les ouvriers des transports danois proclamèrent alors une grève de solidarité. Ils firent en même temps appel à l'I.T.F. pour mettre à l'index toute exportation du Danemark. Les ouvriers des ports adhérents à l'I.T.F. donnèrent suite à cet appel. L'action fut menée de façon particulièrement rigoureuse par les dockers anglais. Les marchandises exportées en Grande-Bretagne n'étaient pas déchargées et se gâtaient et pourrissaient à bord des navires.*

*Comme suite à cette action, les patrons danois se virent contraints de lever le lock-out et de conclure un contrat collectif convenable avec la Fédération des syndicats danois.*

*La solidarité manifestée à cette occasion par les travailleurs des transports danois et par les ouvriers des ports d'autres pays, groupés avec eux dans l'I. T. F., détermina l'issue victorieuse du conflit.*

## En dépit de tout.

Par J. Dœring.

Président de la Fédération allemande du trafic.



«All right?» — «Very well!» Une poignée de mains énergique et le lien détruit par la guerre est réparé, nouvellement établi sur une base solide. Solide certes, car sinon, elle n'aurait pas résisté aux dures épreuves de la première période suivant la reconstitution de la Fédération internationale des transports. Jamais, formule

plus courte et plus simple n'aura servi à réaliser un acte d'une portée aussi vaste pour le mouvement international.

Quatre ans plus tôt, la glorieuse Internationale des transports avait été détruite et déchirée par la guerre funeste, par les haines trompeuses du nationalisme. Condamnée à l'inactivité, la direction de l'I.T.F., depuis dix ans aux mains de militants des organisations allemandes, se résigna à espérer que le bon sens et l'esprit de solidarité qui, à toutes occasions, s'étaient manifestés dans les organisations adhérentes à l'I. T. F. finiraient par remporter la victoire. Cet espoir n'a pas été déçu. L'esprit de solidarité et la conviction que la classe capitaliste est et restera l'ennemi commun a effacé — à jamais — tous les obstacles qui se trouvaient sur la voie de la reconstitution de l'I. T. F.

«All right?» — «Very well!» C'était par une belle matinée d'avril 1919. La direction provisoire de l'I. T. F. qui avait été confiée aux organisations hollandaises, avait adressé aux groupements adhérent précédemment, la demande d'envoyer des représentants à Amsterdam pour y tenir une conférence. Le but de cette conférence devait être la reconstitution de l'I. T. F. Les organisations allemandes (cheminots et ouvriers des transports) avaient donné suite à l'invitation et avaient envoyé trois délégués, les camarades Brunner, Jochade et Dœring. Les ouvriers des transports et les marins belges avaient également envoyé des représentants. Il va sans dire que les organisations hollandaises dont l'attachement à l'I. T. F. avait persisté au cours de la guerre, avaient, elles aussi, désigné des délégués. Ce qui était plus important toutefois, c'était que la Fédération et l'Union britanniques des transports avaient également envoyé des représentants.

Une tentative, faite la veille, de réunir les camarades belges dans un entretien avec nous, avait échoué. On conçoit quels étaient nos sentiments en cette matinée d'avril, pendant que nous nous rendions à l'hôtel où étaient descendus les camarades anglais, pour leur rendre visite et avoir

si possible, un entretien avant la conférence. Lorsque, près de l'ancienne Tour de la Monnaie à Amsterdam, nous nous engageâmes sur le pont, les camarades anglais (Robert Williams, Harry Gosling et Ernest Bevin) venaient déjà à notre rencontre. Le camarade Williams, à cette époque secrétaire général de la Fédération britannique des transports, dès qu'il nous vit, fit quelques pas à ma rencontre et me tendant la main, s'écria: «All right?» à quoi je répondis, le cœur battant et serrant énergiquement la main qui s'offrait: «Very well!»

*Pas un mot de plus. Cet acte avait suffi pour faire la paix entre les principales organisations de l'I. T. F. Je puis dire que ce fut le moment le plus important de ma vie et que jamais, ni avant ni après, je n'ai éprouvé une joie aussi grande et aussi profonde qu'en cette minute, décisive pour les travailleurs des transports de tous les pays et pour leur situation dans l'économie mondiale! >>*

## PAGES DE L'HISTOIRE DE L'I.T.F.

### Aide à la Russie soviétique.

*La guerre engagée en 1920 contre l'Union soviétique, par la Pologne, qu'appuyaient moralement et matériellement les gouvernements réactionnaires des pays alliés, menaçait de s'amplifier en une nouvelle guerre mondiale.*

*Sous la direction de l'I.T.F., les dockers, cheminots et marins groupés dans cette Internationale ont alors contrôlé et empêché tous les envois d'armes et de munitions destinés à la Pologne.*

*Rykov, le président du Conseil des Commissaires du peuple en personne, déclara au Congrès de la IIIème Internationale, que c'était grâce à la solidarité et au dévouement des travailleurs européens que la bourgeoisie européenne n'avait pas réussi en 1920 à subjuguier la Russie soviétique.*

*Ces «ouvriers européens» n'étaient autres que les dockers, cheminots et marins syndiqués dans les organisations adhérentes à l'I.T.F.*

## Une phare puissant.

Par Ehlers et Ferri Pisani,

Secrétaires de la Fédération française des Syndicats Maritimes.



Telle est la signification qu'un grand nombre de militants des marins français donnent à la Fédération Internationale des Transports.

En effet, comme le Phare éclaire la route d'un navire et lui signale le chemin qui doit le conduire à bon port, l'I. T. F. guide le prolétariat des transports en général et celui de la mer en

particulier, dans la voie qui doit l'amener à son émancipation.

L'autonomie ne vaut pas plus nationalement qu'internationalement, et les marins français en ont fait la triste expérience avec la Fédération internationale autonome des marins dirigée par Havelock Wilson qui, à la première tourmente, les a si lâchement abandonnés lors de la rude bataille qu'ils eurent à livrer en 1922 pour le maintien de la journée de huit heures.

C'est d'ailleurs avec plaisir que nous enregistrons l'action énergique menée par l'I.T.F. en faveur de cette revendication qui, sous son égide, doit trouver sa solution heureuse.

Notre mouvement de mauvaise humeur de 1926 tendait plus à stimuler nos camarades des autres pays à plus d'activité en cette question, qu'à manifester contre l'organisation internationale elle-même.

Au moment où la Fédération internationale des transports va célébrer le dixième anniversaire de sa reconstitution après la tuerie mondiale, chaque marin se doit de tendre ses regards vers elle comme vers un phare qui lui indique la bonne route à suivre.



La Conférence de reconstitution de l'I.T.F. (Amsterdam, 29 et 30 avril 1919).

## Un anniversaire qui mérite d'être célébré.

Par C. Mahlman,

Secrétaire de l'Union belge des ouvriers du transport.



Lorsque, en 1904, les marins anversois, nous demandèrent de fonder pour eux une organisation syndicale et que nous y eûmes consacré une partie de nos forces, nous avons senti immédiatement que — tout particulièrement pour cette catégorie de travailleurs — une organisation nationale n'avait qu'une valeur relative.

Parmi les marins eux-mêmes aussi, la conviction avait pris racine qu'un lien international solide était nécessaire pour pouvoir agir avec succès pour leur émancipation. Aussi l'Union des marins belges fut-elle la première des organisations belges à décider l'adhésion à l'I. T. F. Les dockers et autres ouvriers des transports suivirent. Et lorsque, en 1913, toutes ces catégories furent réunies en une centrale, celle-ci adhéra en bloc à l'I. T. F.

Toujours nous avons apprécié les bons services de l'I. T. F., bien qu'elle ne fût pas organisée avant la guerre comme par la suite.

A présent, en nous remémorant avec joie l'activité des dix années écoulées depuis la reconstitution de notre Internationale, nous sommes heureux d'avoir pu contribuer

au développement de cette organisation puissante.

L'I. T. F. protège sous ses ailes largement ouvertes tous les travailleurs des transports du monde. Elle ne s'est pas limitée au simple rôle d'un syndicat: œuvrer pour l'amélioration des salaires et conditions de travail. Elle a tenu également à faire valoir son influence dans des problèmes qui touchent de façon directe la vie économique et politique des Etats capitalistes. Elle offre en outre, au-dessus de tous les autres organismes internationaux, l'avantage d'avoir toujours aidé avec largesse, là où son aide était nécessaire. Ceci n'a été possible que du fait que les organes directeurs de l'I. T. F. étaient et sont composés de militants syndicaux qui, dans le domaine international, ne se sentent pas liés par des considérations nationales déplacées.

Si nous croyons, comme organisation belge, avoir fait dans ce domaine notre devoir dans la mesure de nos moyens, nous n'oublierons jamais, d'autre part, comment en 1928, lorsque, nous nous trouvions en de graves difficultés, nos camarades d'autres pays, réunis à Stockholm, ont fait un large geste à notre profit, comme on n'enregistre hélas pas encore dans d'autres Internationales professionnelles.

Nous avons l'heureux honneur d'appartenir à une Internationale qui, par son activité et son outillage, cherche à réaliser ce qui est réalisable dans le domaine international.

Son avenir est plein d'espoir. Notre I. T. F. est une force vivante.

C'est pourquoi nous sommes heureux que, dans les dix années de son existence, elle ait réussi à se développer en ce qu'elle est: la véritable Internationale des ouvriers des transports de tous les pays.

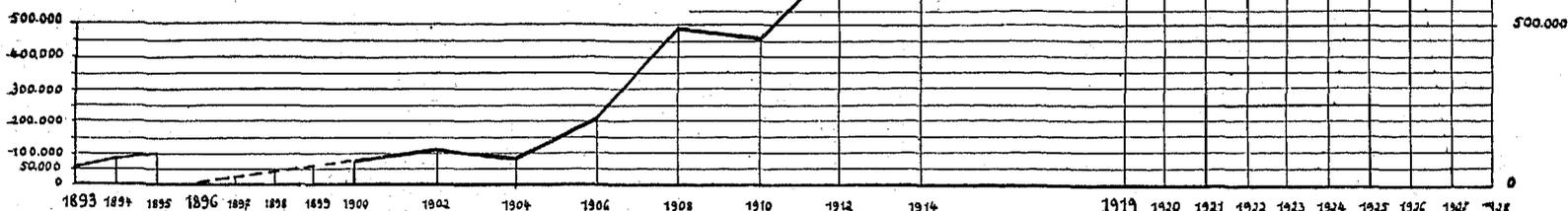
## LES EFFECTIFS DE L'I. T. F.

Fondée en 1893 avec à peine plus de 50.000 adhérents; l'I. T. F. groupe à présent plus de 2 millions  $\frac{1}{4}$  de membres.

Jusqu'au déclenchement de la guerre, ses effectifs avaient, sous la direction du secrétaire de cette époque, le camarade Hermann Jochade, monté à près d'un million. La guerre anéantit l'I. T. F. et détruisit le résultat de longues années d'efforts.

Les 29 et 30 avril 1919, lors de sa reconstitution, l'I. T. F. comptait un peu plus de 700.000 membres. Elle atteignit son apogée à la fin de 1921 quand elle comptait près de trois millions de membres. Bien que depuis lors, le nombre des organisations adhérentes ait continué à augmenter, les effectifs fléchirent par suite de la dépression économique générale dont, après 1921, les répercussions portèrent partout atteinte au mouvement syndical.

Dans l'I. T. F., ce fléchissement fut toutefois moindre que dans tout autre secrétariat professionnel et il était presque arrêté en 1927. A présent, on enregistre de nouveaux progrès pour ainsi dire sur toute la ligne.



## PAGES DE L'HISTOIRE DE L'I. T. F.

### Le boycottage contre la Hongrie (juin/juillet 1920).

La F. S. I. ayant décidé le boycottage économique de la Hongrie, afin de venir en aide aux ouvriers hongrois persécutés par la terreur blanche, l'I. T. F. fut appelée à appliquer pratiquement le mouvement.

Pendant une période de 6 semaines du début à la fin du boycottage, les cheminots et ouvriers des transports autrichiens ont barré les frontières de leur pays et cela, malgré la disette régnant chez eux. En dépit des menaces de la part des représentants des gouvernements alliés et du patronat, ils n'ont pas laissé passer un seul wagon de marchandises à destination ou en provenance de la Hongrie.

### La grève générale anglaise (mai 1926).

A la veille du déclenchement de la grève générale anglaise, les mineurs anglais et le Congrès des trade-unions firent appel à l'I. T. F. et aux organisations adhérentes.

Les organisations d'ouvriers des ports affiliées à l'I. T. F. donnèrent immédiatement suite à cet appel. On refusa le chargement de charbon à destination de l'Angleterre; on refusa d'aider des bâtiments britanniques à faire le plein des soutes et on refusa l'enrôlement sur les navires battant pavillon anglais.

Pendant toute la durée de la grève générale, du 1er au 9 mai 1926, le boycottage fut rigoureusement appliqué dans tous les ports du continent.

## La Fédération suisse des cheminots et l'I. T. F.

Par Robert Bratschi,

Secrétaire général de la Fédération suisse des cheminots.



Dès son congrès de constitution de novembre 1920, la Fédération suisse des cheminots a décidé l'adhésion à l'I. T. F.

Cette décision constituait pour nous en première ligne une manifestation de solidarité avec les camarades des autres pays. Dans notre esprit, les avantages que pouvait

nous offrir l'adhésion à l'Internationale des transports ne venaient qu'en deuxième ligne.

A l'époque à laquelle nous décidâmes d'adhérer à l'I. T. F., nous ne savions pas encore beaucoup sur son compte. En un délai très court, nous avons appris à l'apprécier; dans le courant des années, elle nous est devenue chère et aujourd'hui, nous ne pourrions plus nous représenter notre Fédération comme ne faisant pas partie de la grande organisation internationale. L'I. T. F. nous a donné la possibilité d'apprendre à plus ou moins connaître les organisations et les conditions existant dans l'industrie des transports de tous les pays européens. Elle a élargi notre horizon et aiguisé notre esprit critique. Elle nous fournit des armes pour sauvegarder les intérêts de nos membres, lorsque ceux-ci sont menacés par l'allégation trompeuse de conditions soi-disant moins favorables existant dans d'autres pays. L'I. T. F. nous a appris à juger nos propres conditions selon une mesure internationale. La petitesse de notre pays rend particulièrement nécessaire que nous portions nos regards au delà de ses frontières. La multiplicité des langues et des nationalités qui composent notre Fédération et en font comme une Internationale en miniature, nous font, toujours davantage, apparaître comme une fille reconnaissante de notre glorieuse I. T. F.

La Fédération suisse des cheminots est considérée dans notre pays comme une organisation solide et fortement groupée. Plus de 90 % de tous les cheminots du pays se rangent sous sa bannière. Elle se trouve dans la situation privilégiée de ne pas être réduite à recevoir des secours matériels de tiers; au contraire, elle est disposée volontiers à aider dans la mesure de ses ressources ceux qui, dans leur pays, sont plus faibles que nous dans le nôtre. L'I. T. F. nous en offre l'occasion. Lorsque nous aidons les camarades d'autres pays à surmonter des difficultés matérielles, à faire aboutir leur lutte et à constituer des organisations syndicales, cet acte découle de l'esprit de solidarité internationale, mais il est également posé par reconnaissance envers l'I. T. F. à laquelle nous devons tant, car elle nous procure une précieuse

documentation et nous guide dans toutes les questions de caractère international.

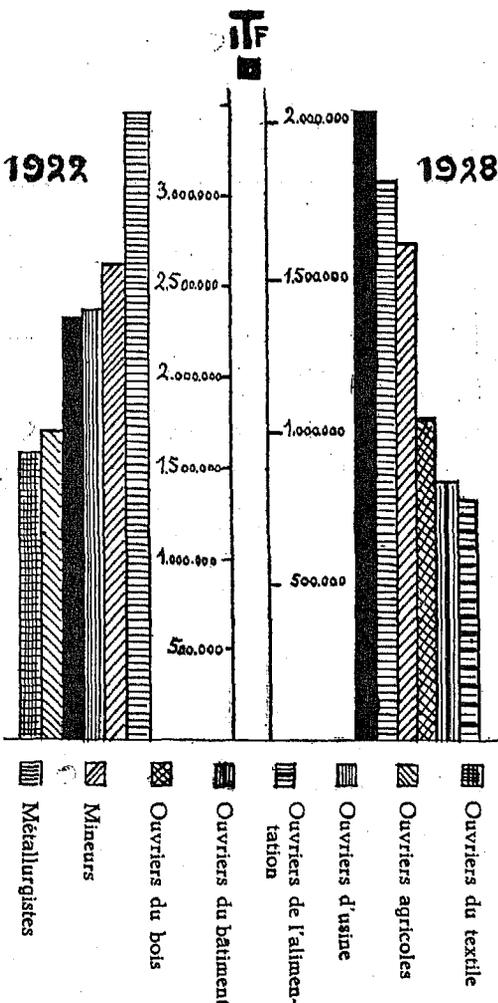
Deux fois déjà, nous avons eu l'occasion de recevoir dans notre petit pays des assises importantes de l'I. T. F.: en 1921, le Congrès général tenu à Genève et en 1925, la Conférence internationale des cheminots et la session du Conseil général tenus à Bellinzona.

Cette deuxième fois, nous avons pris la place de nos collègues italiens qui n'avaient pas la possibilité de recevoir chez eux les frères de l'étranger. D'autant plus les amis étrangers nous étaient-ils les bienvenus dans la petite métropole de la Suisse italienne.

Lorsqu'ils reviendront, nous ne leur montrerons pas seulement les beautés de notre pays, nous leur ferons voir également que les cheminots suisses savent cultiver l'esprit de solidarité internationale et de fidélité à l'I. T. F.

### L'I. T. F. et les autres Secrétariats professionnels internationaux.

*En 1922, au moment de la plus grande prospérité du mouvement syndical, l'I. T. F. occupait la quatrième place parmi les Secrétariats professionnels internationaux. Les Internationales des ouvriers d'usine, des mineurs et des métallurgistes étaient plus importantes. Aujourd'hui, l'I. T. F. occupe la première place! Elle est la plus grande et la plus puissante!*



## Si l'I. T. F. n'existait pas...

Par J. Hack,

Président de la Fédération des cheminots luxembourgeois.



Si l'I. T. F. n'existait pas, il faudrait l'inventer. Et quand ce ne serait que pour fournir aux petites organisations l'appui moral dont elles ont un besoin absolu pour être à même de remplir la mission leur incombant dans la lutte pour l'émancipation du monde du travail. Ni les travailleurs du pays ni l'Internationale syndicale,

peuvent remplir complètement ce rôle. Les transports dans leurs nombreuses variétés sont de nature très complexe et constituent un organisme mobile qui s'enracine profondément dans la vie des nations et des individus et qui, au delà des frontières, s'engrène comme des rouages bien ajustés. Un bouleversement quelconque ou un accroc dans un pays se répercutent de suite dans les pays voisins. Une action immédiate doit donc pouvoir être entreprise à tout moment et, pour ce faire, l'I. T. F. est l'instrument voulu.

La certitude de pouvoir compter sur cette aide efficace met la plus petite organisation à même de soutenir et de gagner contre un puissant adversaire une lutte qui, sans cette certitude, serait perdue d'avance.

Le Luxembourg est un petit pays possédant une industrie métallurgique très développée et par là un trafic ferré très intense et très rémunérateur. Le capital international qui, ici tout comme ailleurs, fait la pluie et le beau temps, s'est mis en tête de conquérir cette affaire profitable et cela d'autant plus que, de la sorte, le pays serait complètement à sa merci. Une fois déjà, en 1924, il avait réussi à conclure avec l'Etat une convention qui lui garantissait pour 59 ans la haute main sur nos réseaux ferrés. La grande presse était à sa dévotion et une majorité importante semblait lui être acquise à la Chambre des députés. Il en advint tout autrement qu'on n'avait pensé. La Fédération nationale des cheminots luxembourgeois, aidée, sous l'égide du secrétariat de l'I. T. F., par les organisations françaises et belges, entreprit une vaste campagne dont le résultat fut, après une lutte mémorable, le rejet des conventions par le suffrage universel; les requins de la haute finance en furent pour leurs frais.

Mais l'ennemi ne s'avoue pas vaincu, il relève la tête, une autre bataille s'annonce. Nous l'attendons de pied ferme, l'I. T. F. vit encore...

Marins!

Collez sur votre carte syndicale le timbre international de légitimation de l'I. T. F.!

## Le dixième anniversaire de la reconstitution de l'I. T. F.

Par G. Sardelli,

Représentant des travailleurs italiens au Conseil Général de l'I. T. F.



Dans les premières années d'après-guerre, la classe ouvrière italienne se trouvait en mesure d'occuper une place dirigeante dans presque tous les domaines de l'activité du pays. Dans toutes les industries, les syndicats groupaient plus de 90 % des travailleurs employés; ceux des travailleurs des transports comptaient à eux seuls un nombre

de plus de 600.000 adhérents. Une fois l'organisation consolidée sur le terrain national, les syndicats décidèrent l'adhésion à la Fédération Internationale des Transports. Le Syndicat italien des agents des tramways qui fit partie de l'Internationale depuis 1914, contribua beaucoup à étendre dans le domaine international l'activité syndicale des groupements italiens.

Tant que les lois d'exception n'avaient pas encore supprimé en Italie la liberté syndicale, les syndicats ont bénéficié de la collaboration efficace et de l'aide précieuse de l'I. T. F. Après cette période de relations corporatives et d'appui dans le domaine professionnel, l'I. T. F. accorda toute sa solidarité fraternelle à la cause du prolétariat italien.

Une fois monté au pouvoir, le fascisme commença contre les travailleurs de la mer, les cheminots, les dockers, les agents des tramways et les conducteurs d'automobiles une action de violence méthodique et brutale, qui alla de la dévastation des sièges des syndicats jusqu'à l'assassinat des dirigeants et des membres. Le secours de l'I. T. F. fut prompt et généreux. Elle pensa à secourir les cheminots lorsque 60.000 d'entre eux furent licenciés pour raisons politiques; elle contribua à les aider à surmonter les suites de la dévastation du siège du syndicat à Bologne. Elle accorda son aide et son appui aux travailleurs du port de Gênes, en participant, dans la mesure du possible, au maintien de l'organisation que le fascisme avait mise dans des conditions des plus difficiles. Aux dirigeants du syndicat des agents des tramways, l'I. T. F. donna la possibilité de publier une revue mensuelle autour de laquelle devait se grouper ce qui restait des organisations détruites par les «chemises noires», revue qui devait encourager les plus vaillants à la résistance et inciter les faibles à accomplir leur devoir. Ce fut une action efficace de solidarité internationale qui ne sera jamais oubliée.

La lutte persista, âpre, complexe et sans trêve, de fin 1922 jusqu'au mois d'octobre 1926. A ce moment, une nouvelle rafale

de réaction, plus violente que celle précédente, déchaînée à l'occasion du prétendu attentat de Bologne, détruisit les derniers vestiges des organisations syndicales ouvrières et anéantit et dispersa les résultats obtenus grâce aux sacrifices accomplis avec tant de dévouement par l'I. T. F. Les bureaux de la succursale de l'I. T. F. à Rome furent détruits et dévastés, la revue fut supprimée. Les travailleurs des transports, privés de tout moyen légal de défense, furent contraints d'entrer dans les rangs des syndicats fascistes, tandis que les cheminots se virent privés du droit que même la législation fasciste accorde aux autres travailleurs.

La pensée de tous les travailleurs des transports, trempée par la douleur, sans souillure et pleine de foi, tend avec nostalgie et gratitude vers les anciens militants et vers la glorieuse I. T. F. Ils savent qu'à l'avenir — lorsque l'Italie aura, dans une bataille des plus difficiles où l'organisation internationale professionnelle d'Amsterdam a pris et continue à prendre une part active, reconquis sa liberté et son honneur — l'I. T. F. constituera, de même qu'elle le fut dans le passé, un point de ralliement lumineux et sûr pour tous ceux qui, dans les branches multiples de l'industrie des transports, sont employés non seulement pour gagner le pain quotidien, mais encore pour sauvegarder leur dignité d'hommes et de citoyens!

## De la petite Belgique.

Par H. van Ballaer,

Président de la Centrale belge du personnel des tramways, vicinaux et autobus.



Les jours se suivent, mais ne se ressemblent pas.

Telle est en quelques mots l'histoire des relations entre la Centrale belge du personnel des tramways, vicinaux et autobus et l'I. T. F. J'ajoute pour ceux qui n'adhèrent pas encore à l'organisation syndicale, qu'il est nécessaire de connaître pour pouvoir aimer.

Lorsque nous étions un regard sur l'histoire du mouvement syndical, nous constatons que nos adversaires de toutes espèces se servaient et se servent toujours du principe de la lutte des classes comme d'un argument concluant contre nous et que ces acolytes du patronat cherchent à caractériser ce principe comme étant l'élément anti-religieux du mouvement syndical indépendant.

Ceux qui ne sont pas au courant de la situation en Belgique, surtout de l'ancien système de recrutement du personnel, auront peut-être un haussement d'épaules indulgent. Ils comprendront cependant mieux ce que pareille argumentation a de faux, lorsque j'aurai ajouté qu'on avait dans

le temps en Belgique des difficultés inouïes pour entrer au service d'une compagnie de tramways ou de chemins de fer vicinaux, sans la recommandation d'un curé ou de quelque gros bonnet. C'était là un système de triage idéal qui permettait de ne recruter que les éléments ayant assez de docilité et de résignation pour supporter sans murmurer le système d'asservissement en vigueur à cette époque. Il n'était évidemment point question de mouvement syndical proprement dit.

La guerre et ses conséquences ont fait naître une nouvelle mentalité parmi le personnel des tramways et vicinaux. Il n'est donc point étonnant que le mouvement syndical ait fait d'immenses progrès dans ces entreprises, malgré toutes les tentatives ouvertes ou cachées de soustraire les agents à l'influence sans cesse croissante des syndicats.

Il serait risqué de vouloir prétendre que tous nos membres sont convaincus de la nécessité d'une adhésion à l'I. T. F. C'est plutôt instinctivement que nos hommes sentent que seule une collaboration étroite avec les ouvriers des transports du monde entier peut contribuer à améliorer leur situation, morale aussi bien que matérielle, et les aider à conquérir le droit de regard et une plus grande influence dans la gestion des entreprises. Ils savent fort bien que les capitalistes belges — leurs patrons — ont, de concert avec des capitalistes étrangers, de grands intérêts dans mainte entreprise de tramways d'autres pays et que seul un mouvement ouvrier bien organisé internationalement est en mesure de combattre de façon efficace, le capitalisme international. C'est donc plutôt, sous l'empire des événements quotidiens, la notion plus ou moins consciente de la nécessité d'un groupement international puissant qui les guide.

Pour les agents des tramways, vicinaux et autobus de Belgique, l'I. T. F. est devenue l'organisation internationale indispensable, qui les mettra en mesure de participer à la tâche grandiose échue à la classe ouvrière dans le mouvement social et leur donnera par conséquent la possibilité de traduire en des actes leurs aspirations vers plus de liberté dans tous les domaines.

## PAGES DE L'HISTOIRE DE L'I. T. F.

*Pendant le boycottage du transport d'armes et de munitions, appliqué pendant la guerre de la Pologne contre la Russie soviétique (1921), on avait réussi à faire passer en «contrebande» quelques wagons de munitions de France à Anvers, où leur contenu devait être embarqué pour Dantzig.*

*Un employé de gare l'apprend. Il en parle à un mécanicien et à son chauffeur. Ensemble, ils se rendent sur une locomotive vers le port franc, accrochent les wagons de munitions à la machine et les conduisent hors du terrain du port, bravant la tentative d'intervention de gendarmes.*

*Aucun matériel de guerre destiné à être utilisé contre la Russie soviétique, n'a quitté le port d'Anvers.*

## L'I.T.F. aux Balkans.

Par N. Issaïeff,

Secrétaire de l'Union des cheminots bulgares et de la section balkanique de l'I.T.F.



L'idée de l'organisation internationale du prolétariat est bien connue et bien accueillie parmi les ouvriers des transports des Balkans.

Les cheminots bulgares sont parmi les premiers qui ont adhéré à l'Internationale. Leur Union fut créée le 1er février 1907, après la première grève générale, commencée le 20 décembre 1906 et qui se termina par une victoire le 31 janvier 1907.

Par suite de la terreur, le Congrès constituant ne put être convoqué qu'en juin 1909, quand fut décidée l'adhésion officielle à l'I.T.F. ayant alors son siège à Hambourg. Le baptême international réel eut lieu pendant la grève de 1919-1920, quand, aux démarches de l'administration pour recruter du personnel à l'étranger, nos camarades organisés de l'étranger répondirent en nous envoyant des secours pécuniaires et en empêchant que des supplantateurs se rendent chez nous. Ils nous ont soutenu moralement et nous ont donné, de cette manière, une première leçon inoubliable de solidarité ouvrière internationale.

Après la grande guerre, notre premier soin fut de briser l'isolement dans lequel notre pays se trouvait, par la faute des Etats vainqueurs voisins.

Peu après, au Congrès de l'I.T.F. tenu à Vienne en 1922, notre Union fut représentée par un délégué. Nous avons pu entrer en relations avec l'Union des cheminots de Yougoslavie, ayant son siège à Zagreb et non représentée à Vienne. Seule une organisation maritime de Yougoslavie y avait envoyé un délégué. Une adresse trouvée par hasard dans le journal «Lem-narub» des ouvriers menuisiers de Cluj (Roumanie), nous aida à entrer en relations avec l'Union des ouvriers des ports, dirigée par le camarade Maglasu à Braïla.

Au commencement de 1926, profitant du séjour et de la présence de nos camarades de Roumanie, de Yougoslavie et de Grèce au Congrès de notre Union, le camarade Edo Fimmen proposa de créer le secrétariat balkanique de l'I.T.F., dont le siège fut établi à Sofia, et d'œuvrer pour le rapprochement des ouvriers des transports des Balkans. Ce secrétariat eut sa seconde conférence pendant le Congrès de l'I.T.F. tenu à Paris en 1926.

A l'occasion du Congrès de l'Union des cheminots de Yougoslavie à Ljubljana, en juin 1927, eut lieu une Conférence de la Fédération balkanique des transports présidée par le camarade Fimmen. Après

cette conférence le camarade Maxamin fit en sa qualité de membre du Conseil général de l'I.T.F., une tournée dans les pays balkaniques.

Peu après la clôture de la Conférence internationale du Travail de 1927, les dirigeants du secrétariat balkanique ont pu, pour la première fois, se rencontrer avec les camarades actifs de l'Union des cheminots de Yougoslavie.

A l'I.T.F. adhère aussi une organisation maritime de Grèce qui, jusqu'à présent, ne s'est pas affiliée au secrétariat balkanique de l'I.T.F.

A son dernier congrès, en 1928, l'Union des ouvriers des ports de Roumanie a décidé de transférer son siège de Braïla à Bucarest et d'ouvrir ses rangs aux cheminots qui, après la grève perdue de 1920, n'avaient pas pu s'organiser de façon indépendante.

La visite que le camarade Nathans fit au printemps de 1927 à la Yougoslavie, la Bulgarie, la Roumanie, la Turquie et la Grèce, renforça l'influence de l'I.T.F. dans ces pays.

Il profita de son séjour à Belgrade pour protester contre les poursuites dont étaient victimes les cheminots de Yougoslavie. Cette protestation fut appuyée par le secrétariat balkanique, au moyen de dépêches envoyées au gouvernement de Belgrade et à la Légation de Yougoslavie à Sofia.

Le manque d'une existence stable et garantie par la constitution d'une part, les différences de langues de l'autre, constituent un obstacle très sérieux, aussi bien pour

le rapprochement et la collaboration, que pour le renforcement des organisations d'ouvriers des transports existant aux pays balkaniques. Le noyau existant, quoique très faible, est créé sous l'égide de l'I.T.F. Ce secrétariat balkanique est l'unique organisation d'ouvriers des transports des Balkans qui ait une importance réelle.

Voilà pourquoi nous regardons l'avenir avec confiance.

**Cheminots, ouvriers des transports et marins!**  
**Portez toujours et partout l'insigne de l'I. T. F.**

## PAGES DE L'HISTOIRE DE L'I.T.F.

**La grève dans le port d'Anvers (juillet 1928).**

*En juin/juillet 1928, 14.000 travailleurs du port d'Anvers se mirent en grève pour obtenir des majorations de salaires et un contrat du travail convenable.*

*Afin de ne pas être obligée de vendre ou d'hypothéquer une partie de ses biens immeubles, l'Union belge des ouvriers du transport fit appel à l'I.T.F. Douze heures plus tard — deux heures après réception de la demande télégraphique — le Congrès général de Stockholm mit un montant de 4 millions de francs belges (env. 300.000 florins) à la disposition des camarades belges.*

*La grève fut gagnée.*

## **DIVULGUER LES PUBLICATIONS DE L'I.T.F. SIGNIFIE RENFORCER LA PENSÉE INTERNATIONALE.**

**LA CONNAISSANCE des conditions de travail de vos camarades d'autres pays vous aide à consolider vos positions.**

Depuis 1919 le secrétariat de l'I.T.F. a fait paraître plus de **quarante** publications relatives aux conditions de travail (des cheminots dans 17 pays, des dockers dans 6 pays, des agents des tramways dans 4 pays) et à de nombreuses autres questions: la liberté syndicale du personnel des chemins de fer, les risques auxquels sont exposés les conducteurs d'automobiles, la conduite des locomotives et automotrices par un seul homme, l'attelage automatique, les mesures pour la protection des ouvriers des ports et docks, la limitation du poids des fardeaux, les heures de service et de repos du personnel des chemins de fer, l'électrification des chemins de fer etc. Il faut ajouter à cela plusieurs comptes-rendus de conférences internationales importantes.

Une liste de ces publications, dont une partie est actuellement épuisée, est envoyée sur demande. — **Avez-vous profité de ce travail?**  
**Si non, hâtez-vous de le faire!**

**Abonnez-vous à «I.T.F.», l'organe bimensuel de notre Internationale qui vous tient au courant de ce qui se passe dans le monde des transports et des communications. Prix de l'abonnement fl. 1,50 par an.**

**Paraît en français, anglais, allemand, espagnol et suédois. — En cas d'intérêt suffisant, des éditions en d'autres langues et en espéranto viendront s'ajouter.**

**Aidez-nous à renforcer l'Internationale!**