



BULLETIN D'INFORMATION
DE LA
**FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DES OUVRIERS DU TRANSPORT.**

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE:
AMSTERDAM:
(PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

COMMUNICATIONS DIVERSES

Chronique syndicale.

Le conflit dans les ports finlandais.

La grève continue. Dans les milieux maritimes, on a dû admettre que la situation dans les ports finlandais est loin d'être normale. Aussi, les employeurs finlandais cherchent-ils à duper leurs collègues étrangers. Jamais nous n'avons rencontré pareil manque de bonne foi qu'après de ces messieurs.

Les exportations finlandaises ont été sérieusement compromises; la balance commerciale accuse un excédent d'importations d'un milliard et demi de marks finlandais. Comparons ces chiffres à ceux de l'année 1926, lorsque la Finlande importa pour 5.668 millions de marks et exporta pour 5.637 millions, soit un excédent d'importations de 31 millions pour l'année entière.

Le gouvernement reste dans l'expectative. Les organisations scandinaves ont par contre décidé de poursuivre leur action de secours. Ce n'est pas par la faim que l'on fera reculer les grévistes. Sans reconnaissance de l'organisation syndicale, point de paix industrielle en Finlande!

La lutte dans la métallurgie et la sidérurgie allemandes.

Les magnats de l'acier allemands cherchent, chaque fois que les contrats collectifs expirent — et c'est ce qui se produit deux fois par an — à mettre en émoi l'Allemagne et le monde entier par leurs menaces de lock-out.

Ces éléments «constitutionnels» jettent les hauts cris lorsque les ouvriers refusent de se conformer à une sentence arbitrale qui leur est défavorable et déclarent une grève. De leur côté toutefois, ils n'hésitent pas à lock-outer 250.000 métallurgistes, après une sentence arbitrale déclarée obligatoire par le ministre. Le ministre du Travail accuse les patrons de rupture de contrat et met à leur charge toutes les conséquences juridiques qui peuvent en découler; ceci veut dire que le patronat pourra être obligé à continuer le paiement des salaires pendant toute la durée du conflit.

L'Union des ouvriers métallurgistes considère la

rébellion patronale contre la sentence arbitrale comme une atteinte au pouvoir de l'État.

«Etatisation des entreprises», voilà quelle doit être la réponse à une pareille attitude des patrons.

Les heures de travail.

Voilà près de 10 ans que nous luttons pour la ratification et l'application de la convention de Washington sur la semaine de 48 heures et la journée de 8 heures. Pendant ce temps, dans les Etats-Unis, l'introduction de la semaine de 5 jours a déjà fait de grands progrès: 5 jours et 40 heures de travail, avec le maintien du salaire hebdomadaire actuel. En Australie, un grand nombre de cheminots bénéficient déjà de la semaine de 44 heures.

Ne serait-ce pas le moment, en considération de la rationalisation croissante, de reviser notre revendication?

«Point de rationalisation aux dépens de la classe ouvrière». Tel est notre mot d'ordre. C'est pour cette raison précisément que nous devons tendre à une réduction des heures de travail.

Une grande fabrique de confections américaine a décidé récemment, après des négociations avec l'Union des travailleurs du vêtement, d'introduire, à partir du 1er mai, la semaine de 5 jours, avec une majoration simultanée du barème des salaires.

Dans l'exposé des motifs de cette mesure, il est dit que le perfectionnement actuel des machines et des méthodes d'économisation du travail, de même que le rendement augmenté des travailleurs, nécessitent l'introduction de la semaine de travail réduite.

En 1923 déjà, le Congrès des trade-unions anglais a inscrit, sur la proposition de l'Union nationale des cheminots, la journée de 6 heures à son programme de revendications.

Il faudra que la classe ouvrière européenne examine la question des heures de travail d'un point de vue nouveau.

Les élections anglaises.

Le succès remporté par le parti travailliste à Ashton, où un membre de l'Union nationale des cheminots réussit à s'emparer d'un siège à la Maison des Communes détenu jusqu'à présent par le parti conservateur, a été suivi par une brillante victoire aux élections municipales, dans lesquelles tous les partis ont dû céder des mandats aux travaillistes.

La Maison des Lords et la Maison des Communes sont entrées dans leur dernière session parlementaire. Les élections législatives prochaines donneront à la Maison des Communes un tout autre aspect et mettront

SOMMAIRE :

Communications diverses :	L'attelage automatique et le Conseil d'administration du Bureau international du Travail.	La grève des dockers argentins	133
Chronique syndicale	125	Salaires et conditions de travail des conducteurs de taxis dans différentes villes européennes	134
Communications du Bureau.	126		
Cheminots :	Ouvriers du Transport :	Gens de Mer :	
Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays (Allemagne)	La grève aux tramways de Rosario	Conditions de travail des marins dans les différents pays (Finlande)	135
Le Congrès patronal de Madrid	L'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways (Pays-Bas)	La 26ème classe de traitement aux chemins de fer suisses	136
La formation professionnelle des mécaniciens	Le conflit dans les ports australiens		
	Le Congrès de l'Union belge des ouvriers du transport	Espéranto	136

fin à la suprématie conservatrice. Il semble hors de doute que le parti travailliste sortira de la lutte électorale comme le parti le plus puissant. Ce résultat sera d'une grande importance pour les relations internationales, aussi bien en ce qui concerne la question du désarmement que par rapport à la situation politique en Europe.

Le sixième anniversaire de la marche sur Rome.

Cette année, la célébration de l'anniversaire de la marche sur Rome a eu lieu sans la présence d'un grand public. Le peuple italien semble las des cérémonies fascistes.

Selon des renseignements officiels, 140 000 titres de rentes italiennes auraient été brûlés à cette occasion ; dans les milieux financiers, ce nombre est toutefois évalué à seulement 45.000. C'est ainsi que toute la fête n'était qu'une grande tromperie. Tout ce qu'en Italie, le fascisme réalise comme travaux publics est effectué dans les autres pays, mieux et plus rapidement et cela, sans les fanfaronnades qui font vivre le fascisme.

Il est caractéristique de mentionner que le «Duce» a interdit les discours ; seul son propre message pouvait être lu.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Exécution des décisions du Congrès de Stockholm.

En exécution de la décision prise à Stockholm concernant la réglementation des heures de service et de repos du personnel des chemins de fer et tramways et des conducteurs d'automobiles, nous nous sommes adressés au Bureau international du Travail pour lui demander son concours. Dans sa réponse, le Directeur du Bureau nous informa que :

«la convention tendant à limiter à 8 heures par jour et à 48 heures par semaine le nombre des heures de travail dans les établissements industriels, adoptée par la Conférence internationale du Travail à Washington en 1919, s'applique aux catégories de travailleurs dont il s'agit. L'article 1 de cette convention prévoit en effet :

«Pour l'application de la présente convention, seront considérés comme «établissements industriels» notamment :

d) Le transport de personnes ou de marchandises par route, voie ferrée ou voie d'eau, maritime ou intérieure, y compris la manutention des marchandises dans les docks, quais, wharfs et entrepôts, à l'exception du transport à la main.

Les prescriptions, relatives au transport par mer et par voie d'eau intérieure, seront fixées par une conférence spéciale sur le travail des marins et marinières».

Les mots «le transport de personnes ou de marchandises par route, voie ferrée . . .» ne laissent aucun doute sur l'inclusion du personnel des chemins de fer et tramways et des conducteurs d'automobiles dans le champ d'application de la convention, et la réglementation des heures de travail, dans les Etats qui ont ratifié cette convention, doit s'appliquer à ces catégories de travailleurs. Il s'en suit donc qu'en ce qui concerne la première partie de la question que vous avez posée, il existe déjà actuellement des dispositions internationales portant réglementation des heures de travail des ouvriers du transport

sur terre et l'application de ces dispositions dépend de la ratification de la convention.»

Par rapport à la question de l'uniformisation entre les réglementations nationales pour les trois catégories de travailleurs en cause, on nous répond :

«De l'avis du Bureau, la possibilité d'une telle action dépend aussi, dans une grande mesure, de la ratification de la convention sur la durée du travail. Bien que la convention laisse aux Etats une latitude assez grande dans le choix des régimes du travail, il est très probable que si la convention avait été ratifiée par les principaux pays industriels, la comparaison des systèmes d'application aurait conduit à une certaine uniformité des régimes de travail des mêmes catégories de travailleurs dans les divers pays. J'espère très fermement que le progrès des ratifications permettra d'aboutir à ce résultat.

Le problème de la réglementation de la durée du travail dans les entreprises de transports sur terre a d'ailleurs préoccupé le Bureau international du Travail. Son attention a été appelée en effet, par le Conseil d'administration, — à propos précisément des difficultés de ratification de la convention sur la journée de huit heures, — sur l'opportunité d'une étude comparative sur les régimes de durée du travail dans cette industrie (chemins de fer et transports automobiles). Cette étude est actuellement poursuivie et je compte être en mesure de la publier au cours de l'an prochain, comme suite à l'étude comparative sur la réglementation de la durée de travail dans l'industrie, parue dans les numéros de juillet à octobre 1928 de la Revue internationale du Travail.»

Insignes.

Plusieurs groupements affiliés ont reproduit dans leur organe les clichés des nouveaux insignes créés pour les diverses sections, ce qui n'a pas manqué de donner lieu à de nombreuses commandes.

Nous espérons que toutes les rédactions des organes voudront bien nous aider à rendre nos insignes connus parmi les membres, en considérant qu'ils sont un symbole de l'unité internationale des ouvriers des transports.

L'organisation syndicale du personnel de l'aviation.

Nous avons adressé aux organisations adhérentes une circulaire les invitant à s'occuper de l'organisation syndicale du personnel de l'aviation. Nous espérons pouvoir bientôt enregistrer d'heureux résultats à cet égard.

Rappel.

Plusieurs organisations ne nous ont pas encore répondu à nos circulaires de septembre dernier, relatives à l'exécution des décisions du Congrès de Stockholm concernant :

la création d'une commission consultative pour la section des cheminots ; la participation de représentants syndicaux aux délégations envoyées aux assises de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer qui auront lieu à Madrid en 1930 ; la coordination des moyens de transport, le développement de la circulation routière et la propagande en faveur de l'espéranto.

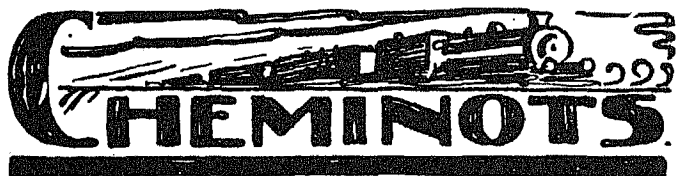
Nous invitons ces organisations à nous répondre au plus tôt.

Cotisations reçues.

Syndicat national du personnel des Ch. P. T. T. M. A.
de Belgique fl. 1.506.58
Union des employés des chemins de fer des Indes
néerlandaises fl. 159.78

Changement d'adresse.

Le siège de l'Union des ouvriers des ports et des transports de Roumanie a été transféré de Rue Galati 68, Braïla, à Rue Sf. Ionica 10, Bucarest. I.



Les conditions de travail du personnel des chemins de fer dans les différents pays.

ALLEMAGNE.

II. Le rendement financier.

Avant la guerre, l'exploitation des chemins de fer allemands accusait annuellement un bénéfice d'environ un milliard de marks. La période de 1914 à 1923 ne permet pas de comparaison avec les périodes antérieures, vu que la guerre imposa aux chemins de fer allemands une tâche immense à laquelle il leur fallut faire face avec un matériel défectueux et un personnel insuffisant à tous points de vue. La cession de certaines parties du territoire allemand diminua ensuite l'étendue du réseau ferré. Le parc du matériel roulant fut également réduit de 5.000 locomotives et de 150.000 voitures qui durent être livrées aux États vainqueurs.

Les nouvelles constructions et les acquisitions de nouveau matériel furent financées dans la période d'inflation. C'est pour cette raison qu'il est difficile de déterminer exactement les montants dépensés pour le relèvement technique de l'entreprise. Ensuite eut lieu au début de 1923, l'occupation de la Ruhr. Les lignes au rendement le plus profitable passèrent de la sorte à l'exploitation de la régie militaire franco-belge. Le tableau suivant illustre l'instabilité de l'économie de l'exploitation ferroviaire :

Année	Chemin de fer	Coefficient d'exploitation
1913	Chemins de fer des Etats allemands	71.28
1919	Réseau de Prusse et de Hesse (75 % de la longueur totale du réseau ferré allemand).	154.24
Avril 1920—mars 1921 Chemins de fer du Reich		172.80
" 1921—mars 1922	" " " " " " "	108.53
" 1922—déc. 1922	" " " " " " "	97.36
Janvier—mars 1923	" " " " " " "	110.—
Avril—octobre 1923	" " " " " " "	474.58
1924	" " " " " " "	82.53

La Compagnie des chemins de fer allemands, créée en octobre 1924, accuse les résultats d'exploitation suivants. (Les chiffres pour 1913 se rapportent au réseau existant à cette époque dans les frontières actuelles du Reich.)

Année	Recettes (en millions de marks)	Dépenses	Excédent	Dont versé à l'agent des Réparations	Coefficient d'exploitation
1913	3.057.7	2.205.2	852.5	—	72.12 %
1925	4.669.0	3.974.8	694.2	332.7	85.13 %
1926	4.540.8	3.680.6	860.2	574.3	81.06 %
1927	5.039.3	4.158.8	880.5	590.5	82.53 %

Il est nécessaire pour deux raisons d'augmenter le chiffre des bénéfices : à partir du 1^{er} septembre 1927, 660 millions de marks doivent être versés annuellement à l'agent des Réparations; en deuxième lieu, la Reichsbahn désire accumuler des réserves liquides importantes dont le montant devra s'élever, suivant les principes du droit commercial, à 10 % du capital d'établissement. En vertu des dispositions du plan Dawes, l'obligation pour les chemins de fer de rendre gratuitement ou au-dessous du prix coûtant, des ser-

vices aux administrations des postes, des douanes, à l'armée etc. a été supprimée.

Les transports de personnes et de marchandises par chemin de fer et par voie d'eau — et, dans des conditions déterminées, également les transports par route — sont soumis à un impôt. Cet impôt consiste en un pourcentage du prix du transport, il s'élève à respectivement 12, 14 et 16 % pour les transports de voyageurs en troisième, deuxième et première classe, à 12 % pour les transports de bagages et à 7 % dans le trafic-marchandises. Les transports de charbon sont exemptés de l'impôt. Le produit annuel de cet impôt est affecté jusqu'à un montant de 290 millions au compte des Réparations. Les 660 millions sus-mentionnés affectés au service des intérêts et de l'amortissement, servent aux paiements des réparations; les 290 millions sont prélevés sur les sommes destinées à la caisse de l'Etat.

La proportion entre les frais du personnel : salaires, traitements, pensions, mi-soldes, pensions de veuves et d'orphelins et «divers» (en moyenne 12½ % des frais du personnel des 3 années écoulées) et les dépenses et recettes d'exploitation, est la suivante :

Année	% des recettes	% des dépenses
1913	44.15 %	61.23 %
1925	43.05 %	50.57 %
1926	44.29 %	54.64 %
1927	41.46 %	50.24 %

La proportion entre les frais du personnel : qu'un demi milliard de marks de frais du personnel se trouve encore inscrit au chapitre des dépenses pour matériel (ouvriers des ateliers) et que par conséquent les dépenses du personnel constituent 62 % du total des dépenses. Il faut mentionner avec cela que les charges en pensions et demi-soldes, ont considérablement augmenté par la compression des effectifs.

Il ressort du tableau ci-dessus que la part prise par les frais du personnel aux dépenses et recettes de la Reichsbahn est actuellement moins importante qu'en 1913, alors qu'avant la guerre, aussi bien qu'à présent, les excédents des chemins de fer étaient consacrés à la couverture des dépenses générales de l'Etat.

La concurrence des transports automobiles et aériens.

Le Commissaire des chemins de fer allemands, M. Lerverve, consacre, dans son rapport présenté à la commission des Réparations sur les résultats d'exploitation de l'année 1927, les passages suivants à la concurrence des transports automobiles et aériens. «L'intérêt du public se porte plutôt vers les autres moyens de transport qui n'ont pas atteint, comme les chemins de fer, leur complet développement. Tandis que le trafic des voyageurs sur la voie ferrée a diminué sensiblement entre 1925 et 1927, le nombre des voyageurs transportés par des services automobiles de la Poste et des principales sociétés a doublé dans la même période et le nombre des voyageurs transportés par avion a triplé. Il est possible que l'amélioration des services de la Reichsbahn, accompagnée de certaines réformes tarifaires, puisse en partie arrêter l'émigration des voyageurs vers les autres moyens de transport. Toutefois, la concurrence que ces moyens font à la voie ferrée paraît destinée à accroître toujours davantage.»

«Le nombre des camions et des automobiles a augmenté rapidement dans des dernières années : il est passé de 193.000 voitures en 1924 à 369.000 en 1927, soit une augmentation de 91 % . . . L'emploi des camions automobiles est en Allemagne particulièrement favorable cause de la grande concentration de l'industrie dans certaines régions, telles que la Ruhr ou la Saxe, et des transports considérables aux courtes distances qui en résultent.»

L'administration des postes disposait fin 1927, de 2869 véhicules automobiles. Les chiffres suivants illustrent le développement de ses services automobiles :

	1924	1927	Augmen- tation
Longueur des lignes postales	10.547 km.	31.516	198 %
Nombre des voitures-kilo- mètres (en millions) . . .	10.1	47.3	368 %
Nombre des voyageurs trans- portés (en milliers) . . .	8.507	48.500	470 %

Bien que des négociations aient été engagées entre la Reichsbahn et l'administration des Postes afin d'éliminer la concurrence, il faut cependant admettre que le trafic des chemins de fer ressent des effets défavorables de la concurrence des automobiles postales.

L'organisme des transports automobiles, le plus important à côté de l'administration des Postes, est la «Kraftverkehr Deutschland G.m.b.H.», un consortium de 17 grandes sociétés. En 1927, il disposait d'un total de 972 autobus et de 742 camions. L'extension du trafic en 1927 est illustrée par les chiffres suivants :

26,03 millions d'autobus-kilomètres, c'est-à-dire, 38 % de plus qu'en 1926;
9,88 millions de camions-kilomètres, c'est-à-dire 37 % de plus qu'en 1926;
49,28 millions de voyageurs transportés, c'est-à-dire 52 % de plus qu'en 1926.

(à suivre).

Le Congrès patronal de Madrid.

Quelques opinions du personnel.

Nous empruntons à un article du «Weekblad», l'organe de l'Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways, consacré au Congrès patronal de Madrid, les conclusions ci-après :

«Si l'on fait appel à la collaboration du personnel pour réaliser une exploitation prompte et profitable, il faut aussi lui accorder voix au chapitre quant aux mesures visant à ce but.

Il semble qu'on ne parvienne pas à reconnaître l'exactitude de cette simple vérité psychologique que quelqu'un se sent responsable bien davantage pour l'exécution de mesures qu'il a aidé à prendre, que pour celle de mesures imposées unilatéralement.

S'il avait suivi, si peu que ce soit, ce que fait notre organisation, par exemple pour éveiller l'intérêt de ses membres pour l'exploitation des chemins de fer et ses problèmes (railway-dispatching, bloc automatiques, frein Kunze-Knorr, électrification, Bulletin technique mensuel, cours etc.), le Gouvernement ne pourrait pas nous dire, avec un simple geste de refus : «ça ne vous regarde pas, ce qu'on délibère et décide à Madrid».

Il faudra bien finir par reconnaître que le personnel et ses organisations ne sont plus exclusivement des exécuteurs d'ordres cuisinés au sommet de la hiérarchie, mais qu'il peuvent et doivent exercer de l'influence sur la teneur de ces ordres.

Cela signifiera donc le transfert d'une parcelle d'influence et de pouvoir. Assez longtemps, le gouvernement a respecté les prérogatives des directions. Ces prérogatives portent sur des questions importantes pour le personnel; il y a lieu par conséquent, de ne point les faire persister.»

L'organe de l'Association des fonctionnaires des chemins de fer néerlandais, rappelle la résolution de notre Congrès de Stockholm et dit ensuite :

«Dans les Congrès internationaux des chemins de fer sont traitées nombre de questions touchant direc-

tement les intérêts du personnel. . . Il est souhaitable que ces discussions aient lieu dans une ambiance où la voix du personnel peut être entendue.

La présence de délégués du personnel comportera des garanties qu'il sera tenu compte, plus que ce n'était le cas jusqu'à présent, des intérêts du personnel.

D'avantage que par le passé, il s'agira de savoir ce qui est souhaitable, non pas simplement ce qui est possible. Même si chacun de ces Congrès ne traitait pas des questions intéressant le personnel, il serait néanmoins souhaitable que des délégués du personnel soient présents.

Le personnel est le facteur le plus important dans l'exploitation des chemins de fer et il joue dans l'organisation du service ferroviaire un rôle tel, qu'il ne peut et ne doit pas être absent des congrès internationaux des administrations des chemins de fer.

Il n'est pas improbable que nos patrons ne partagent pas encore cet avis. Ils peuvent prétendre que tout a toujours bien marché sans représentants du personnel. Nous n'avons pas le droit de le contester, mais nous avons le droit de poser la question de savoir si tout n'aurait pas mieux marché avec le concours de représentants du personnel.

Nationalement et internationalement, il faudra tendre vers ce but.»

«Svenska Järnvägstidningen», l'organe des associations du personnel administratif des chemins de fer suédois et des chefs de gare, donne un aperçu des points à l'ordre du jour du Congrès et termine par la conclusion prudente qu'il ne faut pas exagérer la valeur de réunions internationales de ce genre, mais qu'il ne faut pas non plus la sous-estimer.

La formation professionnelle des mécaniciens.

La Suisse et la Belgique.

Le recrutement du personnel de la locomotive a lieu en Suisse et en Belgique d'après des principes opposés.

En Suisse, on réclame des candidats pour la fonction d'agent de la locomotive un apprentissage régulier comme serrurier ou ajusteur. La durée de l'apprentissage est fixée par la loi à 3½ à 4 ans. Les candidats ont généralement fréquenté l'école secondaire. Ceux qui désirent entrer au service roulant doivent fournir la preuve qu'ils ont travaillé pendant au moins un an dans la section de montage d'un atelier de construction de locomotives ou encore dans un des ateliers d'entretien courant ou de réparations des Chemins de fer fédéraux. Pour la traction électrique, cette année est divisée en deux parties : une demi-année de travail pratique dans la construction de locomotives et une demi-année de pratique électrotechnique.

Avant d'être admis au service roulant, le candidat doit attester de ses capacités au moyen d'un examen. Ce n'est qu'après avoir passé cet examen, qu'il est engagé comme chauffeur auxiliaire.

En Belgique, les conditions pour être reçu chauffeur sont d'avoir «pratiqué un métier se rapportant au travail des métaux ou du bois, savoir lire et écrire, et connaître les quatre règles de l'arithmétique et le système des poids et mesures.» Dans la pratique, l'emploi comme nettoyeur de locomotives est considéré comme un métier se rapportant au travail des métaux.

Concernant le recrutement des mécaniciens, le règlement prescrit ceci : «Les emplois de machiniste sont mis périodiquement au concours entre les chauffeurs du district où ils sont à conférer; le classement

du concours *) détermine l'ordre des nominations au fur et à mesure des vacances d'emplois.»

En Belgique, l'administration des chemins de fer, contrairement à ce qui a lieu en Suisse, où l'on commence à s'écarter de ce système, prépare l'introduction de l'apprentissage professionnel.

Jusqu'à présent, il n'existait en Suisse qu'une seule classe d'agents de la locomotive; à présent le service de la locomotive a été divisé en deux parties comportant deux classes d'agents de la locomotive. La première classe est affectée au service de route, la deuxième au service des manœuvres. L'apprentissage ne sera plus obligatoire à l'avenir que pour les agents de la première classe. Le personnel de la deuxième classe sera recruté parmi les candidats n'ayant pas eu d'apprentissage préalable.

A l'heure qu'il est, ceci ne s'applique pas encore dans la pratique, car de nombreux candidats ayant l'apprentissage prescrit, attendent encore la promotion, et ce ne sera qu'ensuite que l'Administration pourra procéder à l'engagement d'hommes n'ayant pas eu cet apprentissage. La nouvelle échelle de traitements prévoit cependant les fonctions de mécanicien et de chauffeur (ou aide-conducteur-électricien) de deuxième classe et les candidats ayant passé par l'apprentissage professionnel sont nommés mécaniciens ou chauffeurs de deuxième classe. La Fédération des cheminots a réussi, grâce à son influence, à obtenir que la promotion au grade de mécanicien ou chauffeur de première classe ait lieu automatiquement après trois ans.

Le danger d'un avilissement du niveau des salaires par l'engagement de non-professionnels, n'est certainement pas immédiat, vu que beaucoup de candidats ayant passé par la période d'apprentissage attendent encore leur nomination. Ce danger se fera toutefois sentir dans une ou deux décades. C'est alors que l'Administration tentera d'employer pour le service de route les agents de la locomotive de deuxième classe qui n'ont pas passé par l'apprentissage professionnel prévu. Les aspirations mêmes du personnel intéressé l'aideront dans ce sens.

Il est évidemment possible que dans 10 ou 20 ans, les choses prennent un autre tournure, sans parler encore de l'influence que les syndicats du personnel pourront jusqu'alors réussir à exercer. C'est ainsi que l'on se trouve actuellement en Belgique au seuil d'un changement. On y dispose d'environ cent ans d'expérience du service de la locomotive, fait avec un personnel qui n'a pas passé par l'apprentissage professionnel. Dans un projet de classement, élaboré par la Société nationale des chemins de fer belges, ont également été prévus des mécaniciens de première et de deuxième classe, tandis que jusqu'à présent il n'existait qu'une seule classe. Le vice-président du Conseil d'administration s'exprima comme suit à ce sujet, au sein de la Commission paritaire :

«Notre classement sera basé sur l'organisation à prévoir, non sur celle d'aujourd'hui et encore moins sur celle d'hier.

Il sera influencé par le machinisme.

L'accroissement de la puissance de remorque, les dispositifs nouveaux de freinage, l'action du dispatching et d'autres modifications à prévoir dans notre

*) Le résultat du concours n'est pas exprimé en notes (très bien, bien etc.), mais en points (90/100, 75/100 etc.). Le nombre des points détermine seul l'ordre de l'inscription sur la liste des candidats.

Tous les chauffeurs peuvent prendre part au concours. Aucun candidat n'est nommé, tant que tous les candidats d'un concours antérieur n'ont pas été nommés, à moins que ceux-ci aient renoncé à une nomination, en raison de la mutation que celle-ci comportait. (N. d. I. R.).

système d'exploitation, auront des répercussions sur les cadres.

Enfin, à l'avenir, la Société entend ne nommer à un grade que si ce grade est réellement vacant, non par la loi du nombre, mais par la réalité des fonctions.»

Il n'a pas encore été défini quelle sera la *réalité des fonctions* des mécaniciens de première et de deuxième classe. Le camarade Renier, président du Syndicat national des cheminots belges et lui-même mécanicien, laisse prévoir que l'on réclamera des connaissances spéciales des mécaniciens de première classe. Parlant de l'avenir du personnel de la locomotive, il signale les exigences techniques croissantes que le métier comporte. Forcément, le *fait de réclamer des connaissances spéciales*, soulèvera la question de l'apprentissage.

Les deux pays dont nous venons de parler, la Suisse et la Belgique, constituent des exemples typiques de l'application de deux principes opposés; c'est pour cette raison que l'abandon, dans ces pays, des méthodes précédemment en vigueur, mérite de retenir notre attention.

L'attelage automatique et le Conseil d'administration du Bureau international du Travail.

Le Conseil d'administration du Bureau international du Travail s'est réuni récemment à Varsovie. Il s'est, entre autres choses, occupé de l'exécution des résolutions adoptées par la dernière session de la Conférence internationale du Travail. La décision portant sur la création d'une commission mixte internationale, chargée d'examiner la question de la prévention des accidents par l'introduction de l'attelage automatique, donna lieu à un débat qui fit ressortir à nouveau combien la création de cette commission est considérée avec peu de bienveillance du côté des employeurs. En dépit de la décision de la Conférence, les délégués patronaux voulaient laisser dépendre la création de la commission, de la terminaison des études entreprises par l'Union internationale des Chemins de fer. La majorité du Conseil fut toutefois d'un autre avis; les membres ouvriers se prononcèrent en faveur de la constitution immédiate de la commission.

Pour terminer, le Conseil a chargé le Directeur de «se mettre en rapport avec l'Union internationale des Chemins de fer pour lui rappeler notamment la résolution votée par la Conférence au sujet de la prévention des accidents d'attelage et lui faire part de l'intention du Conseil de constituer la Commission prévue par cette résolution à une de ses prochaines sessions et en tout cas avant la fin de 1929.»

Nous aurions préféré que l'expiration du délai pour l'institution de la Commission fût fixée à une date plus rapprochée. Un temps aussi long n'est pas nécessaire pour terminer les travaux de préparation; quelques mois y suffiraient.

Nous émettons l'espoir que le Bureau international du Travail poursuivra activement les travaux de préparation afin que, fin 1929 — près de 20 mois après la décision de la Conférence — nous puissions être d'un bon bout plus avancés que nous ne le sommes à présent.

Nous ne voudrions pas en tout cas que l'examen d'une question dont dépendent tant de vies humaines et qui engendre bien des souffrances, soit négligé pendant une année entière.



La grève aux tramways de Rosario.

Un des résultats auxquels donna lieu le récent mouvement de grève victorieux des dockers de Rosario de Santa Fé (Argentine) fut la création d'un grand nombre d'organisations syndicales où il n'en existait pas auparavant.

Une de celles-ci, la Fédération des agents des tramways réunis de Rosario (Federación Tranviarios Unidos de Rosario) présenta à la Compagnie des Tramways de Rosario le 1er juillet, soit quelques jours après sa fondation, un cahier de revendications, portant entre autres sur les points suivants : création d'une commission des griefs, composée de membres de la Fédération; réintégration, dans leurs fonctions antérieures, de tous les agents licenciés depuis le 1er février de l'année en cours autrement que pour des motifs sérieux et entièrement justifiés; priorité, en cas d'engagement de nouveaux agents, pour les agents autrefois licenciés; abstention de représailles vis-à-vis de tous les adhérents de la Fédération; continuation du salaire en cas de maladie pendant 45 jours conformément aux dispositions légales; journée de huit heures et semaine de quarante-huit heures pour l'ensemble du personnel; 50 % de sursalaire pour les deux premières heures supplémentaires et 100 % ensuite; limitation du travail supplémentaire aux cas de nécessité absolue; observation rigoureuse des années de service fournies en cas de licenciements nécessités par une insuffisance de travail; application du même principe (en sens inverse) dans le cas de reprise au service d'anciens agents; stabilité d'emploi pour tous les agents ayant plus de six mois de service; traitement mensuel fixe de 160 pesos argentins pour les wattmen et receveurs; versement d'un intérêt au taux payé par le service des dépôts de la Banque Nationale, à tous les agents obligés de verser un cautionnement; salaire minimum journalier de 7,50 pesos pour les ouvriers spécialistes dans les ateliers et de 4,60 pour manœuvres spécialisés et aide-ouvriers; augmentation de salaire de 10 % à accorder tous les cinq ans.

A défaut de réponse de la Compagnie qui attendait apparemment des instructions de son siège central à Bruxelles, le personnel proclama une grève, le 3 juillet. Dès le début, la grève fut complète. Le 9 juillet seulement arrivèrent des instructions du Conseil d'administration belge prescrivant un rejet des revendications présentées.

Le 12 juillet vit le spectacle plutôt curieux d'une grève patronale. Il faut savoir que la récente victoire des dockers avait donné lieu à une véritable foison de grèves, dont celle des tramways constitua le point culminant. Les grands employeurs réclamaient à grands cris de sévères mesures de répression allant jusqu'à une intervention par la force armée. Les autorités, tout en se rangeant du côté des patrons, n'osaient pas prendre des mesures aussi radicales. La Chambre du Commerce locale ordonna par conséquent, afin d'exercer une certaine pression sur le Gouvernement que toutes les affaires devaient fermer leurs portes pendant 48 heures sous le prétexte que le Gouvernement ne pouvait pas leur fournir les garanties de sécurité nécessaires. Les patrons eurent même

recours au «picketing» et des groupes de commerçants en gros parcoururent la ville entière en auto forçant toutes les maisons de détail à fermer boutique, sous menace de les ruiner si elles refusaient d'obéir. De la sorte, la grève patronale fut également complète, tout en n'ayant aucun effet pratique.

La Compagnie des tramways qui avait jusque là refusé obstinément toute entrevue avec les grévistes, arriva le 19 juillet à la conviction que le moment était venu d'entamer des négociations et le jour même, un accord intervint, la Compagnie ayant fait droit à toutes les revendications, à quelques légères modifications près. Les salaires seraient augmentés de 10 % et personne ne toucherait moins de 4,40 pesos par jour. La proposition tendant à accorder tous les cinq ans une augmentation de 10 % serait transmise au Conseil d'administration.

Les termes de l'accord furent soumis à une assemblée générale du personnel intéressé qui décida de l'accepter. Le lendemain, les représentants se rendirent aux bureaux de la compagnie afin de signer l'accord. A leur grande surprise, on les accueillit avec la déclaration que la Compagnie ne pouvait pas signer avant d'y être autorisée par le Conseil d'administration belge.

Un peu plus tard, arriva un télégramme de ce Conseil déclarant que la situation financière ne permettait pas d'accorder des augmentations de salaire, ni de signer un accord quelconque. Le fait que, durant les années écoulées, le dividende versé sur les actions ordinaires de la compagnie n'a jamais été inférieur à 26 %, indique combien cette affirmation devait être prise au sérieux.

La mauvaise foi évidente de la compagnie eut comme effet un revirement de l'opinion publique en faveur des grévistes. Lorsque la ville eut été pendant trois semaines privée de tout service de tramways, le Conseil municipal décida d'intervenir. La Compagnie des tramways voyant sans doute là la possibilité d'une contre-attaque, offrit de consentir une augmentation de 10 % (sans signer toutefois une convention ou faire droit à une des autres revendications), si le Conseil municipal décidait de réduire de 8 à 4 % des recettes brutes, le prix du bail à verser par la compagnie à la municipalité aux termes de l'acte de concession. Cette manœuvre échoua et le 24 juillet le Conseil municipal mit la Compagnie en demeure de rétablir dans les 48 heures le service des tramways, à défaut de quoi il prendrait les tramways en propre régie.

La Compagnie n'ayant pas de personnel à ses ordres, ne put pas donner suite à l'injonction du Conseil municipal et le 30 juillet, un arrêté fut promulgué, autorisant la municipalité à s'approprier provisoirement l'entreprise, à résumer le service des tramways avec le personnel employé par la compagnie avant le conflit et à passer avec ledit personnel une convention relative aux conditions de travail. Le lendemain, une commission était nommée pour régler la reprise du service.

Voyant son jeu perdu, la Compagnie des tramways reprit les négociations avec le personnel. Le 1er août fut signé un accord aux termes duquel les agents obtinrent, parmi d'autres avantages, les taux de salaires minima suivants : ouvriers de la voie et des travaux : 4,40 pesos par jour; ouvriers de l'exploitation : relèvement des salaires de 4, 4,25, 4,50, 4,75 et 5 pesos, à respectivement 4,52, 4,80, 5,10, 5,40 et 5,65 pesos; service des ateliers : relèvement des salaires de 4 pesos par jour à 4,40, les manœuvres spécialisés touchant autrefois 4 pesos, devant recevoir à l'avenir 4,52, ceux touchant 5 pesos, devant toucher 5,65 et les ouvriers spécialistes gagnant plus de 6 pesos, devant bénéficier d'une augmentation de 10 %.

L'organisation syndicale et le statut du personnel des tramways.

PAYS-BAS.

Questions d'ordre général.

Il existe aux Pays-Bas, à côté de la loi sur les chemins de fer, une loi applicable aux chemins de fer d'intérêt local. On entend par chemins de fer d'intérêt local, des chemins de fer qui assurent des communications interurbaines et sur lesquels la vitesse de marche n'excède pas 60 km. à l'heure et ne descend pas au-dessous de 45 km. Lorsque la vitesse est au maximum de 45 km. à l'heure, l'entreprise en cause est considérée comme tramway au sens de la loi, encore qu'elle assure des communications interurbaines.

Il n'existe aucune loi générale régissant l'exploitation des tramways; les règlements de police de diverses villes contiennent toutefois des dispositions les concernant.

Contrairement à ce qui est le cas pour le personnel des chemins de fer, à qui tout acte de grève est légalement interdit, le personnel des tramways et chemins de fer d'intérêt local a le droit de grève, pour autant qu'il ne se trouve pas au service direct des pouvoirs publics.

Pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local, une concession de l'Etat est nécessaire; lorsqu'il s'agit d'un tramway, c'est la municipalité sur le territoire de laquelle l'exploitation doit avoir lieu, qui accorde la concession.

La longueur des réseaux des différentes entreprises est la suivante :

Chemins de fer d'intérêt local	2 670 km.
Tramways municipalisés	160 km.
Tramways sociétés privées	148 km. 308 ..

L'organisation syndicale.

L'Union néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways s'occupe de syndiquer le personnel des chemins de fer d'intérêt local, c'est-à-dire aussi bien les agents des services roulants que le personnel des ateliers et bureaux. Elle groupe également les agents des tramways exploités par des compagnies privées ou par des municipalités, sous forme d'une société par actions (La Haye). Lorsqu'une commune exploite les tramways en régie directe, le personnel roulant et celui des ateliers sont syndiqués dans l'Union des ouvriers des services publics, celui des cadres et des bureaux dans l'Union des fonctionnaires.

On constate toutefois dans la pratique qu'il est difficile pour ces organisations de syndiquer le personnel des tramways. Tandis que l'Union du personnel des chemins de fer et tramways a syndiqué à Rotterdam et à La Haye environ 70 % du personnel, l'Union des ouvriers des services publics ne groupe à Amsterdam que 12 % du personnel des tramways.

Il existe à côté de l'organisation indépendante des agents des chemins de fer et tramways, une organisation catholique et une organisation protestante; la proportion entre les nombres de syndiqués dans ces trois organisations est indiquée par les pourcentages suivants : organisation indépendante (affiliée à l'I.T.F.) 72,3 %, organisation catholique 21,8 %, organisation protestante 5,9 %.

Lorsque les entreprises de tramways ou de chemins de fer d'intérêt local exploitent des services d'autobus, le personnel de ces autobus est syndiqué dans les mêmes organisations que les agents des tramways.

Droit ouvrier et législation sociale.

A. Droit ouvrier.

Il n'existe pas de juridiction spéciale pour les travailleurs de certaines industries. Le personnel des tramways est assujéti aux mêmes lois que les ouvriers

industriels, telles que la loi sur les accidents du travail, la loi sur la sécurité industrielle, la loi sur le contrat du travail etc.

Il n'en est pas de même pour le personnel des chemins de fer d'intérêt local, auquel la dernière des lois citées ne s'applique pas. Son statut est toutefois réglé par l'acte de la concession que toute entreprise de chemin de fer d'intérêt local est obligée de demander avant de pouvoir commencer l'exploitation et qui impose à l'exploitant le devoir de soumettre la réglementation des conditions de travail de son personnel à l'approbation du ministre. A défaut de demande à cet effet, le ministre a qualité pour fixer lui-même les conditions. La réglementation doit porter sur :

a) conditions d'engagement, avancement, congé annuel, indemnités de maladie, punitions, indemnités en cas de licenciement, création d'une autorité d'appel contre des mesures disciplinaires et contre la révocation;

b) échelle des salaires.

Les concessions imposent en outre aux compagnies l'obligation de créer un régime de pensions pour leur personnel. Dans la pratique, les compagnies ne se conforment pas toujours aux dispositions des concessions.

Les conditions mentionnées sous a) sont en général plus favorables pour le personnel des chemins de fer d'intérêt local que pour les travailleurs de l'industrie privée; quant à l'échelle des salaires, elle est le plus souvent conforme aux taux localement en vigueur.

En cas de différends concernant l'interprétation des conditions, le ministre a qualité pour trancher, tandis qu'un appel à la juridiction civile est également possible. Cette dernière procédure n'a jamais été appliquée jusqu'à présent, vu qu'en Hollande la juridiction du travail est simple et gratuite et que les jugements sont rendus à courte échéance.

B. Législation sociale.

Durée du travail.

A l'exception des ouvriers de certains ateliers, le personnel des chemins de fer d'intérêt local est exclu du bénéfice de la loi sur la durée du travail. Ses heures de travail sont réglées par un arrêté ministériel. Les heures de travail maxima sont les suivantes :

mécaniciens	114 heures par 14 jours
conducteurs	120 " " " "
personnel des ateliers	100 " " " "
personnel des gares	120 " " " "
personnel de la voie	128 " " " "
personnel des bureaux	128 " " " "

Les repos pour casse-croûte accordés entre 9 heures du soir et 9 heures du matin sont considérés comme durée du service, de même que toutes interruptions de moins d'une demi-heure, accordées en dehors du lieu de résidence d'un agent.

Jours de congé.

Le personnel a droit à 52 jours de congé par an (dont au moins 12 doivent tomber un dimanche) ou bien à 56 jours de congé (dont 8 doivent tomber un dimanche). La durée de ces jours de congé est d'au moins 30 heures dont 22 heures doivent être comprises dans une seule journée astronomique.

Il n'existe aucune disposition fixant le maximum d'heures que le personnel des chemins de fer d'intérêt local peut être appelé à effectuer sans repos. Il est simplement prévu que de courts repos doivent être accordés au personnel pour prendre des repas.

Ainsi que nous l'avons mentionné plus haut, le personnel des tramways est assujéti à la loi sur la durée du travail; les dispositions de cette loi ne lui sont toutefois pas encore applicables, sauf en ce qui concerne les ouvriers des ateliers. Grâce à l'action de l'organisation syndicale la journée de huit heures est cependant en vigueur de façon pour ainsi dire générale, dans les entreprises de tramways.

(à suivre).

Le conflit dans les ports australiens.

Depuis le début de septembre un conflit du travail de vaste portée sévit dans les ports australiens. La lutte trouve son origine en des projets que les employeurs ont cherché à faire aboutir dès novembre 1927 et qui tendaient à l'introduction du système d'embauchage par demi-journées. Ce fut toutefois la sentence rendue par la Cour d'arbitrage fédérale tranchant la question à l'avantage des employeurs, qui déclencha le conflit. Les hommes refusèrent d'accepter la sentence qui voulait dire qu'au lieu d'être certains de la journée de travail entière une fois embauchés le matin, ils auraient à tenter de nouveau leur chance l'après-midi aux bureaux d'embauchage. La Fédération australienne des dockers décida de seconder les hommes et de déclarer une grève. Cet acte provoqua toutefois une question de droit autrement importante car, en bravant une décision de la Cour fédérale d'arbitrage, la Fédération lançait un défi au système compliqué créé en Australie pour l'arbitrage obligatoire des conflits du travail, système suivant lequel les sentences comme celle dont il s'agit, sont exécutoires. Le Gouvernement qui, en vertu du Code pénal et de la loi sur l'arbitrage — amendée en vue de la situation actuelle — dispose de pouvoirs étendus, déclara qu'il s'agissait d'une atteinte à la constitution et les employeurs, il va sans dire, étaient également pour le respect des lois. Devant une pareille opposition, la Fédération des dockers se vit contrainte de lever la grève. Elle avait toutefois compté sans ses sections dont un grand nombre décidèrent de poursuivre la lutte. Les événements qui succédèrent sont assez difficiles à suivre à la distance où nous nous trouvons. Tandis que, dans quelques ports, les hommes luttèrent avec acharnement, appuyés parfois par une action de solidarité des marins et d'autres travailleurs, dans d'autres ports, la résistance était moins forte et dans d'autres encore, les hommes semblaient disposés à reprendre le travail aux conditions posées par le patronat. Voyant que la Fédération avait perdu l'autorité sur ses membres, le Gouvernement et les employeurs s'empressèrent d'en profiter. Jusqu'alors, les membres des syndicats avaient toujours eu la préférence pour l'embauchage au travail dans les ports, mais à partir de ce moment, il n'en fut plus ainsi. Soi-disant dans le désir de maintenir l'ordre, mais en réalité dans le but d'anéantir l'organisation, les employeurs procédèrent à l'embauchage en grand de main-d'œuvre volontaire, refusant d'employer des syndiqués aussi longtemps que la reprise du travail ne serait pas complète.

Le Gouvernement prêta également son aide dans ces tentatives pour briser l'organisation. Le Parlement vota en toute hâte une loi concernant les ouvriers des transports, de tendance anti-syndicale, aux termes de laquelle tous les hommes qui désirent obtenir du travail dans les ports doivent se faire enregistrer. Cette loi et l'attitude hostile du patronat accentuèrent le conflit qui, à un moment donné, semblait près de finir. De graves incidents se produisirent entre les grévistes et les volontaires; il y eut même dans certains cas, des bagarres sanglantes et de nombreuses arrestations.

Sur ces entrefaites, fut tenue une conférence des organisations maritimes et autres organisations des transports. Un entrevue eut lieu entre le Premier Ministre et des délégués désignés par cette conférence qui offrirent de reprendre le travail si les dispositions les plus gênantes de la loi concernant les ouvriers des transports, étaient supprimées. Le Premier Ministre ayant refusé de faire des concessions quelles qu'elles soient et exigé le respect scrupuleux des lois, y com-

pris la loi en cause et les sentences arbitrales, les délégués retournèrent à la conférence qui décida que la lutte devait être continuée. On envisagea également la possibilité de saisir la Cour Suprême d'une demande d'émettre un ordre interdisant au Gouvernement l'application ultérieure de la loi concernant les ouvriers des transports, en considération du fait que cette loi était inconstitutionnelle.

Au moment où ces lignes sont écrites, il semble que la grève tend à diminuer et que, dans différents ports, les hommes reprennent graduellement le travail en se soumettant au système du double embauchage journalier et aux dispositions de la loi sur les ouvriers des transports. Il n'est pas possible de prédire avec certitude quelle sera l'issue du conflit. Une chose est certaine, toutefois. Entre les mains d'un gouvernement et d'une classe patronale réactionnaires, un système d'arbitrage obligatoire tel qu'il existe en Australie, est une arme dangereuse contre le mouvement syndical, fût-il puissant comme celui d'Australie. Encore qu'ils devront peut-être s'avouer vaincus pour le moment, il est cependant satisfaisant de constater que les travailleurs australiens se rendent compte des dangers du système actuel.

«The Railroad», l'organe officiel de l'Union des cheminots australiens en contient une preuve intéressante dans un article intitulé «Verboten!». Cet article compare la situation d'Australie actuelle, avec les conditions d'avant-guerre en Allemagne, lorsqu'il était fréquent de voir un policier assister à toutes les réunions socialistes ou syndicales et avoir le droit de clore l'assemblée, s'il le jugeait opportun et de rapporter sur tout discours ayant quelque lien avec le Kaiser ou le Gouvernement d'Empire. L'article poursuit: «La législation industrielle compliquée, créée dans la Confédération australienne, a été accueillie comme un triomphe des travailleurs organisés, mais l'arme que les organisations syndicales ont elles-mêmes aidé à forger, a à présent été utilisée de façon efficace par la classe patronale. . . . Un juge quelconque d'une Cour arbitrale peut émettre l'ordre le plus ridicule; les travailleurs seront tenus d'y obéir, tandis que lui, sera à l'abri de toutes les critiques.»

Le Congrès de l'Union belge des ouvriers du transport.

Les 15 et 16 septembre dernier, le Congrès bisannuel de l'Union belge des ouvriers du transport s'est réuni à Bruges. A part les cinq membres du Comité central et 48 délégués, un certain nombre de délégués auditeurs, parmi lesquels le secrétaire général de l'I.T.F., Timmen, participèrent aux assises. L'assemblée était présidée par le camarade van Bycken qui, dans son discours d'ouverture, adressa un salut spécial aux délégués de la section des conducteurs d'automobiles, représentés pour la première fois à un congrès de l'organisation.

Le secrétaire général Mahlman présenta ensuite les rapports moral et financier. Il rappela que la dévalorisation de la devise belge se termina en 1926 par une stabilisation, au taux de 175 francs pour une livre sterling et signala qu'en considération de la situation chaotique qui en découla, l'organisation a toute raison d'être fière de ce qui a été accompli par elle les deux années écoulées. Le tableau ci-dessous relatif aux effectifs indique en effet qu'en dépit des graves difficultés, elle a réussi non seulement à garder tous ses membres, mais encore à recruter de nouveaux adhérents.

Effectifs au 31 décembre	1923	1924	1925	1926	1927
	23.130	24.376	25.667	24.620	25.812

Ce résultat satisfaisant doit être attribué à l'unité qui règne dans l'organisation, aussi bien parmi les dirigeants que parmi les simples membres. Pas une seule dissonance ne se fit jour pendant toute la durée du Congrès; les discussions eurent lieu dans un esprit de camaraderie et d'entente et l'unanimité fut réalisée sur toutes les questions de quelque importance.

La question de la protection de la vie et de la santé des travailleurs en général, et des ouvriers des ports en particulier, dans l'exercice de leur métier, suscita un grand intérêt. Le

La grève des dockers argentins.

La récente grève des ouvriers du port de Rosario de Santa Fé qui s'étendit par la suite à d'autres ports argentins, eut son origine dans une petite grève déclarée le 6 mai par les ouvriers occupés à la manutention de ciment-Portland qui n'avaient pas obtenu, par la voie de négociations, l'augmentation de salaires désirée. Le mouvement s'étendit immédiatement aux autres travailleurs du port, dont les organisations présentèrent une demande tendant à obtenir une augmentation d'un peso argentin pour tout travail effectué à terre et de 1,50 pour le travail effectué à bord d'un navire.

Bien que seulement 300 dockers, sur un chiffre total de 5.000 hommes employés normalement dans le port à cette époque de l'année, fussent syndiqués, la grève fut générale le 6 mai déjà; les deux jours suivants elle s'étendit aux ports de San-Lorenzo et de San-Nicola. Comme d'habitude, la «Liga Patriótica Argentina» et la «Asociación del Trabajo», deux unions civiques dont la principale mission est de «maintenir l'ordre public» en envoyant des supplanteurs armés, souvent ivres, pour briser des grèves, intervinrent immédiatement.

Par suite de cette intervention, la grève ne se déroula pas sans incidents sanglants. Le 8 mai, un des membres de la Liga Patriótica assassina une jeune fille qui était en train de distribuer des feuilles volantes. Cet acte fit monter la colère des travailleurs à son paroxysme, et le 9 mai, l'Union des syndicats de Rosario lança le mot d'ordre d'une grève générale de 24 heures. Cette grève fut complète; les écoles durent même suspendre leurs cours et les quelques tramways qui osèrent se montrer dans les rues furent attaqués et réintégrèrent bien vite le dépôt. Vers midi, le service du chemin de fer de banlieue fut également arrêté. Pour se rendre compte de l'état d'esprit général, il est intéressant de noter que le meurtrier fut attaqué par d'autres prisonniers, parmi lesquels il se trouvait sous surveillance.

Le 24 mai, les dockers du port de Santa Fé engagèrent une grève de sympathie et présentèrent ensuite des revendications pour leur propre compte. Ici aussi, le mouvement ne se passa pas sans incidents sanglants, par suite du fait que le patronat avait embauché des agents provocateurs. Le 21 mai, les deux Unions des syndicats de Rosario, rivales entre elles, combinèrent leurs forces pour déclarer une grève de 48 heures.

Congrès constata avec satisfaction que des progrès importants avaient été réalisés au point de vue international et il rendit hommage à l'activité de l'I.T.F. en cette matière.

Citons parmi les avantages obtenus ou créés par l'organisation au profit de ses membres, l'augmentation des secours de chômage et l'exemption de l'impôt sur le revenu; à quoi il faut ajouter la création d'un sanatorium à Brasschaet.

Une leçon intéressante ressortit des discussions. En Belgique, l'organisation syndicale des dockers est limitée de façon pour ainsi dire générale aux ports d'Anvers et de Gand. Lorsque les demandes des travailleurs de ces ports sont considérées par le patronat comme trop extravagantes, les employeurs ont recours aux autres ports du pays, où l'organisation syndicale est beaucoup moins puissante et où le travail peut être accompli à meilleur compte. A l'effet d'enrayer cette tactique patronale, en lui opposant une plus grande unité ouvrière, un appel fut adressé à tous les ouvriers des ports. Notre Internationale pourrait adopter le texte de cet appel et en faire un cri de ralliement à lancer à tous les ouvriers des ports de toutes catégories du monde entier.

Vers la fin du Congrès l'impression fut offerte à l'organisation un drapeau portant le monogramme de l'I.T.F.

Mentionnons pour finir le vote, après des discussions détaillées, de deux résolutions dont l'une tend à une organisation plus effective des conducteurs d'automobiles et l'autre à une structure plus centralisée de l'Union.

Cette grève fut également totale et il fut décidé le lendemain de la prolonger jusqu'à ce que les dockers eussent obtenu satisfaction.

Les dockers de Buenos-Aires commencèrent alors à leur tour une grève de sympathie de 24 heures et le 22 mai, l'Union des syndicats de Buenos-Aires décida d'engager une grève générale de 48 heures à partir du 23. Cette grève se termina par une victoire, ou pour mieux dire par une série de victoires ouvrières. Le 21 mai, la Fédération des travailleurs maritimes offrit son intermédiaire dans le conflit de Santa Fé. Comme suite à cette intervention, le patronat consentit à reconnaître l'organisation et à faire droit à toutes ses demandes, sauf que l'augmentation accordée ne serait que de un peso par jour. Le lendemain, les patrons de Rosario eurent également une entrevue avec les délégués des ouvriers et une entente fut réalisée aux mêmes conditions qu'à Santa Fé. Cet accord fut soumis le jour suivant aux grévistes qui l'acceptèrent et le travail fut repris le 24.

Les conditions principales de l'accord étaient les suivantes: 1° augmentation générale d'un peso argentin par jour pour tous les ouvriers du port; 2° promesse des employeurs de ne pas user de représailles; 3° reconnaissance de l'organisation; 4° licenciement de tous les travailleurs volontaires (briseurs de grève).

Après acceptation de ces conditions, la grève générale de Buenos-Aires fut suspendue; il en fut de même pour une autre grève générale déclarée à San Fernando qui fut levée pour une période indéfinie.

Les nouveaux taux de salaires applicables dans tous les ports intéressés, sont les suivants (vraisemblablement pour le travail à terre, le travail à bord d'un navire étant rétribué à 1 peso de plus par jour):

Ouvriers affectés à la manutention de :	
Céréales en sac, engrais, ciment-Portland en	
barriques et os en sacs	\$: 8.—
Fromage, tourteaux de lin, ciment-Portland en sacs, tanin, peaux salées et séchées, os en vrac et cargaisons en vrac en général	\$: 8.50
Gypse et charbon	\$: 10.—
Ravaudeurs de sacs	\$: 6.—

La grève se passa avec beaucoup de violence et d'actes sanglants et occasionna la mort d'environ 12 personnes. Ceci était dû en grande partie à l'attitude provocante de la Ligue Patriotique et de l'Association du Travail qui réussirent à enrôler un millier de supplanteurs, pour la plupart des ukrainiens récemment immigrés. Pour illustrer quel était l'aloi de ces briseurs de grève, il est peut-être intéressant de mentionner que lorsque ceux-ci furent renvoyés à Buenos-Aires, munis d'un véritable arsenal d'armes, une bataille survint dans le train; deux hommes furent tués et 4 blessés. 70 d'entre eux furent arrêtés par la police.

La grande victoire réalisée a fait sentir ses effets dans un large rayon. Le jour où la grève prit fin, les dockers de Bahia-Blanca engagèrent une grève de sympathie et décidèrent plus tard dans la journée de présenter eux-mêmes des revendications. Cette grève se termina le 13 juin aux mêmes conditions que celle de Rosario comprenant un accord complémentaire aux termes duquel les inspecteurs de la Ligue patriotique et de l'Association du Travail étaient exclus du port.

Une autre répercussion de la grève, ou plutôt des grèves, a été un renouveau de l'activité syndicale dans la province de Santa Fé; beaucoup de nouveaux syndicats ont été créés et d'anciennes organisations reconstituées. Les agents des tramways de Rosario réussirent en deux ou trois jours à fonder une organisation groupant environ la moitié du personnel.

Salaires et conditions de travail des conducteurs de taxis dans différentes villes européennes.

PAYS-BAS.

Rotterdam.

Salaires. Salaire fixe de fl. 20.— par semaine, plus 10 % sur les recettes excédant fl. 60.—.

Heures de travail. 10 heures par jour au maximum.

Jours de repos. Un dimanche sur deux est un jour de repos.

Congé annuel. 4 jours après une année de service; en cas de durée de service inférieure à un an, un jour de congé par trois mois de service. En dehors du salaire fixe, les chauffeurs touchent une allocation de vacances de fl. 2,50 par jour.

Remarque. En cas d'incapacité au travail par suite de maladie, le salaire, d'un montant de fl. 25.— par semaine en moyenne, est continué pendant 13 semaines.

IRLANDE.

Dublin.

Salaires. 2 livres 5 sh. par semaine de 7 jours; en outre 5 % sur toute recette excédant 10 livres.

Heures de travail. Vu que le service est effectué en équipes de jour et de nuit, les heures de travail sont généralement de 56 heures par semaine.

Congé annuel. Après une année de service, une semaine de congé payé.

Tenue de service. La tenue de service est fournie par l'entreprise.

Remarque. Les conditions de travail ci-dessus sont prévues par un contrat collectif passé entre l'organisation et les employeurs.

NORVEGE.

Oslo et Trondjem.

Salaires. 2 couronnes de salaire fixe par journée de travail plus 22 % sur les recettes brutes.

Heures de travail. Les journées de travail sont de 10 heures environ.

Congé annuel. 7 jours de congé annuel, avec paiement d'un salaire de 10 couronnes par jour.

AUTRICHE.

Vienne.

Salaires. 27 % des recettes brutes; le salaire minimum est de 36 schillings par semaine. Lorsque le chauffeur doit faire du service au garage (service de réserve) il a droit pour cette journée à au moins le double du salaire minimum.

Lorsque, sans sa faute, un chauffeur ne peut pas disposer d'une voiture à un jour où il est tenu de faire du service, en vertu de la répartition du travail fixée par la direction de l'entreprise, il a droit au paiement du salaire minimum.

Heures supplémentaires. Les heures supplémentaires effectuées sur ordre, sont rétribuées à raison de 1 schilling 20 par heure.

Heures de travail. 10 heures comptées à partir de la sortie de la voiture du garage jusqu'à la rentrée de celle-ci, y compris un repos de deux heures pour prendre les repas. Lorsqu'un chauffeur est empêché de sortir ou obligé d'effectuer un travail nécessaire à sa sortie, le temps employé ainsi doit être inclus dans les 10 heures de service.

Jours de repos. Un jour par semaine.

Congé annuel. Après une année de service ininterrompu, les chauffeurs ont droit à une semaine, après 5 années de service, à 2 semaines de congé payé.

RUSSIE.

Moscou.

Salaires. Dans la période allant de janvier à juin 1928, les salaires des conducteurs de taxis ont été relevés de 105,30 à 131,25 roubles par mois.

Heures de travail. 16 heures par jour; 184 à 192 heures par mois. (Voir jours de repos.)

Jours de repos. Une journée de travail de 16 heures doit être suivie d'un jour complet de repos. Les conducteurs de taxis jouissent en outre, comme les autres chauffeurs, d'un jour de repos hebdomadaire d'une durée ininterrompue de 42 heures.

Congé annuel. 2 semaines.

Remarque. Dans la dernière session plénière du Comité central de l'Union des transports locaux de l'U.R.S.S., il fut décidé de tendre, également pour les conducteurs de taxis, à l'établissement d'une journée de travail de 8 heures avec des jours de repos réguliers. Les autres conducteurs d'automobiles de Moscou bénéficient, de même que tous les autres travailleurs de l'U.R.S.S., de la journée de 8 heures.

SUEDE.

Stockholm.

235 couronnes par mois; plus 10 % sur toutes recettes brutes dépassant 20 couronnes par journée de travail.

Heures de travail. La durée du travail est réglée suivant la loi qui prescrit une journée de travail de 8 heures, permet des heures supplémentaires à certaines conditions et prévoit une durée de 7 heures par semaine pour les travaux de préparation et de fin de service.

Jours de repos. Un jour par semaine.

Congé annuel. Après 6 mois de service auprès d'un même patron, 7 jours de congé avec continuation du salaire sont accordés au chauffeur, plus la journée de repos qui tombe dans cette période.

SUISSE.

Zurich.

Salaires. Frs. 6.50 de salaire fixe par jour, plus 10 % des recettes brutes.

Lors de règlement journalier du salaire, un montant de frs. 10.— par jour est garanti.

Les jours que le chauffeur est obligé de faire des travaux dans le garage, ou que, sans sa faute, il ne peut disposer d'une voiture, le salaire journalier garanti de frs. 10.— lui est versé.

Heures de travail. 12 heures par jour, y compris les repos affectés aux repas. Cette durée de travail peut exceptionnellement être dépassée. La durée d'attente, lors de relaiement, ne peut pas excéder 4 heures.

Jours de repos. Tous les mois deux jours d'une durée minimum de 12 heures, un jour d'une durée de 24 heures et un grand repos de 36 heures. Pour le congé de 24 heures et pour celui de 36 heures, une indemnisation de frs. 6.— est accordée. Une de ces journées de congé doit tomber un dimanche.

Congé annuel et service militaire. Après une année de service, les chauffeurs ont droit à des vacances payées, dans la mesure suivante :

4 jours après la première	année de service
6 " " "	deuxième " " "
10 " " "	quatrième " " "
14 " " "	cinquième " " "

L'indemnité de vacances est de frs. 6.— par jour.

Lors de service militaire obligatoire, les chauffeurs qui se trouvent au service depuis plus de 6 mois, ont droit au paiement du salaire fixe de frs. 6.— par jour pendant une durée de 14 jours.

Remarque. Les chauffeurs doivent verser un cautionnement de 600 francs.



Conditions de travail des marins dans les différents pays.

FINLANDE.

I. Salaires.

Spécialité	Long cours	Spécialité	Long cours
A. Personnel du pont.		C. Personnel du service général.	
1er Maître d'équipage .	marks finl. 1050.—	1er Maître d'hôtel ou maître d'hôtel unique	marks finl. 2300.—
1er Charpentier *) .	1150.—	Cuisinier maître d'hôtel	1800.—
Matelot..	850.—	Garçon de cabine . .	600.—
Matelot léger.	700.—	1er Cuisinier	1500.—
Mousse	509.—	2ème Cuisinier	1000.—
B. Personnel de la machine.		Aide-cuisinier	650.—
Conducteur de petite chaudière	975.—	Boy	400.—
Graisneur ou machiniste	900.—		
Chauffeur	900.—		
Soutier	750.—		

*) Un charpentier qui possède ses propres outils touche un supplément de 60 marks par mois.

Remarques : On n'emploie généralement pas de marins de couleur sur les navires finlandais.

Les soldes sont les mêmes sur tous les types de navires sans égard au genre de navigation auquel ils sont affectés.

II. Heures de travail.

A. Personnel du pont.

Les heures de travail normales journalières prévues par la loi sont les suivantes :

- à la mer : 10 à 12 heures;
- dans le port et en rade : 8 heures l'hiver, 9 heures l'été;
- les jours d'arrivée et de départ : 10 à 12 heures;
- dans les tropiques : 7 heures et demie.

Le service du pont est effectué en trois bordées de navigation. Sur les navires importants, un certain nombre des hommes travaillent le jour uniquement, leurs heures de travail légalement prévues sont dans ce cas de 10 heures par jour.

Les heures de travail sont les mêmes sur tous les types de navires, sans égard au genre de la navigation à laquelle ils sont affectés.

La loi admet les heures supplémentaires jusqu'à un maximum de 3 heures par jour à la mer et de 6 heures par jour dans le port. Il n'a pas été possible de prendre des mesures efficaces contre les heures supplémentaires, vu que les limites légalement prévues ne sont pas dépassées.

Les heures supplémentaires sont payées à raison de 1/150 du salaire mensuel pour celles effectuées les jours de semaine et de 1/75 du salaire mensuel pour celles des dimanches et jours fériés.

B. Personnel de la machine.

Les heures de travail normales journalières sont réglées comme suit :

- à la mer : 8 heures;
- dans le port 8 heures;
- les jours d'arrivée et de départ : 8 à 9 heures;
- dans les tropiques : 7 heures et demie.

Dans le service des machines et chaufferies, le système des deux quarts est en vigueur. Les quarts sont

répartis de façon égale parmi les hommes. Les heures de travail sont les mêmes pour les marins blancs et les hommes de couleur.

Il n'y a pas de prescriptions en ce qui concerne la quantité de charbon à manipuler par les chauffeurs et les soutiers.

La loi admet les heures supplémentaires jusqu'à un maximum de 3 heures par jour pendant le voyage et de 6 heures dans le port. Il n'a pas été possible jusqu'à présent de prendre des mesures efficaces contre les heures supplémentaires, attendu que les limites légales ne sont pas dépassées.

Les heures supplémentaires sont payées à raison de 1/150 du salaire mensuel pour celles effectuées les jours de semaine et de 1/75 pour celles des dimanches et jours fériés.

C. Personnel du service général.

Les heures de service normales journalières sont réglées comme suit :

- à la mer : 12 heures;
- dans le port et en rade : 12 heures;
- les jours d'arrivée et de départ : 12 heures;
- dans les tropiques : 12 heures.

Le personnel du service général ne travaille pas en équipes. Les heures de travail sont les mêmes sur tous les types de navires.

Les heures supplémentaires sont admises jusqu'à un maximum de 3 heures par jour et sont rétribuées à raison de 1/150 du salaire mensuel, les jours de semaine et de 1/75 les dimanches et jours de fête.

III. Divers.

En Finlande les marins sont enrôlés directement par le capitaine et par les bureaux d'inscription maritimes ou à l'étranger, par les consuls. Les soldes et les sommes dues pour heures supplémentaires sont payées aux marins le 1er et le 15 de chaque mois. Une partie de la solde peut être payée aux membres de la famille du marin après entente avec celui-ci. Les marins peuvent toucher une avance sur leur salaire, mais ces avances ne peuvent être payées qu'à l'intéressé en personne.

Echelle des effectifs.

	Personnel du pont	Personnel de la machine
Cargos jusqu'à 1.100 tx.	4 à 6	3 à 4
" de 1.000 à 3.000 tx.	6 " 7	4 " 6
" de 3.000 à 6.000 tx.	7 " 9	6 " 8
" de plus de 6.000 tx.	7 " 10	8 " 11
Paquebots petits	6 " 10	3 à 6
" moyens	8 " 14	6 " 9
" grands	12 " 18	9 " 16

Logement.

Sur les navires modernes, des cabines pour 2 personnes sont à la disposition de l'équipage. Sur les navires plus anciens, les hommes couchent dans des dortoirs, l'espace alloué à chaque homme étant de 2 mètres cubes.

Tableau des rations.

Une loi de 1874 prévoit un tableau des rations, mais elle n'est pas appliquée.

Sur les navires assez importants, les équipages prennent les repas en deux groupes; sur les petits navires, ils les prennent tous ensemble. Lorsque l'armateur ne nourrit pas l'équipage, les hommes ont droit à une indemnité de nourriture de 20 marks par jour.

Les femmes ne sont pas employées à bord des cargos.

La 26ème classe de traitement aux chemins de fer suisses.

L'échelle provisoire des traitements créée en Suisse, comporte 26 classes de salaires. Le gouvernement a placé un assez grand nombre de catégories du personnel dans l'échelon le plus bas. La Fédération suisse des cheminots estime que le nombre de ces catégories est beaucoup trop élevé et d'autre part, que le maximum de la 26ème classe est parfaitement insuffisant. Elle réclame que ce maximum soit relevé et que les catégories groupées dans la 26ème classe aient une possibilité d'avancement. Dans son organe français «Le Cheminot», elle commente comme suit cette revendication :



— La bourse ou la vie!
— Arrête malheureux, je suis un cheminot de la 26ème classe!
— Sans blague? Alors tiens, voilà 100 sous, je les retrouverai ailleurs!

La «Deutsche Lufthansa» en 1927.

Au début de la saison, la société disposait de 120 avions. Le nombre a été augmenté à 140 au cours de l'année; dans ce chiffre sont compris 41 grands aérobuses. En vertu de la convention d'Etat avec d'autres pays européens, le réseau a été complété en 1927 par les lignes étrangères suivantes: Berlin—Breslau—Vienne, Chemnitz—Marienbad, Chemnitz—Prague, Genève—Marseille, Munich—Prague—Breslau, Stettin—Oslo.

Les chiffres suivants illustrent l'augmentation du trafic:

	1926	1927
Total des km.-avion	6.141.479 km.	9.208.029 km.
Longueur totale du réseau	20.408 km.	26.290 km.
Aérodromes touchés	72	92

Chiffres des transports.

	1926	1927
Voyageurs	56.268	102.681
Marchandises	258.464 kg.	641.186 kg.
Bagages	885.945 kg.	821.921 kg.
Courrier postal	301.945 kg.	479.816 kg.

En comparant la période d'exploitation du 15 avril au 31 décembre des deux années — en 1926 il n'y a eu de trafic aérien que pendant cette période — on constate une augmentation du kilométrage de seulement 30,5 %, alors que le nombre des voyageurs transportés a augmenté de 64,1 %, et que les chiffres aux marchandises, aux bagages, et au courrier postal accusent des augmentations de 123,1, 90,2 et 46,8 %.

ESPÉRANTO

L'espéranto dans l'I. T. F.

L'Union des cheminots suédois, suivant l'exemple donné par l'organisation des cheminots bulgares, a ouvert dans son organe une rubrique rédigée en espéranto et destinée à informer les lecteurs étrangers sur les principaux événements dans son pays. Pour sa première parution, cette rubrique contient un aperçu intéressant sur les résultats des élections législatives en Suède. (Le camarade Eriksson, membre du Comité central de l'Union des cheminots et un des pionniers du mouvement espérantiste, est parmi les députés socialistes réélus au Parlement.)

Nous recommandons cet exemple suédois aux organisations adhérentes, plus particulièrement à celles des pays balkaniques et des pays limitrophes de la Russie.

L'exécution de la décision du Congrès de Stockholm.

Aux termes de la résolution votée par le Congrès de Stockholm, les organisations adhérentes à l'I.T.F. ont entre autres choses comme tâche d'engager «dans leurs organes syndicaux, soit au moyen de cours soit d'une autre façon, la propagande en faveur de l'espéranto»

Les organisations qui ne disposent pas dans leurs rangs de militants espérantistes, recevront certainement des organisations espérantistes ouvrières existant dans leur pays, tout le concours voulu pour l'exécution de la décision de notre Congrès. Les adresses de ces organisations espérantistes dans les différents pays, sont les suivantes:

Autriche: Angerstr. 14, (Arbeiterheim), Vienne XXI.
Norvège: A. Stensrud, Torshovgatan, 4, Oslo.
Grande-Bretagne: 57, Hedsor Buildings, Bethnal Green, Londres, E. 2.
France }
Belgique } 177, Rue de Bagnolet, Paris XX.
Suisse }
Finlande: Kluuvikatu, 7, Helsingfors.
Hongrie: Jozsef-köut 9.1.3, Budapest VIII.
Allemagne: Wasastr. 16, Leipzig C.I.
Lettonie: Llepajas Jela, 41 Riga.
Pays Bas: Brinkstraat 7, Amsterdam-Oost.
Pologne: Marszalkowska 81, Varsovie.
Suède: Case postale 73, Gothenbourg.
Belgique: Maison des Huit Heures, Rue Carnot, Anvers.

L'espéranto en progrès.

Le Congrès de cette année de l'Union néerlandaise des fonctionnaires a décidé de saisir l'Internationale des fonctionnaires d'une proposition relative à l'emploi de l'espéranto. Le secrétaire de l'organisation a déclaré, entre autres choses, qu'autrefois il avait toujours raillé les espérantistes, mais qu'à présent, après les expériences acquises dans des congrès internationaux, il avait compris la nécessité d'une langue auxiliaire internationale.

Les hommes d'affaires donnent l'exemple.

Sur l'invitation de l'Office économique de la ville de Francfort et sous les auspices du Comité pour la Foire Commerciale de cette ville, une Conférence internationale du Tourisme et de la Réclame aura lieu dans cette ville, les jours de Pâques 1929. On s'occupe déjà des préparatifs pour cette conférence. Les discours et débats pourront avoir lieu dans toutes les langues nationales et en espéranto, mais les traductions auront lieu *uniquement* en espéranto.

Les difficultés linguistiques aux Congrès internationaux.

Au Congrès international économique, tenu récemment à Prague, les difficultés linguistiques se sont très nettement fait sentir. Suivant le «Heroldo de Esperanto» du 19 octobre dernier, les traductions (en français, allemand et anglais) des résolutions présentées, rendaient de façon si insuffisante la pensée des auteurs de ces résolutions, que la délégation néerlandaise se vit obligée de protester en public contre ces traductions et alla même jusqu'à quitter le Congrès, voyant que ses protestations ne donnaient aucun résultat.

Une vérité trop peu connue.

Dans son ouvrage très répandu, «Choses humaines, trop humaines» (1878) Friedrich Nietzsche parle des désavantages que comporte l'étude de beaucoup de langues. «Apprendre beaucoup de langues», dit-il «remplit la mémoire de mots, au lieu de faits et d'idées... et s'oppose à l'acquisition de connaissances profondes». Dans les conditions actuelles, «l'étude de beaucoup de langues est toutefois un mal nécessaire». Il ajoute qu'un remède devra être trouvé et que «dans un avenir lointain, il y aura une langue nouvelle, comme langue commerciale d'abord, comme langue des relations intellectuelles ensuite», et qu'il est aussi certain de la création de cette langue que de l'existence future de l'aviation». L'aviation existe depuis longtemps et bien des indices font prévoir que le moment de l'introduction d'une langue universelle approche.

Dr. Ing. Ellerbeck, Berlin.