



I.T.F.

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

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

1930.

Si les indices ne nous trompent pas, 1930 sera pour l'I. T. F. une année importante, une année d'extension, de lutte et de labeur assidu, une année qui, espérons-nous, permettra aux ouvriers des transports et, avec eux, à la classe ouvrière dans son ensemble, d'accomplir un nouveau pas sur la voie vers l'émancipation politique et économique.

Une année d'extension. Les derniers jours de l'année écoulée, des demandes d'adhésion nous sont parvenues de trois des quelques organisations qui, en Europe, se trouvent encore hors des rangs de l'I. T. F. La première semaine de 1930 nous apporta l'adhésion de deux organisations extra-européennes, celles des dockers de La Havane et des cheminots indigènes des Indes néerlandaises. 1929 s'est bien terminé et 1930 a bien débuté. Espérons que ce début favorable sera poursuivi. Il y a tout motif d'espérer, en raison des relations déjà établies, que tous ceux qui, en Europe, ont une raison pour adhérer à l'I. T. F. viendront promptement occuper leur place dans les rangs de l'Internationale et, en outre, que dans le courant de l'année, le nombre des organisations non européennes dans l'I. T. F. augmentera considérablement. Cela se réalisera grâce au programme de propagande adopté à Stockholm et grâce à la confiance accrue que les ouvriers des transports qui ne sont pas de race blanche, placent en l'I. T. F., en ses principes, en son activité et en ses fins.

Une année de lutte et de labeur assidu. Cela non seulement pour l'I. T. F., mais encore pour les organisations adhérentes, car le patronat, la classe capitaliste, comprend l'intérêt que la classe ouvrière, a à disposer d'un groupement international puissant et actif et il comprend également le danger qui le menace. Il fait ce qu'il peut pour entraver et empêcher toute action de solidarité internationale, soit directement, soit indirectement en cherchant à influencer la législation. L'année 1930 verra de nouvelles tentatives dans ce sens et de nouvelles attaques des employeurs et le congrès de l'I. T. F., qui sera tenu en Angleterre au mois de septembre, se devra d'y donner une réponse claire et nette.

Il sera nécessaire en outre d'œuvrer pour l'extension et le renforcement des sections professionnelles de l'I. T. F., sections des cheminots, dockers, marins, chauffeurs, agents des tramways et travailleurs de la batellerie, afin qu'elles soient en mesure, mieux que par le passé, d'accomplir dans le domaine international la tâche qui leur est échue pour la sauvegarde des intérêts corporatifs.

Une année de progrès sur la voie vers l'émancipation. 1930 sera une année de progrès, non seulement si les organisations adhérentes à l'I. T. F. s'efforcent de coordonner de plus en plus leurs actions dans le domaine international, mais encore si, avant tout, les adhérents de ces organisations mettent davantage en pratique, dans leurs pensées et dans leurs actes, l'esprit internationaliste. Les former, les éduquer dans cet esprit, voilà la tâche essentielle pour tous ceux qui, dans nos rangs, auront su comprendre les nécessités de l'heure.

SOMMAIRE :

Cheminots : Voix au chapitre dans le domaine international	2
Interdiction légale de la conduite des locomotives par un seul homme	3
A la Compagnie internationale des Wagon-Lits	3
De nouveaux essais avec l'attelage automatique	4
Dockers : Conditions de travail des dockers argentins	5
Autres transports terrestres :	
Nouvelle réglementation légale de la circulation automobile et routière en Autriche	8
Coordination et gestion publique entreprises londoniennes de transports en commun	9
Le problème de la coordination des moyens de transports en Amérique	9
Groupement national de conducteurs d'automobiles en Belgique	10
Tramway ou autobus?	11
Marins :	
La XIIIème session de la Conférence internationale du Travail (III)	6
Les marins polonais obtiennent un contrat collectif	12
Espéranto	12

Pas de vagues espérances, mais une reconnaissance des réalités!

Nos adversaires voudraient bien nous contraindre à abandonner le principe de la lutte des classes, parce que celui-ci n'entre pas dans leur jeu. Tout en niant l'existence de la lutte des classes, ils la mènent néanmoins contre la classe ouvrière et ne font pas les difficiles quant au choix des moyens dont ils se servent. Les ancêtres de la génération bourgeoise actuelle ont mené cette lutte comme classe opprimée contre la Royauté et l'Empire, en faveur des droits de la classe bourgeoise. Au Moyen-Age, la noblesse et le haut clergé se trouvaient même sur un pied de guerre avec les rois et les empereurs et menaient la lutte des classes contre le pouvoir des monarques. Dans toutes ces luttes, il s'agissait pour les combattants d'avoir leur part au pouvoir et à la domination sur les classes laborieuses. A présent que celles-ci entrent à leur tour en lice, la classe bourgeoise se tourne unie contre le nouvel adversaire qui a déjà conquis une puissance assez grande pour menacer sérieusement d'éliminer la bourgeoisie de sa place.

Tel est le combat qui se déroule depuis des siècles, ici et dans d'autres pays. Ce qui lui donne chez nous un caractère particulier, c'est le fait que la classe ouvrière a atteint une puissance à peu près égale à celle de la bourgeoisie. Elle est trop puissante pour que la bourgeoisie, qui domine encore, puisse la refouler dans son ancien état d'esclavage. Elle n'est pas encore assez puissante pour s'emparer du pouvoir. De là, la lutte acharnée entre ces deux grandes forces, lutte dont les vicissitudes sont ressenties par chacun de nous.

L'année nouvelle et tous les bons souhaits, vagues quoique sincères, ne sauraient modifier en rien l'issue de ce combat. Il vaut mieux, par conséquent, ne pas se laisser aller à des illusions trompeuses, mais voir en face la dure et implacable réalité.

Il faut que nous reconnaissions que notre sort ne dépend pas d'une date quelconque ou d'un changement d'année, mais uniquement de l'activité, de la force, du courage, de l'esprit de sacrifice et de la ténacité que nous pourrions faire valoir comme classe dans le combat. Pareille reconnaissance est plus utile que tous les vœux de Nouvel-An, fussent-ils les mieux intentionnés!

D'un article de Nouvel-An paru dans «Zeitrad», l'organe de l'Union des transports d'Autriche.

Communications du Bureau.

Cotisations reçues.

pour 1929:

Fédération française des moyens de transports	fl.	450.03
Fédération française des syndicats maritimes	"	76.—
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	"	311.24
Fédération des conducteurs d'automobiles de Tchécoslovaquie	"	177.66
Syndicat national du personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique	"	750.—

pour 1930:

Fédération française des travailleurs des chemins de fer	fl.	67.71
Syndicat des marins espagnols «La Naval»	"	47.60

Cotisations supplémentaires pour 1930.

Union des cheminots allemands	fl.	2.430.—
Syndicat des agents des tramways de Lettonie	"	5.—

Nouvelles adhésions.

L'organisation des conducteurs d'automobiles d'Esthonie nous a fait savoir que son prochain congrès, qui s'ouvrira le 14 février prochain, s'occupera entre autres de la question de l'adhésion à l'I. T. F.

Des demandes d'adhésion nous ont été adressées par le Syndicat du personnel de la locomotive de Pologne et par un Syndicat de dockers du Cuba. Des Indes néerlandaises, nous avons reçu par télégramme la communication que l'Union des cheminots indigènes a également décidé l'adhésion à l'I. T. F.

CHEMINOTS

Voix au chapitre dans le domaine international.

Pas de paroles, mais des actes.

Les efforts de l'I. T. F. ont toujours visé à faire valoir, également dans le domaine international, le droit du personnel des chemins de fer à avoir voix au chapitre. La mesure croissante dans laquelle les administrations de chemins de fer s'occupent, dans leurs réunions internationales, de questions touchant de façon directe les intérêts du personnel et prennent des mesures appelées à être appliquées dans le domaine international, est pour nous une raison impérieuse d'œuvrer dans ce sens.

A Bellinzona déjà, en 1925, nous avons signalé l'activité internationale des administrations de chemins de fer et les conséquences qui en résultaient pour nous. En vue des assises patronales devant se réunir à Madrid en 1930, le Comité directeur de l'I. T. F. fit, par la voie du Comité exécutif et du Conseil général, inscrire à l'ordre du jour du congrès de Stockholm, une résolution invitant les organisations à s'employer pour que les délégations des gouvernements au congrès de Madrid comprennent des représentants du personnel. Le congrès adopta cette proposition et le secrétariat de l'I. T. F., aussi bien que les organisations adhérentes de cheminots, ont fait de leur mieux pour que notre vœu fût réalisé.

La vérité nous oblige à reconnaître que nous n'y avons pas réussi. Dans un seul cas (en France), un gouvernement se déclara disposé à inclure un représentant du personnel des chemins de fer dans sa délégation au congrès de l'Association du Congrès des chemins de fer, délégation à laquelle les statuts de l'Association lui donnent droit. Dans plusieurs pays, les démarches tentées par nos organisations pour mettre en exécution la résolution de Stockholm aboutirent à des échanges de vues prolongés, verbaux ou par écrit, avec le gouvernement et à des débats au Parlement. Ceci nous porte à affirmer que ces efforts, bien que n'ayant pas donné un résultat immédiat, auront tout de même eu leur utilité.

Voyant qu'il ne nous serait pas possible de cette manière de faire entendre la voix du personnel au sein du congrès patronal, nous avons cherché un autre moyen. Nous croyons l'avoir trouvé, par la tenue à Madrid, d'une conférence internationale où la presse serait admise — qui se réunirait dans la semaine allant

du 28 avril au 3 mai, c'est-à-dire précédant immédiatement le congrès patronal.

Notre conférence donnera expression à l'opinion du personnel, dans le cadre de la situation sociale générale, sur ceux parmi les points traités par les directions qui intéressent les conditions de travail du personnel. Un nombre de camarades experts et autorisés de différents pays se sont déclarés prêts à présenter des rapports sur les diverses questions dont il s'agit. Nous tenterons en outre d'avoir, après notre conférence, une entrevue avec le Bureau du congrès patronal concernant les décisions qui auront été prises par notre conférence.

Ce sera là une première tentative de mettre en pratique, par la voie organique, le droit de regard dans le domaine international. Nous ne nous faisons pas l'illusion de réussir immédiatement — vu la résistance éprouvée jusqu'à présent, ce ne sera certainement pas si facile. Mais le premier pas est fait et nous n'aurons pas de trêve avant d'avoir obtenu la reconnaissance du droit des travailleurs du rail, à cet égard également.

* * *

Pour terminer, la note comique, qui ne manque pas d'être instructive. L'activité de l'I. T. F. et des organisations adhérentes n'a pas échappé à l'Internationale chrétienne du personnel des chemins de fer. Dans le dernier numéro de son organe, elle appelle l'attention sur les débats qui eurent lieu au Parlement hollandais concernant les assises de Madrid de l'Association du Congrès des chemins de fer (Moltmaker, le président de l'Union néerlandaise des cheminots, y souleva la question) et sur l'importance générale de congrès patronaux. Le journal souligne la nécessité de suivre attentivement les décisions des administrations et l'opportunité de faire entendre dans ce congrès, la voix du personnel, raison pour laquelle il insiste auprès des organisations chrétiennes pour que... elles fassent des démarches pour obtenir la désignation d'un représentant dans les délégations gouvernementales.

Cette attitude n'est-elle pas caractéristique et n'indique-t-elle pas comment les organisations chrétiennes viennent toujours à la suite des nôtres? Nous pouvons certifier à ces messieurs que, ainsi qu'elle l'a fait dans la question de l'attelage automatique,

Le «Carnegie Hero Fund» récompense deux cheminots belges.

Un signal à l'arrêt.

Le mécanicien du train 1684, allant de Bruxelles à Charleroi, ferme son modérateur. Au même instant, le tuyau de prise de vapeur de l'appareil de chauffage éclate; des nuages de vapeur brûlante entrent dans la cabine du mécanicien, des jets brûlants empêchent d'atteindre le robinet de frein. Le mécanicien et le chauffeur sont séparés l'un de l'autre et ne peuvent se voir, ni s'entendre. Dans l'obscurité, le convoi continue sa course à 60 km. à l'heure.

Qu'est devenu le mécanicien ? Le chauffeur l'ignore. Sans prendre garde à ses mains brûlées, qu'il blesse aux arêtes des briquettes, il rampe sur le tender, descend vers l'attelage et découple les boyaux. La conduite générale se vide, le train s'arrête. Il remonte sur le tender et, de ses mains saignantes, jette de gros morceaux de charbon vers le poste du mécanicien et brise les vitres afin de permettre à la vapeur de s'échapper par ces ouvertures. De retour sur la locomotive, il réussit à éteindre le feu. Le danger d'explosion est par conséquent écarté.

Où est le mécanicien ?

A ce moment, une locomotive roulant à vide arrive en sens inverse. Le chauffeur l'arrête. Le chauffeur de cette locomotive est le beau-fils du mécanicien disparu ! Les trois hommes se mettent à chercher autour et sous le train et le long des rails en appelant : «Jules ! ... Papa !»

«Au secours ! Au secours !» Cet appel fait sortir le garde-block de son poste. Dans la nuit, sous la pluie ruisselante, il voit un homme qui se traîne dans le ballast et lui dit : «Je suis le mécanicien du 1684, mon chauffeur ne pourra peut-être pas arrêter le train, sonnez l'alarme pour qu'on ne le laisse pas entrer sur un autre train.»

Que s'était-il passé ? Au moment de l'accident, le mécanicien avait eu la même pensée que le chauffeur. Il n'avait pas réussi, toutefois, à atteindre l'attelage, mais était tombé dans l'obscurité, à la suite d'un faux pas, sur le ballast. Ce ne sont pas ses brûlures douloureuses, ni les blessures encourues par la chute sur le ballast, qui lui font crier au secours; ce sont la crainte et le souci pour «son» convoi.

L'héroïsme des deux «gueules noires»

L'I. T. F. ne manquera pas de s'efforcer pratiquement à Madrid pour mener à bien la tâche dont l'exécution semble nécessaire également aux syndicats chrétiens qui, toutefois, ne sont pas en mesure de faire un travail pratique quelconque à ce sujet. Ce qui ne les empêchera pas d'ailleurs de venir, lorsque nous aurons atteint des résultats, réclamer leur part de notre conquête !

a suscité de l'admiration bien au-delà des milieux du Syndicat National des cheminots belges.

La Commission du «Carnegie Hero Fund» décida de décerner à tous deux sa médaille d'or, accompagnée d'une somme de fr. 10.000 pour le mécanicien Mathias et de fr. 5.000 pour le chauffeur Godin, plus une rente pendant quelques années pour leur permettre d'acquiescer une maison.

L'I. T. F. joint ses félicitations sincères et tous ses vœux pour une prompt guérison, aux nombreux témoignages de sympathie que ces deux héroïques adhérents du Syndicat National des cheminots belges ont reçu en ces jours.

Interdiction légale de la conduite des locomotives par un seul homme.

Les lois de l'Etat de Texas (Etats-Unis d'Amérique) prescrivent que les convois ferroviaires doivent être montés par un personnel au complet. Conformément aux prescriptions légales, le personnel d'un train de voyageurs se compose d'un mécanicien, d'un chauffeur, d'un chef de train et d'un serre-frein, *) les trains de marchandises doivent être accompagnés d'un serre-frein de plus.

Le Southern Pacific Railway estimait que cette loi n'était pas applicable pour les convois composés de voitures motrices; elle introduisit le système de conduite par un seul homme et supprima également le serre-frein, ce qui donna lieu aux associations de chauffeurs et de serre-freins de protester contre cette mesure.

Le tribunal, partageant la manière de voir des organisations syndicales, déclara que le type de l'engin de traction ne pouvait pas être une raison pour déroger à une prescription de sécurité légale. L'exposé des motifs de la sentence comporte une inculpation de la compagnie des chemins de fer de violation de la loi. Il en convient que le nombre des travaux du chauffeur et du serre-frein peut être supérieur sur un convoi à traction à vapeur, mais poursuit en déclarant que les devoirs qui leur incombent par rapport à la sécurité des voyageurs, sont les mêmes. «Les voyageurs sur les trains remorqués par des automotrices ont droit à cette protection dans la même mesure que les voyageurs sur des trains remorqués par des locomotives à vapeur.»

Nous pouvons par conséquent nous réclamer d'une base solide en exigeant que la législation internationale du travail prescrive l'interdiction de la conduite par un seul homme.

*) Aux Etats-Unis on emploie le mot de *brakesman* pour le garde-convoi.

A la Compagnie internationale des Wagons-Lits.

Les boîtes aux lettres de la Compagnie.

La Compagnie internationale des Wagons-Lits dispose d'une diplomatie à elle pour les négociations. Elle ne veut point entendre parler de syndicats et partout, elle proclame vouloir rester en contact direct avec son personnel. Le personnel peut à cet effet désigner des délégués. Le contact direct entre les délégations du personnel et la Compagnie commence et se termine dans le bureau du chef de division. Le chef de division est le représentant désigné dans chaque pays, le «diplomate» de la Compagnie. «Les questions intéressant le personnel sont réglées dans chaque pays par l'intermédiaire du représentant de la Compagnie», ainsi le télégramme qui sera sans doute encore souvent cité, adressé par la Direction générale à la Conférence du personnel tenue à Paris.

Le 26 septembre 1929, le chef de la division de Bâle reçut une délégation du personnel suisse qui lui présenta, en «contact direct», les revendications de l'ensemble du personnel. Le chef de division déclara franchement qu'il n'avait pas qualité pour conclure un accord; il discuta toutefois les revendications et obtint certaines concessions. Il affirma ensuite être confiant de pouvoir faire approuver par la Direction générale les améliorations convenues que la délégation jugeait insuffisantes.

Le représentant ne décide donc rien, même pas lorsque ses vues sont identiques à celles de la délégation du personnel. C'est la Direction générale qui tranche en première et en dernière instance. Le bureau du chef divisionnaire est la boîte aux lettres où sont déposés les desiderata du personnel. Dans le cas du personnel suisse, l'influence du «diplomate» sur son «gouvernement», la Compagnie, se trouva être fort limitée. Toutes les concessions de quelque importance faites par le chef de division, ne furent pas «ratifiées» par la Direction générale.

De la sorte, la Direction générale a nettement exprimé l'opinion que l'expérience et les connaissances des représentants de la Compagnie n'ont aucune valeur à ses yeux, ce qui fait que les pourparlers avec eux semblent assez inutiles. Cette tactique permet au représentant le plus réactionnaire de faire montre d'une bienveillance paternelle à l'égard des agents, car «ce n'est pas de sa faute», si la Direction est «comme ça». Ceci est bon à savoir, car selon toute vraisemblance, les représentants de la Compagnie auront à s'occuper prochainement déjà des revendications du personnel.

Les cheminots hongrois demandent la liberté syndicale.

La *Népszava*, organe quotidien du parti social-démocrate hongrois, a publié récemment, sur le droit syndical des cheminots hongrois, un article dont nous extrayons les passages suivants :

«Le gouvernement hongrois attache beaucoup d'importance au renom de la Hongrie. Une loi spéciale protège la réputation du pays contre les détracteurs. Dans l'intérêt de cette bonne réputation, notre président du Conseil fait de temps à autre, des déclarations à allures démocratiques. On consent des sacrifices pour concilier à la Hongrie les bons sentiments de la grande presse étrangère.

En effet, nous avons grand intérêt à la sympathie de l'opinion publique mondiale. . . .

Le gouvernement hongrois sait apprécier à sa juste valeur la puissance de l'opinion publique. Précisément pour cette raison, des membres du gouvernement et la presse gouvernementale nous font souvent, à nous social-démocrates, le reproche de ne pas nous servir de nos relations internationales dans l'intérêt du pays. On nous reproche aussi que nous ne faisons rien pour la réputation du pays et que nous nous efforçons de la dénigrer.

La vérité est cependant qu'avec la meilleure volonté, nous nous trouvons dans l'impossibilité de faire quelque chose dans cette voie. Notre première parole déjà serait démentie par les faits.

Je veux essayer de le prouver à l'aide d'un exemple. Les travailleurs des transports (cheminots, agents des tramways, chauffeurs, bateliers etc.) ont une puissante organisation internationale. D'après les renseignements les plus récents, plus de deux millions de travailleurs des transports sont groupés dans cette fédération. Le secrétariat, siégeant à Amsterdam, entretient des relations très suivies avec les organisations des pays affiliés. L'organe de la Fédération paraît deux fois par mois en langues allemande, anglaise, espagnole, française et suédoise et s'occupe de questions intéressant les travailleurs des transports dans les différents pays. Cet organe décrit de façon détaillée la situation, l'organisation et les mouvements revendicatifs des travailleurs des transports de divers pays.

Les journaux professionnels des organisations adhérentes à cette fédération, puisent leurs nouvelles internationales dans cet organe, . . . qui a ainsi un rayon d'action supérieur à celui du quotidien le plus répandu du monde.

Les cheminots hongrois sont dans l'impossibilité de servir le bon renom du pays par l'intermédiaire de ce puissant informateur de l'opinion publique. . . car il leur est interdit de former des organisations dans le but d'améliorer les conditions de travail ou de défendre les conditions acquises.

. . . Au nom de la bonne réputation du pays, nous engageons vivement le gouvernement à rendre aux cheminots la liberté syndicale et le droit d'éditer un organe professionnel. Nous demandons d'être mis en mesure de faire entendre notre voix sur le forum mondial des travailleurs des transports.»

De nouveaux essais avec l'attelage automatique.

L'Union internationale des chemins de fer a créé dans le temps une Commission spéciale de l'attelage automatique. Dans sa dernière session, cette Commission a mis au point les conditions auxquelles doivent satisfaire les appareils d'attelage automatique. Les administrations et les inventeurs devront donc examiner sur les bases du rapport, si un type d'attelage a des chances d'être adopté.

Les propositions de la Commission spéciale au Comité de gérance de l'Union internationale des chemins de fer comportent ce qui suit : les administrations désireuses de présenter un système d'attelage devront le soumettre à la Commission spéciale avant le 1er janvier 1932 et, après examen des plans et descriptions ainsi que d'un modèle réduit, la Commission procédera à des essais consistant en expériences nettement définies, de même qu'à des essais en service courant. Chacune des administrations aura par ailleurs la possibilité de procéder, dans un délai de 18 mois à partir de la conclusion de la Commission, à des essais du type d'appareil retenu, avant de donner son avis définitif au Comité de gérance.

Avec cette façon de procéder prudente de l'Union internationale des chemins de fer, on peut s'attendre à ce que dans dix ans, une première série d'expériences dans le domaine international soit terminée et qu'un type d'appareil ait été retenu par une majorité — ou une forte minorité — tandis que d'autres types continueront à conserver des sympathies.

On ne nous dit rien de mesures préparatoires d'ordre technique dans la construction de véhicules. Encore moins voyons-nous des préparatifs d'ordre financier. Des expériences et encore des expériences ! C'est tout ce que l'on nous promet pour les premiers dix ans. Ce n'est pas assez !

Le réengagement de cheminots licenciés en Argentine.

Il existe dans la République d'Argentine un grand nombre de compagnies de chemins de fer qui desservent différentes régions du pays. Il se produit souvent, en raison des variations de l'intensité du trafic à différentes saisons de l'année, qu'une compagnie est obligée de licencier des hommes, tandis qu'une autre engage de nouveaux agents. La Fédération des cheminots d'Argentine vient d'obte-

nir de la part des compagnies de chemins de fer la promesse qu'en engageant du nouveau personnel, elles donneront la préférence à des hommes ayant été renvoyés par d'autres compagnies comme suite à une diminution du travail. L'organisation dressera une liste des hommes ayant été congédiés dans ces circonstances et la soumettra périodiquement aux compagnies qui ont besoin d'étendre leur personnel. L'accord s'applique uniquement aux agents immatriculés et non pas à ceux qui ont été engagés à titre temporaire.

Dix ans d'existence des organes de la Fédération suisse des cheminots.

Le 2 janvier 1920 parut le premier numéro du «Eisenbahner», l'organe de la Fédération suisse des cheminots. Par cette parution, un organe unique venait remplacer les journaux corporatifs publiés jusque là par les divers groupements professionnels, comme un symbole de la fusion, réalisée le 30 novembre 1919, entre les diverses organisations syndicales corporatives du personnel des chemins de fer de Suisse.

Les organes hebdomadaires de la Fédération suisse des cheminots occupent une place d'honneur dans la presse corporative européenne des travailleurs des chemins de fer. Ceci s'applique aussi bien à l'intérêt, la richesse et la rédaction du contenu, qu'à la présentation typographique.

La Fédération suisse des cheminots est la principale organisation du personnel confédéral. C'est ce qui explique que ses organes sont lus avec assiduité également dans les milieux des fonctionnaires fédéraux n'appartenant pas à l'administration des chemins de fer. C'est grâce à cet intérêt que le tirage du journal a sans cesse dû être augmenté. C'est ainsi que le tirage moyen hebdomadaire s'élevait en 1929 à 29.000 exemplaires pour l'édition allemande, 9.000 exemplaires pour l'édition française et 4.000 pour l'édition italienne. Le total de ces chiffres dépasse de près de 6.000 exemplaires les effectifs de la Fédération.

L'édition allemande dépasse en importance tous les organes des cheminots du continent d'Europe; l'édition française, plus modeste, est la principale de tous les journaux de cheminots publiés dans une des langues romanes; «Il Ferroviere» l'organe italien, est l'unique journal syndical de cheminots du monde, rédigé en la langue de Dante. Certes, un grand honneur.

La Fédération suisse des cheminots a su créer par sa presse une arme syndicale de premier ordre. On admire doublement ce qu'elle a su accomplir, lorsqu'on se rend compte, qu'il s'agit d'une organisation de 36.000 membres dans un des plus petits pays d'Europe. Nos félicitations les plus sincères accompagnent les organes des cheminots suisses à leur entrée dans la deuxième décennie de leur existence.

Quand les juristes s'y mettent!

Il y a onze ans que l'Assemblée nationale de Tchécoslovaquie a voté la loi des huit heures. L'article 1, alinéa 2 de cette loi prévoit ce qui suit :

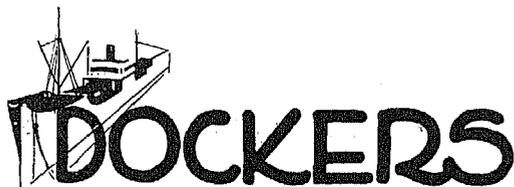
« Cette disposition s'applique également aux entreprises, exploitations et établissements de l'Etat, aux groupements de caractère public ou privé, fondations, associations ou sociétés exploitées soit en vue de bénéfices, soit dans un but charitable ou d'utilité publique. »

Ceci paraît clair. La langue des juristes est toutefois une autre langue que celle du commun des mortels et du législateur. La Cour suprême constate, après 11 ans d'existence de cette loi, que dans les autres dispositions, il est uniquement question de conventions sur les coupures du travail et de contrats collectifs et non pas de règlements administratifs. La loi des huit heures s'appliquerait par conséquent uniquement aux travailleurs assujettis aux conventions et contrats collectifs. Dans les entreprises de l'Etat, ce ne sont que quelques rares agents dont le contrat d'engagement relève du droit privé. La loi ne s'applique pas aux travailleurs assujettis aux règlements administratifs, soit à la grande majorité des fonctionnaires publics, y compris les cheminots.

Les législateurs et interprètes des lois de Tchécoslovaquie n'ont qu'à se mettre d'accord entre eux sur la question de savoir si le règlement administratif prime la loi ou inversement, ou encore si le règlement administratif doit mettre la loi en vigueur ou inversement.

Partant du point de vue international, il nous semble que l'Etat tchécoslovaque a le devoir de mettre fin le plus rapidement possible à cette incertitude juridique. La Tchécoslovaquie a ratifié la convention de Washington et a par conséquent pris l'engagement d'appliquer légalement la journée de 8 heures dans les industries mentionnées dans la convention. La convention s'étend aux chemins de fer; il faut donc que la loi s'y applique également.

Il n'est pas admissible qu'une industrie désignée nommément dans une convention soit éliminée, ne fut-ce que temporairement, du champ d'application d'une loi destinée à rendre effectives les dispositions de ladite convention. Cela signifierait tolérer des imperfections de pareilles lois. De là à rendre la valeur des ratifications, déjà contestée, entièrement illusoire, il n'y aurait qu'un pas.



Conditions de travail des dockers argentins.

Le syndicat des dockers de Corrientes (République argentine) appuyé par la section locale de la Fédération des marins argentins, réussit à la mi-septembre à obtenir des relèvements de salaires et à amener les employeurs à signer un contrat collectif. Quelques courtiers de navires refusèrent de signer, mais la menace d'une grève de 48 heures leur fit bien vite entendre raison.

Le contrat prévoit une journée de travail de huit heures. Le travail sur les paquebots des lignes régulières, transportant la malle, sera payé à raison de 2 pesos par jour, les jours ouvrables et de 4 pesos, les dimanches et jours fériés. Les dockers qui manutentionnent du charbon, de l'extrait de quebracho et des marchandises en cueillette sur des cargos, cargos mixtes et allèges, toucheront 8 pesos, les jours ouvrables et le double, les dimanches et jours fériés. Les heures supplémentaires seront rétribuées à raison de 2 pesos par heure entre 6 et 7 heures, 11 heures et midi et 17 et 18 heures; 4 pesos entre midi et 13 heures, 18 et 19 heures, 23 heures et minuit, et 8 pesos entre 1 et 5 heures. Lorsque les ouvriers doivent régulièrement travailler à bord la nuit, celle-ci sera divisée en trois périodes de quatre heures chacune, à savoir de 19 à 23 heures, de 23 à 3 heures et de 3 à 7 heures et l'on payera 8 pesos par tour de service. Les dockers travaillant à bord de navires du petit cabotage toucheront 7 pesos par jour les jours ouvrables, le double les dimanches et jours fériés et 1 peso par heure supplémentaire.

Pour le travail effectué à terre, les taux seront de 7 pesos les jours ouvrables et de 14 pesos les dimanches et jours fériés. Les heures supplémentaires seront rétribuées comme suit (entre parenthèses, les taux payables les dimanches et jours fériés): de 6 à 7 heures, de 11 heures à midi et de 17 à 18 heures 1.50 (2.—); de midi

à 13 heures 2.— (2.50); de 11 heures à 13 heures et de 17 à 19 heures 3.50 (5.—); de 23 à minuit 3.— (3.—); de 23 à 1 heure 7.— (7.—) pesos. On constatera que les taux sont plus élevés lorsque le travail supplémentaire n'est pas limité à une heure.

Lorsque des ouvriers doivent travailler régulièrement la nuit, celle-ci sera divisée en trois périodes de 4 heures chacune et le travail sera payé à raison de 7 pesos par équipe.

Aucun homme ne pourra être embauché sans le consentement de l'organisation ou de ses représentants sur les quais. Lorsque des hommes sont transférés d'un navire sur un autre ou d'un navire à terre, on leur payera un double salaire. Les hommes ne peuvent pas être obligés à porter sur les épaules des fardeaux dont le poids excède 70 kgs, ou 50 kgs lorsqu'il s'agit d'extrait de quebracho ou de tourteaux de lin. Les équipes travaillant sur un navire ne peuvent pas être composées de moins de 4 hommes. Lorsque des hommes sont obligés d'aller travailler en dehors de la région du port, l'employeur doit leur donner une nourriture abondante et saine et les rétribuer à raison de 8 pesos par jour, toutes dépenses payées à partir du moment de l'embarquement.

Les dockers de Zárate, un autre port de la rivière Paraná, ont signé un contrat collectif qui prévoit également la journée de huit heures. Les salaires sont de 8 pesos par jour pour le chargement ou le déchargement de marchandises en cueillette, de sable ou de terre; de 9 pesos pour la manipulation de charbon, kaolin ou gravier ou de bois en poutres à terre ou sur des wagons de chemins de fer et de 10 pesos pour défaire des radeaux, pour le chargement ou déchargement de bois en poutres ou de troncs d'arbres dans ou hors d'allèges et pour le chargement ou déchargement de ciment Portland en sacs.

Il a été stipulé de façon expresse que le nombre d'hommes embauchés ne peut pas être diminué pour la terminaison d'une cale. Les heures supplémentaires seront payées au taux d'une demi-journée de salaire par heure et le travail des dimanches et jours fériés sera payé au double taux.

Le mouvement dans les ports de la Mer du Nord.

Le tableau ci-dessous indique le mouvement dans les principaux ports de la Mer du Nord, pendant les premiers onze mois de 1929, comparé à celui de la même période de l'année précédente:

	Hambourg		Brème *)		Rotterdam	
	Navires	N. R. T.	Navires	N. R. T.	Navires	N. R. T.
1929	15.181	19.295.200	6.349	8.252.776	11.532	19.404.137
1928	16.237	19.684.503	6.294	8.282.159	11.307	18.889.148
	- 1.056	- 389.303	+ 55	- 29.383	+ 225	+ 514.989
	Nieuwe Waterweg		Anvers			
	Navires	N. R. T.	Navires	N. R. T.		
1929	13.959	23.167.173	10.647	18.814.494		
1928	13.829	22.602.888	10.298	18.232.764		
	+ 130	+ 564.285	+ 349	+ 581.730		

*) Les ports du Weser inclus.

La XIII^{ème} session de la Conférence internationale du Travail.

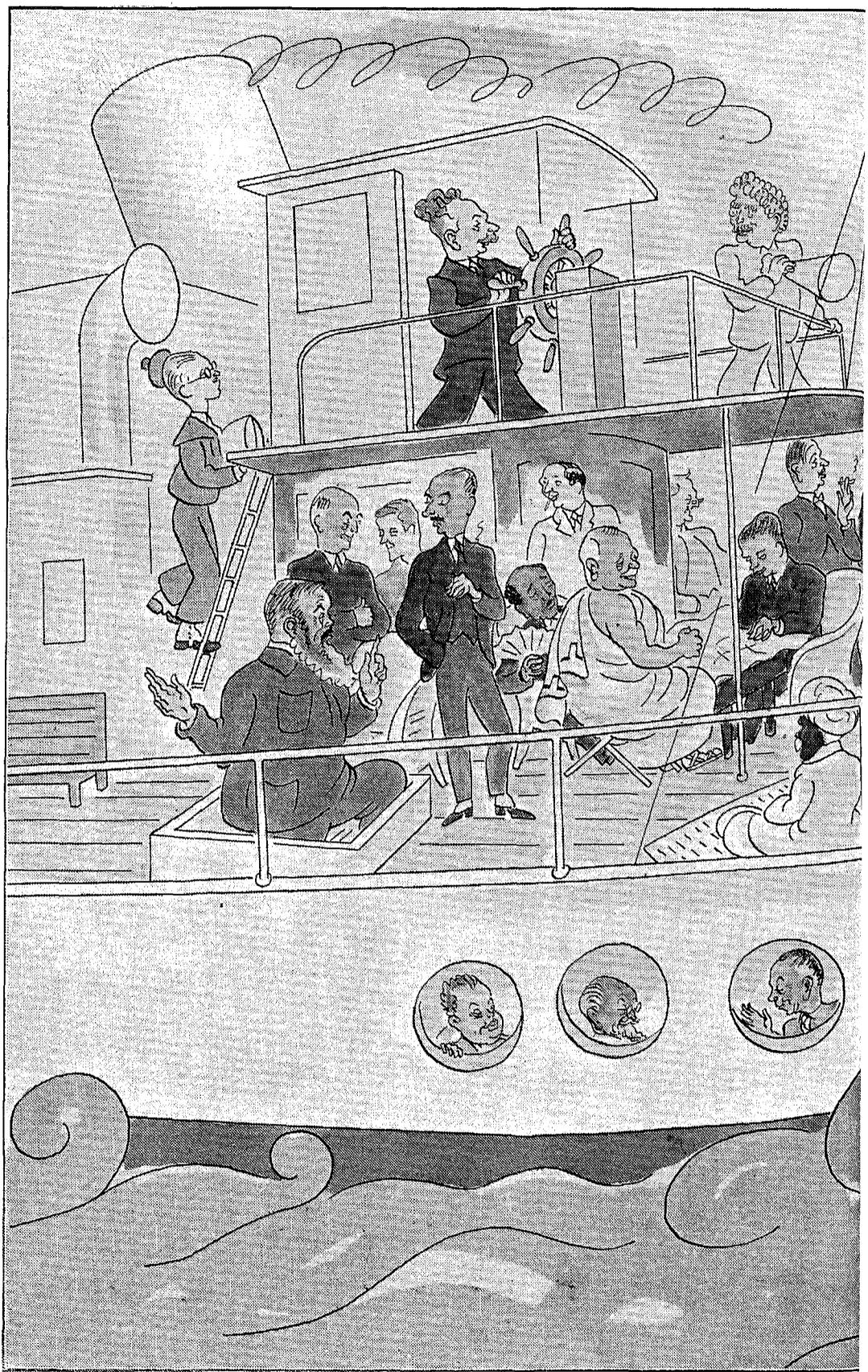
III.

Les sessions des commissions avaient été convoquées pour lundi, le 14 octobre 1929. Les employeurs avaient-ils supposé qu'après leur menace de quitter la Conférence, les travaux ne seraient pas poursuivis ? Ils se seraient bien trompés dans ce cas, car les commissions se mirent à l'œuvre sans les employeurs et les délégués ouvriers n'avaient aucune raison de regretter cette absence. Au contraire.

Les armateurs n'étaient toujours pas partis. La lettre pour prendre congé du président de la Conférence devait encore être écrite et cela n'allait apparemment pas sans difficultés. Cette lettre dont le contenu exact ne nous est pas connu, avait certainement pour but d'aplanir la voie à des pourparlers qui permettraient aux armateurs de revenir à la Conférence. C'est pour cela que les armateurs ne partaient toujours pas après avoir expédié leur lettre. Il fallait bien, n'est-ce pas, que le président courtois leur réponde et, afin de pouvoir prendre possession de cette réponse, ils devaient bien prolonger leur séjour forcé. Or, que doit répondre un président d'une Conférence internationale du Travail lorsque les délégués patronaux lui expriment la crainte qu'à l'avenir non plus la Conférence n'aura pas la compréhension voulue pour leurs considérations ? Et quel est le président qui ne répondrait pas que ces craintes ne sont pas fondées ?

Nous ignorons ce qui a exactement ensuite été manigancé dans la cuisine diplomatique. Il paraît que les délégués gouvernementaux scandinaves — parmi lesquels un finlandais et un suédois avaient voté pour les armateurs — ont été élus pour jouer le rôle d'intermédiaires. Pendant que les commissions poursuivaient leurs travaux, la commission de proposition décida la création d'une commission de neuf membres, chargée d'amener une entente. Trois jours passèrent avant qu'il fût possible d'arriver à une formule admissible aussi bien pour les armateurs que pour les gouvernements. Les délégués ouvriers participèrent aux débats, mais déclarèrent qu'ils ne pourraient voter pour aucun texte qui rappelât en quoi que ce soit la résolution repoussée par la Conférence. Les gouvernements réclamaient : 1^o que la résolution soit courte ; 2^o qu'elle ne contienne aucune critique contre un gouvernement quelconque ; 3^o qu'elle n'entraîne aucune conséquence pour la Conférence en cours. Il est compréhensible que les délégués ouvriers ne pouvaient partager cette manière de voir et estimaient que les délégués gouvernementaux devaient assumer toute la responsabilité pour les tentatives de conciliation. C'est ainsi que finalement, le mercredi soir, la résolution ci-après fut adoptée :

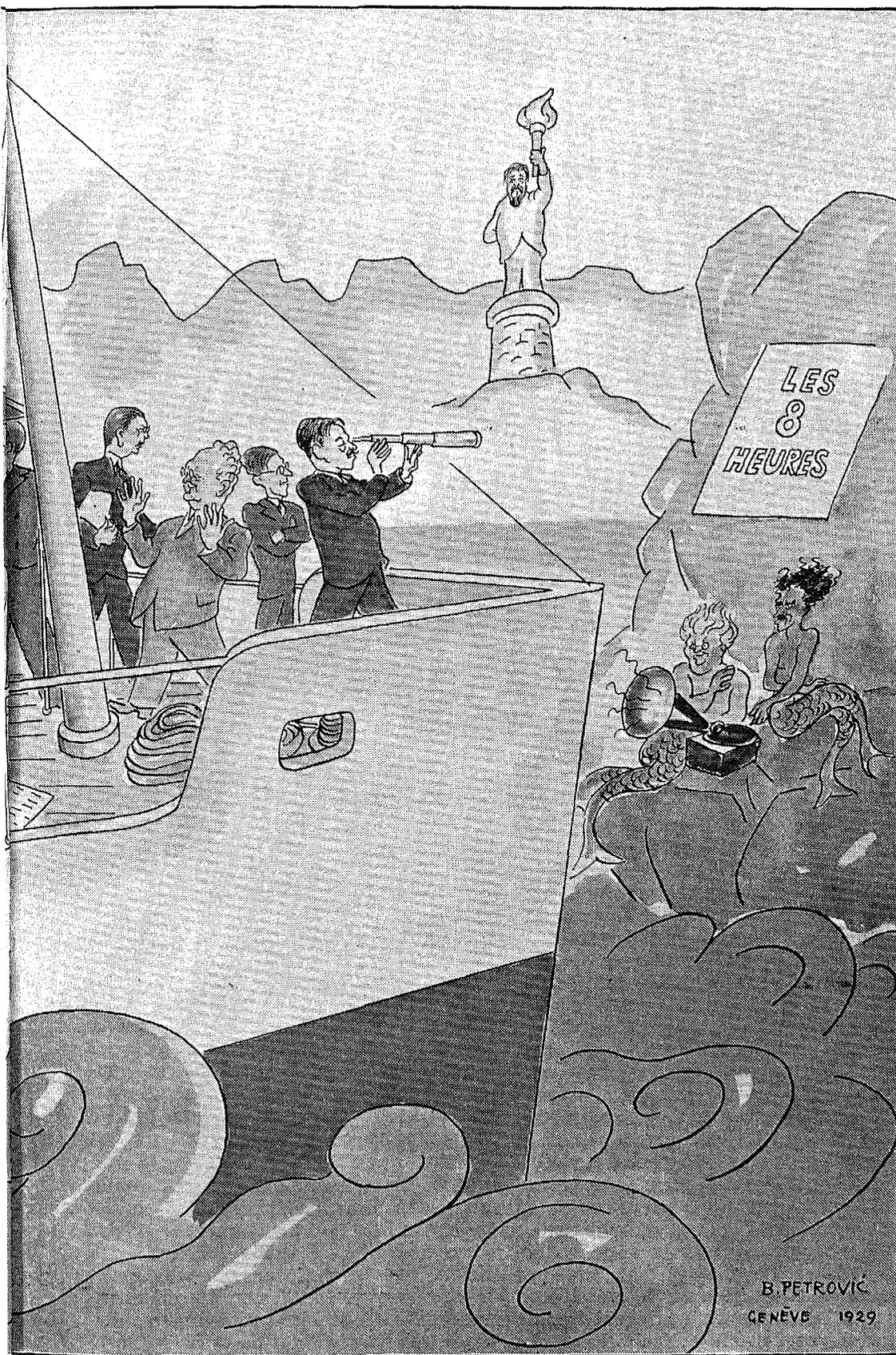
Les armateurs laissent écho



Dessin

Valstar, à la barre, regarde fixement Cuthbert Laws qui tient muni des derniers ordres. Deckers, malgré sa longue-vue, ne s'amuse et bavarde comme si aucun danger ne menaçait. Dan Ehlers et Fimmen exercent leur art de séduction en faisant jouer

er leur bateau sur les écueils.



Petrovic, le caricaturiste connu des Conférences du Travail et de la Société des Nations.

la main un porte-voix. Snedden arrive sur le pont du commandant, et ne sait pas combien on est près des rochers et le reste de «l'équipage» est en danger. Au fond, Albert Thomas donne le signal que tout est sûr. Les sirènes jouent et un gramophone des mélodies enchanteresses.

«La Conférence prenant en considération les difficultés qui se sont élevées aux sessions spéciales consacrées aux questions maritimes, y compris la composition des délégations non gouvernementales, demande au Conseil d'administration de rechercher tous les moyens propres à éviter dans l'avenir le renouvellement de ces difficultés.»

Il semble incompréhensible que les gouvernements aient été disposés à adopter une pareille résolution *en l'absence des armateurs*. Les armateurs auraient bien pour le moins dû s'engager à participer à la session de jeudi matin. La nouvelle résolution ne signifie guère un échec pour les ouvriers; on pourrait tout au plus parler d'une capitulation des gouvernements. Rappelons à ce propos, le discours du délégué gouvernemental hollandais, Monseigneur Nolens. Il fit textuellement la déclaration personnelle que voici :

«Or, je refuse à qui que ce soit le droit de qualifier ma critique de samedi dernier d'*unfounded and unfair*. M. Valstar *has been instructed by the shipowners*, mais, en acceptant ces instructions, il s'est déclaré d'accord avec elles. Je crois avoir le droit d'exiger de lui une rectification, pour ne pas parler d'amende honorable, ici ou ailleurs.»

A un autre moment de son discours, il s'exprima comme suit :

«Je ne veux pas discuter le texte. Il y a des difficultés qui sont plutôt d'ordre national que d'ordre international. Le tout est remis au Conseil d'administration. Nous verrons le résultat de l'examen auquel il se livrera. Cette proposition, à mon avis, a pour but de rendre plus facile le retour du groupe patronal à la saine raison. Dans ce sens, je l'accepte. Elle exprime à peu près ce à quoi je faisais allusion samedi dernier, et je tiens à le déclarer, parce que j'ai été le premier à montrer une perspective d'entente et un moyen de sortir de l'impasse. Je voterai donc en faveur de la résolution proposée; je voudrais également engager mes collègues gouvernementaux peut-être encore hésitants, à émettre un vote favorable; je m'adresse même aux membres du groupe ouvrier pour leur demander, si c'est possible de voter en faveur de cette proposition, au moins dans le sens que j'ai indiqué. En politique, c'est le meilleur moyen d'enlever à certains mots toute l'importance que d'aucuns voudraient y attacher.»

Le groupe ouvrier ne pouvait pas donner suite à pareille demande. Il vota contre, ce qui fait que la résolution fut adoptée par 54 voix contre 19.

Nouvelle réglementation légale de la circulation automobile et routière en Autriche.

Après plusieurs années de lutte acharnée, l'organisation des travailleurs des transports d'Autriche a finalement réussi à obtenir du gouvernement et du Parlement la création d'une nouvelle législation sur l'automobilisme et la circulation routière. Le 20 décembre 1929, exactement un an après le vote de la loi sur le statut des conducteurs d'automobiles au service de particuliers, le Parlement autrichien a voté une nouvelle loi sur la circulation automobile et une loi sur la circulation routière. De nombreuses difficultés avaient dû être surmontées, parmi lesquelles jouait un rôle important le point de litige de savoir si la police fédérale ou la police instituée par les différentes provinces, aurait le droit de régler la circulation. Il s'agissait en effet de déterminer à qui incomberait le droit de régler, dans les neuf provinces qui constituent ensemble l'Etat fédéral d'Autriche, la circulation sur les routes qui n'appartiennent pas à l'Etat fédéral, mais aux provinces, aux arrondissements et aux municipalités. En ce qui concerne les routes nationales, il a toujours été admis que l'Etat a le droit de régler la circulation sur celles-ci, mais les provinces, particulièrement la province de Vienne, ne voulaient pas renoncer à leur droit de régler elles-mêmes la circulation sur leurs propres routes. Après que ce point de litige eût été réglé en l'automne 1929 de manière constitutionnelle, on procéda, sur les instances du camarade Forstner, à la liquidation des difficultés d'ordre technique et professionnel dans les deux projets de loi. Le 20 décembre 1929 un rapport complet sur la question, préparé par la Commission du commerce, était mis en discussion au Conseil national. La séance plénière du Conseil n'adopta plus d'amendements aux projets de loi. Les propositions contre lesquelles le camarade Forstner avait, dans la Commission, fait appel à la séance plénière du Conseil national furent repoussées.

Jusqu'à présent, les questions touchant l'automobilisme étaient réglées en Autriche de façon tout à fait insuffisante par un arrêté d'avril 1910. Cet arrêté, qui était déjà défectueux au moment de sa promulgation, devenait d'année en année moins utilisable. Depuis de longues années, la circulation routière avait été réglée de façon indépendante par les diverses provinces qui constituent à présent l'Etat fédéral d'Autriche. Il en résultait des complications qui donnaient lieu à de nombreuses difficultés. On a réussi cependant dans les deux projets de loi, à résoudre de manière satisfaisante tous les points de litige. Bien qu'il ne fût pas possible de faire aboutir toutes les revendications syndicales — incorporées par ailleurs dans le programme international de revendications des conducteurs d'automobiles — l'organisation a pu enregistrer des succès. Les

deux lois n'établissent que des réglementations de principe, la fixation des modalités d'application incombe, en ce qui concerne la loi sur l'automobilisme, au gouvernement fédéral, et en ce qui concerne la loi sur la circulation routière, aux diverses provinces. Le gouvernement fédéral doit donc à présent rendre le règlement d'administration publique pour l'application de la loi sur l'automobilisme, tandis que les législations provinciales et les gouverneurs des provinces doivent, dans leurs régions respectives, édicter des règlements pour l'application de la loi sur la circulation routière.

Afin de pouvoir apprécier à leur juste valeur les succès réalisés par l'organisation syndicale, il faudra prendre en considération ces divers décrets et règlements. Il ne lui fut jusqu'à présent possible que de faire valoir son influence sur le règlement d'administration publique, portant application de la loi sur l'automobilisme. Elle réussit à imposer ses désirs dans une assez large mesure. Reste à savoir à présent, jusqu'à quel point elle pourra exercer de l'influence sur les décisions que prendront les gouvernements provinciaux concernant l'application de la loi sur la circulation routière.

Pour commencer, quelques considérations sur le contenu de la nouvelle loi sur l'automobilisme. Tout véhicule automobile et toute remorque, circulant sur une voie publique doivent avoir été approuvés par le préfet de la province et admis à la circulation par la police. Ils doivent avoir été vérifiés par une commission et être construits en telle sorte que la vie et la santé des personnes employées pour la conduite ne courent aucun risque. Pour obtenir l'approbation et l'admission à la circulation, le propriétaire du véhicule automobile doit être en mesure de présenter une police d'assurance contre les risques en cas d'accident. Les propriétaires de tous véhicules automobiles et motocyclettes sont tenus de contracter pareille assurance. A part l'examen fait avant l'admission du véhicule à la circulation, pour vérifier s'il satisfait à toutes les exigences, les véhicules automobiles doivent être régulièrement vérifiés pendant leur emploi et, en outre, dans tous les cas où des doutes peuvent surgir sur leur bon fonctionnement. La vérification est faite soit par une commission créée par le préfet de la province, soit par un institut technique autorisé à cela par le préfet. Lorsque des doutes motivés existent sur le fonctionnement d'un véhicule, l'emploi de ce véhicule sur la voie publique peut être interdit. Pareille interdiction est également applicable lorsque le propriétaire d'un véhicule ne fait pas exécuter une réparation qui avait été prescrite. Les frais d'une nouvelle vérification sont portés en partie par le propriétaire du véhicule et en partie par les autorités. Dans le

règlement d'administration publique pour l'application de la loi sur l'automobilisme, il sera stipulé que les conducteurs professionnels devront avoir au moins l'âge de 21 ans, avoir une bonne conduite et avoir été déclarés aptes à conduire à la suite d'un examen médical. Lorsque le conducteur d'un véhicule automobile se rend coupable de certains actes ou négligences qui peuvent faire surgir des doutes concernant ses aptitudes pour la conduite, il doit être averti par écrit par les autorités de la localité où il se trouve à ce moment. Si des avertissements réitérés restent sans résultat, les autorités auront le droit de décider le retrait du permis de conduire. Avant pareille décision, il faut cependant qu'une commission consultative, créée à cet effet, ait l'occasion de se prononcer sur la question. Les membres de cette commission consultative sont désignés en nombres égaux parmi les personnes proposées par les associations de propriétaires d'automobiles et de conducteurs professionnels. Pour créer une école pour chauffeurs et pour l'exploiter, un particulier a besoin de l'autorisation du préfet de la province; les personnes faisant fonction d'instructeurs dans une école pour chauffeurs ont également besoin de pareille autorisation. Le préfet de la province et les autorités policières ont le droit de contrôler régulièrement les écoles particulières et, lorsque l'école ou les instructeurs ne répondent pas aux conditions requises, le préfet peut retirer l'autorisation donnée pour l'exploitation de l'école ou interdire aux instructeurs de donner l'enseignement.

La loi ne contient pas de chiffres indiquant la limite de vitesse pour les véhicules automobiles. Il appartient au ministre du Commerce et des Communications, qui doit rendre le règlement, d'administration publique, de la spécifier. Dans le projet de ce règlement, la vitesse maximum pour les véhicules automobiles dans des agglomérations habitées, a été fixée à 30 km. à l'heure. La loi prévoit en outre qu'aux endroits dangereux des routes, des plaques d'avertissement doivent être placées. Ces signaux ne peuvent porter de la publicité que lorsque celle-ci ne compromet d'aucune façon leur but essentiel.

Une Commission consultative pour la circulation automobile sera créée au siège du ministère du Commerce et des Communications à Vienne. Elle aura le devoir de prendre position par égard aux projets de loi, décrets et ordonnances relatifs à la circulation automobile, de même que le droit de faire des propositions au gouvernement. Cette Commission consultative sera composée de représentants des industries et compagnies d'assurance intéressées à la circulation automobile, du commerce des automobiles, des propriétaires d'automobiles et des conducteurs professionnels. La nouvelle loi sur l'automobilisme entre en vigueur le 30 juin 1930.

La loi sur la circulation routière est

divisée en plusieurs parties. Le premier chapitre détermine les types de véhicules que la loi vise, à savoir tous véhicules construits pour être mus par la force humaine ou animale et qui ne sont pas liés à une voie ferrée de même que les véhicules automobiles et toutes les machines servant à des buts agricoles et industriels de l'entreprise même qui les exploite. Le deuxième chapitre règle la circulation des véhicules automobiles, le troisième celle des bicyclettes, le quatrième celle des piétons et des animaux montés de même que du bétail. La deuxième partie de la loi traite de la protection de la circulation, de la protection des routes et du droit à l'usage des routes. La loi contient des dispositions sur l'équipement des véhicules attelés, leur chargement, le système d'attelage, la largeur des jantes des roues et le type de celles-ci, sur l'emploi de traîneaux, sur les plaques d'identité des véhicules et sur l'éclairage de ceux-ci. Elle contient en outre des dispositions relatives aux conducteurs de véhicules attelés, à l'attelage de plusieurs véhicules, la conduite, la vitesse, le dépassement et l'évitement, la priorité aux carrefours, les signes à donner par les conducteurs et les démonstrations sportives. La loi stipule que les cochers doivent au moins avoir atteint l'âge de 16 ans. La vitesse des véhicules attelés n'a pas été limitée; la loi dit simplement que la vitesse doit être telle qu'elle ne comporte aucun danger pour la sécurité de personnes ou de choses.

Le sens de la circulation pour tous les véhicules qui circulent sur la voie publique est à *droite*. Attendu qu'actuellement la circulation est à *gauche* en Autriche, une période de transition de trois ans a été prévue dans la loi. A partir du 1er décembre 1932, tous les véhicules devront en Autriche circuler à droite.

Dans le chapitre qui a traité à la circulation des véhicules automobiles, il y a plusieurs dispositions dictées par la pratique. Le chapitre qui se rapporte à la protection de la circulation traite des devoirs des riverains par égard à la route, de la taille des arbres bordant la route, de la suppression d'installations dangereuses pour la circulation, situées à proximité de la route et du remorquage d'objets. Dans le chapitre relatif à l'emploi des routes, il y a des dispositions générales sur la circulation, de même que des dispositions sur la circulation au sein d'agglomérations, sur les exceptions à admettre aux interdictions et limitations du trafic, et sur les signes à faire par les autorités chargées de la surveillance. Un autre chapitre se rapporte au devoir des administrations des routes de placer des signaux d'avertissement et des installations pour la sécurité, de même qu'à la manière dont ils doivent être placés. Ces signaux de la circulation sont légalement protégés.

Coordination et gestion publique des entreprises londoniennes de transports en commun.

On se rappellera que par l'avènement au pouvoir du gouvernement travailliste, les propositions de loi tendant à faire passer les tramways municipaux de Londres entre les mains d'une société privée furent repoussées. La situation chaotique existant dans les transports de Londres rend une coordination des différents moyens de transports entre les mains de la communauté impérieusement nécessaire. Il faut donc accueillir avec satisfaction les propositions faites dans ce sens par le gouvernement. Répondant à une interpellation au Parlement, le ministre des Transports déclara, le 2 décembre, que le gouvernement envisageait un projet de vaste portée pour la réorganisation et l'unification des transports en commun de Londres. Le ministre dit qu'il était certain que, grâce à la coordination et à l'élimination de toute concurrence inutile, les tarifs actuels fourniraient un revenu suffisant pour couvrir les dépenses et laisser une marge assez grande pour attirer le nouveau capital dans une mesure suffisante pour exécuter un programme de développement continu et régulier des transports en commun londoniens. Il dit en outre que les moyens de transport coordonnés seraient exploités sur une base strictement commerciale, exempte de toute influence politique.

Aucune communication ultérieure ne sera faite tant que le projet n'aura pas été élaboré dans les détails. Les entreprises de transports auxquelles s'étendra le projet, n'ont pas été mentionnées séparément, mais il est probable que les entreprises d'autobus, de chemins de fer souterrains, de même que les tramways municipaux et les compagnies privées de tramways seront inclus.

Le capital social des entreprises auxquelles s'étendra le projet du gouvernement est évalué de 87 à 120 millions de livres sterling.

Modifications au Code de la Route en France.

Dans son Bulletin de novembre 1929, la Fédération française des Moyens de Transports mentionne les modifications apportées récemment au Code de la Route français et exprime sa satisfaction de ce que ces modifications répondent en partie aux desiderata formulés par elle. Les articles modifiés portent sur le droit de priorité aux véhicules circulant sur des routes nationales, sur les organes de freinage et sur l'éclairage des véhicules.

Le problème de la coordination des moyens de transport en Amérique.

Dans les milieux d'experts en Amérique, on tend de plus en plus à la conviction qu'il faut, pour les moyens de transports dans les grandes villes, créer des entreprises concentrées au sein desquelles chaque moyen de transport occupe la place qui lui convient le mieux. Cette idée d'une collaboration des divers moyens de transports en commun urbains est déjà mise en pratique à Philadelphie, Boston, Baltimore, Detroit et dans d'autres villes. On tend à mettre fin à la libre concurrence, estimant que des entreprises séparées ne pourront jamais répondre aussi bien et de façon aussi économique aux besoins de la communauté. L'opinion suivant laquelle il faut créer les lignes de transport uniquement d'après le criterium de savoir si elles offrent à la communauté le moyen de transport le meilleur marché, le plus commode et le plus rapide, tend à s'imposer de plus en plus.

Afin de démontrer que seulement par une solution du problème de la circulation sur une base d'unification, il devient possible de mettre un frein à l'extension arbitraire d'une ville, on cite l'exemple effrayant de New-York où une concentration de tous les chemins de fer métropolitains s'impose à présent.

La charpente d'un réseau de lignes urbaines de transports en commun doit être constituée par les lignes ferrées qui, suivant la grandeur et l'étendue de la ville, devront être construites, soit comme chemins de fer souterrains ou surélevés, soit à la surface du sol. Les autobus ne pourront jamais entièrement reprendre la tâche des tramways et chemins de fer souterrains; leur rôle est cependant important pour alimenter les autres moyens de transports, de même que dans des buts spéciaux et là où la circulation est moins intense.

La construction de grandes gares communes a déjà été projetée et commencée — par exemple à Cleveland et à Cincinnati —; les divers moyens de transports y auront leurs halls spéciaux, séparés pour l'arrivée et le départ.

Création en Russie d'un Institut de recherches scientifiques concernant les transports.

L'Union soviétique envisage la création d'un grand Institut pour l'étude des problèmes de la circulation qui utilisera dans son travail tout ce qui a été réalisé dans ce domaine en Europe et en Amérique. Les travaux de construction de l'institut, qui sera érigé dans les environs de Moscou et occupera un espace de 34 hectares, ont déjà été commencés. L'institut comprendra, outre une grande bibliothèque, dix instituts de recherches et emploiera 1.000 personnes. L'intention existe, dans le but d'obtenir le concours des meilleurs éléments scientifiques, de construire près de l'établissement des demeures pour 300 à 400 familles.

Dixième anniversaire de la section des chauffeurs allemands.

Au début de l'année, en même temps que son incorporation dans la nouvelle organisation fusionnée, la Fédération amalgamée des travailleurs des services publics et des transports de personnes et de marchandises, la section nationale des conducteurs d'automobiles au sein de la Fédération allemande du trafic a pu célébrer le 10ème anniversaire de sa constitution. Elle comptait il y a 10 ans, environ 20.000 chauffeurs et aujourd'hui, elle groupe plus de 62.000 membres dont 54.000 sont également inscrits à la caisse pour l'assurance en cas d'accidents et l'assistance judiciaire (appelée *Fakulta*). La section dispose d'une fortune liquide de 3/4 million de marks qui lui permettra de satisfaire à l'avenir également à toutes ses obligations vis-à-vis de ses membres.

Sous une direction habile, la section a réussi à obtenir dans le courant des années écoulées, la révision de plusieurs textes légaux, ayant trait à la circulation automobile. Un des premiers succès remportés par elle consistait en la promulgation d'un décret sur la formation des conducteurs d'automobiles et d'un décret sur la circulation de véhicules automobiles qui apporta des améliorations sérieuses aux conditions dans lesquelles les chauffeurs professionnels avaient à travailler.

Depuis 1928, les instructeurs dans des écoles pour chauffeurs qui avaient, dans différentes grandes villes, constitué des associations de chauffeurs-instructeurs, font également partie de l'organisation. Le développement satisfaisant de ce groupe a même permis la conclusion de plusieurs contrats collectifs.

La section nationale a pu faire valoir ces dernières années son influence au sein de la Commission d'experts chargée de la surveillance sur les écoles pour chauffeurs. Son domaine d'activité s'est toutefois étendu au delà des frontières nationales. L'I.T.F. qui lui est redevable de nombreuses suggestions pour son activité au profit des chauffeurs, particulièrement pour ses efforts tendant à la création d'une réglementation internationale de la circulation automobile, sait qu'elle peut toujours compter sur l'appui efficace du groupement des chauffeurs allemands. Nous adressons à l'organisation nos souhaits sincères pour que, dans la deuxième décennie de son existence, elle puisse continuer à s'employer avec succès pour le bien-être des conducteurs professionnels.

Accidents aux Etats-Unis.

En 1928 environ 27.500 personnes ont été tuées dans des accidents d'automobiles aux Etats-Unis.

Groupement national de conducteurs d'automobiles en Belgique.

L'Union belge des ouvriers du transport qui a récemment reçu de la Commission syndicale de Belgique l'autorisation de s'occuper, à certaines conditions, de l'organisation syndicale des conducteurs d'automobiles s'est mise à l'œuvre sur-le-champ.

Le 25 décembre dernier, une conférence nationale fut convoquée à Bruxelles pour examiner diverses questions d'ordre professionnel et organique. A cette conférence avaient été invités non seulement les sections déjà créées pour conducteurs d'automobiles, mais également des représentants des Fédérations arrondissementales de syndicats que l'on avait préalablement informés sur les buts et l'activité du nouvel organisme, afin d'obtenir leur concours dans la création de sections locales.

La conférence.

Participèrent à la conférence 57 délégués, parmi lesquels nous signalerons particulièrement les camarades Mertens et Bondas de la Commission syndicale de Belgique, Sormani de l'organisation hollandaise des chauffeurs, Mahlman, secrétaire de l'Union belge des ouvriers du transport, trois délégués de Centrales groupant également des chauffeurs, 16 délégués de Fédérations arrondissementales de syndicats et 33 délégués de groupements locaux de la section nationale des conducteurs d'automobiles.

L'assemblée, présidée par le camarade Mertens, accueillit par des applaudissements un télégramme dans lequel l'I.T.F. envoyait ses meilleurs vœux pour la réussite de la conférence et exprimait l'espoir que les chauffeurs constitueraient, au sein de l'Union belge des ouvriers du transport, une section solide et unie venant renforcer la section internationale des conducteurs d'automobiles.

Rapport du camarade Lemaire.

Le camarade Lemaire présenta un rapport détaillé insistant sur la nécessité de procéder finalement à la création définitive d'une section syndicale nationale de conducteurs d'automobiles au sein de l'Union belge des ouvriers du transport. Il signala avant tout qu'en Belgique une protection légale des chauffeurs professionnels fait défaut. Grâce à leur groupement syndical étroit dans leurs syndicats nationaux, les ouvriers de l'industrie avaient réussi à obtenir certaines dispositions légales de protection; les conducteurs d'automobiles toutefois, doivent se trouver dans le chapitre «oublié».

«La loi ne connaît le chauffeur que pour le punir!» C'est en ces termes que le camarade Lemaire caractérisa la situation actuelle. De nombreux intérêts spéciaux qui n'existent pas, ou pas dans la même mesure, pour les ouvriers de l'in-

dustrie, existent pour les chauffeurs, ce qui rend doublement nécessaire qu'ils se groupent en une organisation centrale unique. Après une discussion objective, le rapport du camarade Lemaire fut adopté à l'unanimité des voix.

Dans un ordre du jour voté ensuite, la conférence attira l'attention des ministres et du Parlement, de la magistrature et de l'opinion publique sur l'accroissement inquiétant des accidents de la circulation; elle mentionna comme cause de ces accidents, les points suivants :

1° le mauvais état des routes; 2° la vitesse excessive; 3° l'incapacité de beaucoup de conducteurs; 4° les heures de travail illimitées.

Suivant cet ordre du jour des améliorations pourraient être obtenues par :

1° l'introduction d'un permis de conduire obligatoire pour tous les conducteurs d'automobiles; 2° la délivrance des permis par une commission désignée par le gouvernement provincial et composée d'un médecin, un ingénieur, un expert de questions de la circulation et un conducteur d'automobile expérimenté; 3° un programme d'enseignement obligatoire pour toutes écoles pour chauffeurs; 4° la fixation à 21 ans de l'âge minimum pour obtenir un permis de conduire.

Un deuxième ordre du jour adresse au gouvernement la requête d'introduire une assurance obligatoire pour tous les propriétaires de véhicules automobiles et de saisir la Société des Nations de la demande de créer une réglementation internationale de ce problème sur une base de réciprocité.

Rapport du camarade Mahlman.

Les débats de l'après-midi furent consacrés à l'examen d'un rapport du camarade Mahlman exposant la manière de voir des conducteurs d'automobiles à l'égard du problème de l'organisation syndicale. Ce rapport tendait également à la conclusion qu'il est nécessaire de réunir tous les chauffeurs en un organisme syndical national. Mahlman invita les conducteurs d'automobiles, à l'exception de ceux employés par des entreprises de tramways ou de chemins de fer, à adhérer à la nouvelle organisation, afin d'assurer une sauvegarde efficace de leurs intérêts.

Parmi les difficultés qui entravent l'organisation syndicale, Mahlman signala les suivantes : 1° les entreprises de transports automobiles sont pour 90 % de petites entreprises; 2° un grand écart existe entre le salaire minimum et le salaire maximum (tandis que pour les ouvriers spécialisés l'écart est rarement de plus de 10 %, il va pour les chauffeurs parfois jusqu'à 100 %); 3° certaines organisations font des difficultés pour céder leurs membres chauffeurs à la nouvelle organisation; 4° l'existence d'un grand nombre d'amicales où des milliers de chauffeurs se sont égarés; 5° l'hosti-

lité des syndicats chrétiens; 6° le manque d'éléments aptes à donner la direction pour la constitution de sections locales.

Le rapporteur termina en donnant un aperçu des institutions sociales qui existent déjà au sein de la section nationale ou que l'on a l'intention de créer. Son rapport, de même que les ordres du jour qui y ont trait, furent ensuite votés à l'unanimité.

Conformément à ces ordres du jour il sera procédé à la création de :

a) une caisse de retraite qui versera aux membres, à partir de 60 ans, suivant le nombre d'années d'adhésion, une rente allant de 120 à 840 francs par an;

b) une assurance-maladie qui permettra aux membres inscrits à une mutualité légalement reconnue, de bénéficier, après le septième jour de maladie, d'une indemnité de maladie de 12 francs par jour pendant trois mois par année civile;

c) une caisse nationale de chômage spéciale pour les conducteurs d'automobiles.

L'organe corporatif.

La conférence adopta de façon unanime la proposition de publier un organe mensuel qui traitera de toutes les questions intéressant l'automobilisme et des questions d'un intérêt particulier pour les chauffeurs professionnels.

* *

Afin de renforcer la nouvelle section et de l'étendre davantage — 60 à 70.000 travailleurs de l'industrie automobile devront encore être amenés à adhérer à l'organisation, partant à la Commission syndicale de Belgique — les camarades belges ont commencé une action de propagande de grande envergure dans le pays entier. Le succès de la conférence nationale garantit que cette action de propagande, qui est appuyée par la Commission syndicale de Belgique, ne manquera pas son but.

Visites au Salon anglais des autos commerciales.

L'exposition de véhicules automobiles utilisés dans un but commercial, tenue à Londres du 7 au 16 novembre 1929, fut visitée par environ 64.000 personnes, soit à peu près 20 % de plus que l'exposition précédente tenue en 1927.

Abonnez-vous aux

ANNALES DE L'ECONOMIE COLLECTIVE.

Revue internationale, éditée séparément en langues française, allemande, anglaise et espagnole

Directeur: Edgard Milhaud
Professeur à l'Université de Genève.

Les Annales de l'Economie Collective paraissent quatre fois par an, en numéros de 96 pages in-octavo. Des abonnements de propagande sont établis pour les organisations ouvrières et, par leur intermédiaire, pour leurs membres, avec une réduction de 40 %, c'est-à-dire au prix de 15 francs suisses.

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genève.

TRAMWAYS

Tramway ou autobus ?

Le numéro du 7 décembre dernier de l'organe publié par la Fédération allemande du Trafic à l'intention des agents des tramways et chemins de fer secondaires, contient une lettre écrite à la rédaction par l'ingénieur Armknecht, de Berlin, à propos de notre série d'articles parue dans «I.T.F.» sur la question nommée ci-dessus, articles reproduits par le journal en question.

Nos réflexions au sujet de Wiesbaden, la ville allemande dont on cite souvent l'exemple pour démontrer la supériorité de l'autobus, donnent lieu à l'ingénieur Armknecht aux considérations que voici qui nous semblent intéressantes pour nos lecteurs :

«La ville de Wiesbaden n'a jamais pris la décision d'arrêter le trafic de ses tramways et de le remplacer par des lignes d'autobus. La réalité est plutôt celle-ci.

La *Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft Darmstadt* exploitait à Wiesbaden un réseau de tramways pour lequel la concession expirait le 1er avril 1929. La ville avait la faculté de reprendre ce réseau après expiration de la concession à la valeur d'estimation, à condition d'avoir fait un an au préalable une déclaration dans ce sens. La municipalité n'usa pas de ce droit, estimant que la valeur évaluée du réseau était beaucoup trop élevée. Après que les négociations entamées entre la Société et le Conseil municipal n'eussent vers le milieu de l'année passée, abouti à aucun résultat, la municipalité se vit contrainte de commander des autobus, afin d'être à même d'entretenir des communications sur les lignes où la société suspendrait son trafic le 1er avril. Elle n'était pas en mesure d'installer des lignes électriques vu qu'elle ne disposait ni de rails ni de fils conducteurs, car les rails et les conduites existantes sont de la propriété de la *Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* et ne peuvent être enlevés qu'après un certain délai. L'industrie automobile s'est emparée de cet état de choses et s'est empressée de présenter la chose dans la presse qui lui est acquise, comme si la municipalité de Wiesbaden avait, pour des raisons d'ordre technique et économique, remplacé le réseau de tramways par des lignes d'autobus. Cette façon de présenter les choses ne correspond pas à la réalité, du fait uniquement déjà que la ville de Wiesbaden continue à exploiter ses propres tramways et vient même de moderniser entièrement les voies de la Friedrichstrasse. Les rails et une partie importante des conduites aériennes de la *Süddeutsche Eisenbahngesellschaft* existent toujours à l'heure qu'il est et on peut

donc s'attendre à ce qu'un accord intervienne encore entre la municipalité et la Société, ne fut-ce que pour l'acquisition d'une partie des installations. L'exploitation des autobus restera — ainsi que peuvent le confirmer toutes entreprises de transports analogues — en dépit de toutes les descriptions flatteuses, une entreprise déficitaire *) avec tous les défauts inhérents aux lignes de transport automobile. Ces inconvénients ne seront pas épargnés à la ville de Wiesbaden qui s'en apercevra lorsque les autobus auront été exploités pendant deux à trois ans. J'estime que le moment n'est plus très éloigné où la ville de Wiesbaden décidera de faire circuler nouvellement des tramways électriques sur l'une ou l'autre des lignes actuellement desservies par des autobus.»

*) Les résultats d'exploitation actuels n'ont pas encore confirmé l'opinion de M. Armknecht. Suivant l'organe de la Fédération du trafic, *Luft- und Kraftfahrt*, les autobus ont trouvé un bon accueil auprès du public et l'exploitation a donné pendant le premier semestre un excédent de 200.000 marks. Les recettes furent de 1.948.930, les dépenses de 1.746.000 mks., le prix minimum de la course étant fixé à 15 pfennigs.

Fermeture des plate-formes.

Une délégation de l'Union britannique des transports, présidée par le secrétaire général, le camarade Bevin, fut reçue le 7 octobre dernier par M. Morrison, le ministre des Transports de Grande-Bretagne. La délégation insista auprès du ministre sur la nécessité d'une introduction plus générale, particulièrement à Londres, de voitures de tramways à plate-formes fermées. Elle signala le fait que ce type de véhicules est déjà en usage dans plusieurs villes de province. *) Le ministre répondit qu'il n'avait aucune objection contre des expériences avec des véhicules à plate-formes fermées, mais que c'était aux entreprises de tramways de prendre une décision en la matière. Il promit de saisir les entreprises de la question.

*) De même qu'à l'étranger!

(Note de la rédaction.)

Proposition de la loi anglaise sur les entreprises municipales de tramways.

L'Association britannique des entreprises municipales de tramways et de transport fera déposer prochainement au Parlement anglais une proposition de loi tendant à accorder aux municipalités désirant exploiter des services de transports en commun, les mêmes facilités qu'à des entreprises privées.

La proposition de loi est analogue à une proposition qui fut repoussée en 1926 en deuxième lecture à défaut de cinq voix. L'Association a l'espoir que la proposition sera adoptée par la présente session du Parlement, attendu qu'elle a les sympathies du gouvernement et du parti travailliste et qu'il est probable que les libéraux seront également en sa faveur.

MARINS

Les marins polonais obtiennent un contrat collectif.

Pendant plus d'un an, l'organisation des ouvriers des transports de Pologne a fait des efforts pour obtenir la conclusion d'un contrat collectif pour les marins. Au début, les armateurs n'étaient pas disposés à entamer des pourparlers et ce ne fut qu'après intervention de la Centrale syndicale qu'ils se déclarèrent prêts à participer à une conférence où serait examiné un projet de contrat élaboré par les travailleurs. Pour commencer, les patrons ne voulaient faire aucune concession, mais la menace de grève de la part de l'Union des transports les rendit plus conciliants.

En octobre dernier déjà, l'Union des ouvriers des transports de Pologne fit part à l'I.T.F. de cette situation, en lui demandant si elle pourrait compter sur l'appui de l'Internationale au cas où une grève serait déclenchée. L'I.T.F. transmet une copie de la lettre des camarades polonais à toutes les organisations entrant en ligne de compte, les invitant à prendre les mesures voulues pour pouvoir aider, le cas échéant.

Le nouveau contrat a été signé le 5 décembre dernier, et l'on peut dire que l'action des travailleurs a abouti à une complète victoire.

Le contrat est entré en vigueur le 1er décembre 1929 et est valable jusqu'au 31 décembre 1930. Il peut être résilié à partir de cette date, en observant un préavis d'un mois. Il contient des dispositions concernant le champ d'application du contrat, les capacités requises des marins, les taux des salaires, le paiement de la solde, la rétribution des heures supplémentaires, le tableau des rations, le contrôle de la nourriture, l'indemnité de nourriture en cas de congé, l'assurance des effets des hommes etc., de même qu'un nombre de dispositions générales relatives au service à bord, aux droits et aux devoirs de l'organisation, à la procédure à suivre en cas de litiges et finalement à la validité et la résiliation du contrat.

Les soldes mensuelles s'élèvent aux montants suivants,

Maitre d'équipage	zloty : 310.—
Charpentier	„ 310.—
Matelot	„ 265.—
Matelot léger	„ 130.—
Mousse	60 à 90.—
Soutier	„ 245.—
Chauffeur	„ 280.—
Graisneur	„ 300.—
Cuisinier	„ 320.—
Cuisinier sur paquebots	
1ères classes	„ 475.—
id. 2èmes	„ 395.—
id. 3èmes	„ 335.—

Aide-cuisinier	„	130.—
Elève-cuisinier	„	60.—
Maitre d'hôtel sur cargos	„	240.—
Maitre d'hôtel assistant	„	95.—

La rétribution des heures supplémentaires s'élève pour les maitres d'équipage, charpentiers, matelots, soutiers, graisseurs et chauffeurs à zloty 1,50 par heure, pour les matelots légers et aide-mécaniciens, elle est de 1.— et pour les mousses et boys de 0,75 zloty par heure.

En ce qui concerne le contrôle de la nourriture, l'équipage a le droit de désigner un des siens pour effectuer ce contrôle. Toutes plaintes concernant les repas doivent être présentées en première ligne au capitaine, en deuxième instance à la direction de la maison d'armement et pour terminer à l'Office maritime de Gdynia ou de Dantzig.

Lorsque, pour une raison ou l'autre, l'équipage n'est pas nourri à bord, les hommes touchent une indemnité de nourriture de 4,50 zloty. Les effets des hommes doivent être assurés par l'armateur pour 1.400 zloty par homme.

Toutes divergences d'opinion concernant l'interprétation du contrat collectif doivent être liquidées devant l'Office maritime de Gdynia ou de Dantzig. Il peut être fait appel de la décision auprès du ministère du Travail ou du Commerce.

Le contrat collectif annule tous contrats éventuels qui seraient moins avantageux pour les marins.

Le nouveau contrat ne contient pas de dispositions concernant le congé annuel payé, les heures de travail et les bureaux de placement pour marins. Un décret ministériel a toutefois été rendu à ce sujet par le ministre du Commerce et de l'Industrie. Ce décret prévoit qu'après un an de service, les marins pourront bénéficier — en attendant une révision du Code Maritime — de huit jours de congé par an, période qui, après trois ans de service auprès du même armateur, est augmentée à 15 jours. Les vacances devront autant que possible être prises en une seule fois. La durée du congé ne peut pas dépasser le nombre des jours que le navire a fait escale dans le port d'attache. L'armateur décide comment et quand le congé devra être pris. La libération n'est pas considérée comme une interruption du service, lorsque le marin en question est à nouveau enrôlé par le même armateur dans les trois mois.

Par égard aux heures de travail, il est recommandé aux armateurs d'adopter les normes suivantes en attendant la nouvelle loi sur la durée du travail : dans le

port, 8 heures par jour; à la mer, 8 heures ou 12 heures par jour, à savoir a) dans la navigation à l'ouest de la ligne Douvres-Calais, 8 heures par jour pour toutes spécialités; b) pour la navigation sur la Mer du Nord et la Baltique, 12 heures par jour pour le personnel du pont et pour celui de la machine 12 heures sur les navires jusqu'à 1.000 tonneaux de jauge brute et 8 heures par jour sur ceux excédant 1.000 tonneaux.

Le placement des marins se fait par l'intermédiaire du bureau de placement officiel à Gdynia. Aucune organisation ouvrière n'a seule le droit de s'occuper du placement des marins. Aux termes de la loi actuellement en vigueur, des particuliers ou des institutions privées ne s'occupent pas de l'enrôlement de marins.

L'Union des ouvriers des transports polonais n'est pas satisfaite du décret ministériel dont elle considère les dispositions comme contraires à la loi. Elle a par conséquent l'intention de combattre le décret et de s'efforcer pour obtenir des améliorations.



Communications de presse de l'I.T.F. en espéranto.

Un total de 143 personnes de Grande-Bretagne, Allemagne, Suède, Pologne, Tchécoslovaquie, Belgique, France, Autriche, Argentine, Suisse, Union soviétique, Portugal, Etats-Unis, Finlande, Yougoslavie et Hollande, se sont fait inscrire pour un abonnement à une édition espéranto de l'organe de l'I. T. F. Vu que ce chiffre ne répond pas à la condition posée pour la publication de cette édition, nous avons dû renoncer à notre idée primitive et nous limiter à une exécution plus modeste, c'est-à-dire à la publication d'un texte espéranto de nos Communications de presse qui sont déjà publiées en français, allemand, anglais, espagnol et suédois. L'édition espéranto sera envoyée officiellement aux organisations qui ne reçoivent pas les communications dans leur propre langue.

Tous ceux qui s'étaient fait inscrire pour un abonnement ont reçu une circulaire au sujet de la publication, de même qu'un numéro-spécimen des Communications de presse en espéranto. Le prix d'abonnement sera de fl. 2 — par an, ce qui donnera droit aux abonnés de recevoir également le périodique mensuel «I. T. F.» en français, allemand, anglais, espagnol ou suédois. Les communications seront envoyées aux abonnés une fois par mois, en même temps que le bulletin mensuel.

Par la réalisation de ce projet, l'I. T. F. sera la première Internationale professionnelle employant l'espéranto dans ses publications officielles.

Congrès espérantistes.

Le 10ème congrès mondial des espérantistes ouvriers se réunira à Londres en 1930, comme toujours au mois d'août, en protestation contre la guerre impérialiste. Il est certain que ce congrès ne le cédera pas, en ce qui concerne le nombre des visiteurs et le travail pratique, à son prédécesseur, le 9ème congrès mondial, qui siégea en août 1929 à Leipzig. Les travaux de préparation sont déjà en cours et les premières adhésions ont déjà été reçues.

A Pâques, le 8ème congrès de l'Association espérantiste ouvrière des pays de langue allemande se réunira à Essen.

(Arb. Esperantist).