

WITTE

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

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

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

SOMMAIRE:

L'exportation de munitions.	14
Joseph Tomschik, un pionnier de notre mouvement	15
C'est là le capitalisme!	15
Communications du Bureau	21
Livres reçus	24
Modifications à la liste d'adresses	24
Ouvriers du transport:	
L'Inde et ses travailleurs des transports	16
Stabilisation de l'emploi des dockers en Grèce.	24
Cheminots:	
Salaires et dividendes	18
La lutte autour de l'attelage auto-automatique	19
Nouveau barème de salaires aux chemins de fer danois	21
La Russie a besoin de cheminots	21
Marins:	
La marine marchande japonaise et l'Union des marins.	22
Espéranto	24



De nouveau le danger de guerre nous menace!

L'exportation de munitions.

L'action que mènent l'I.T.F. et les organisations affiliées, depuis la réorganisation, contre le danger de la guerre, comprend également les mesures visant à empêcher le transport de munitions et de matériel de guerre. L'importance énorme que peut avoir pareille action a été prouvée en 1920, lorsque nos marins et nos ouvriers des transports ont réussi à empêcher la majeure partie du transport de munitions et d'armes des pays de l'Entente en Pologne, dans la guerre contre la Russie soviétique. Personne de moins que Rykoff, qui est toujours président du Conseil des Commissaires du Peuple, a déclaré publiquement, que ce fut précisément cette action de nos ouvriers des transports qui a rendu impossible à la bourgeoisie d'étrangler la Russie.

Or, même en des temps normaux il est extrêmement difficile d'exercer un contrôle effectif sur le transport de matériel de guerre. Indépendamment du fait que la fabrication et le transport de munitions et d'armes pour les armées de gouvernements officiellement reconnus, se soustrait souvent complètement à l'influence de l'action, et que l'arrêt de transports pour des particuliers signifie souvent un appui indirect aux dirigeants contre les opprimés, on se sert de tant de trucs dans la fabrication et le transport de matériel de guerre, que fréquemment celui-ci a déjà atteint sa destination, avant qu'on ne puisse contrôler ou constater le contenu du chargement.

Une action réellement efficace n'est possible que lorsqu'on réussit à établir des services de renseignements là où a lieu la fabrication de matériel de guerre; il faut également dans ce cas prêter attention au commerce de cet article. A cet effet, la section suédoise de la Ligue internationale des Femmes pour la Paix et la Liberté fait une œuvre méritoire. Récemment cette Ligue a présenté au gouvernement suédois une protestation à propos de la demande de la «Svenska Metallverken i Västerås» tendant à obtenir l'autorisation d'exporter 10 millions de cartouches Mauser en Chine. La Ligue suit exactement la fabrication de munitions et d'armes en Suède, de même que l'ex-

portation de ces articles, et c'est grâce à chiffres suivants qui méritent certainement un intérêt plus général :

I. Transport en transit d'armes et de munitions par Oslo en 1928 :

(en kilogrammes)

Destination	Belgique	Suède ¹⁾	Danemark
Asie (sauf la Chine)	108 970	225 843	520
Chine	—	459 619	—
Argentine	—	—	19 570
Chili	—	18 244	—
Turquie	—	104 069	—

¹⁾ La valeur de l'exportation suédoise par Oslo en Asie Orientale et en Chine est estimée à 5.573.000 couronnes.

II. Exportation allemande via Oslo en 1928 :

	kg.	marks
Japon	882 000	1 894 000
Chine	118 000	472 000
Indes anglaises	233 000	544 000
Indes Néerlandaises	62 000	150 000
Perse	17 000	43 000
Siam	14 000	33 000
Autres pays asiatiques	50 000	78 000
Total	1 381 000	3 214 000

III. Exportation des principaux pays exportateurs d'armes : (en milliers de dollars)

	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Angleterre	14 538,5	12 948,7	16 550,4	14 541,6	15 388,0	19 992,9
Etats-Unis	9 267,6	9 893,6	10 676,0	10 517,1	9 476,7	10 717,7
France	8 009,9	12 228,5	7 165,2	6 033,0	4 629,5	8 696,9
Italie	595,2	796,2	2 040,6	1 461,4	551,2	3 420,0
Suède	933,7	1 554,6	2 658,5	2 115,1	2 957,4	2 420,0
Tchécoslovaquie	1 317,7	2 525,9	897,3	8 296,7	3 800,6	2 160,9
Espagne	2 012,6	1 965,2	3 361,2	3 371,1	1 626,4	1 303,6
Norvège	243,3	461,6	1 032,7	551,1	1 619,0	1 606,8

IV. Exportation d'armes et de munitions de Suède : (en milliers de couronnes)

Pays destinataires :	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Finlande	—	120,9	64,7	164,8	83,9	1 028,4
Norvège	491,0	43,8	671,4	190,3	1 752,6	1 608,6
Danemark (munitions)	151,6	303,1	378,8	247,3	221,9	108,7
Hollande	1 578,4	1 268,0	3 733,6	4 672,6	3 373,2	5 445,3
Chine (munitions)	640,4	941,9	612,6	654,3	346,2	162,9
Grèce (munitions)	379,8	385,6	6,9	28,3	—	—
Pologne (munitions)	—	—	575,6	250,0	170,5	317,8
Turquie (munitions)	—	504,6	570,8	129,6	1 130,7	432,5
Argentine (munitions)	—	1 223,9	9,4	171,5	3 433,4	355,3
Tchécoslovaquie (munitions)	—	683,4	866,1	—	4,1	5,3
Brésil (munitions)	—	—	2 330,8	102,9	83,7	107,5
Siam (munitions)	—	—	—	467,9	87,0	63,6
Autres pays	273,9	549,4	1 135,1	986,0	423,8	629,6

N.B. Selon toute probabilité la Suède exporte du matériel de guerre en Roumanie en des quantités qui sont trop grandes pour être mentionnées sous la rubrique

«Autres pays». Il a été impossible de trouver des chiffres à ce sujet. Pour ce qui est des exportations en Hollande, il s'agit bien ici de marchandises en transit.



Joseph Tomschik, un pionnier de notre mouvement.

L'émotion était générale dans le récent congrès de nos camarades cheminots autrichiens, lorsque fut arrivé le moment où Joseph Tomschik devait prendre, en raison de son âge, congé de l'organisation qu'il avait aidé à fonder et qu'il avait servie, pendant pour ainsi dire toute une vie d'homme, en qualité de secrétaire général. Afin de manifester les sentiments de respect et d'admiration qui l'animaient, le congrès lui conféra le titre de membre honoraire.

Il convient que nous, de l'Internationale des transports, nourrissions un même sentiment de respect et de gratitude à l'égard de ce camarade qui, dans le domaine international aussi, a fait œuvre de pionnier.

Il n'a pas seulement su guider son organisation à travers les difficultés variées et multiples qui lui barraient la route sous la forme de persécutions de toute nature, persécutions collectives et persécutions individuelles, allant jusqu'à la dissolution de l'organisation, prononcée au moment où l'Etat réactionnaire des Habsbourg vit un danger dans la puissance de l'organisation qui se développait sans cesse, donnant à tous un exemple d'énergie et de combativité et ayant parfois recours à des moyens de combat tout à fait originaux, comme l'était à cette époque, la résistance passive. Joseph Tomschik a encore, dès les premiers débuts de l'organisation, contribué à la réussite de l'œuvre si difficile qu'était le groupement international.

Lorsque, en 1893, le personnel des chemins de fer tint ses premières assises internationales, donnant l'exemple aux autres catégories d'ouvriers des transports, Tomschik participait déjà à la réunion. Après cette première conférence, l'organisation des cheminots autrichiens, toujours représentée, entre autres camarades, par Tomschik, participa activement à toutes

les réunions qui suivirent. Les camarades autrichiens ne manquèrent jamais non plus d'accorder leur concours, lorsqu'il s'agissait de recueillir des renseignements par écrit.

Le compte-rendu du deuxième Congrès international, tenu à Paris en 1894, contient, de la main de Tomschik, un aperçu de la situation qui existait en Autriche. Nous y empruntons l'alinéa suivant qui caractérise aussi bien l'organisation même que l'homme qui écrivit ces lignes:

«Mais si l'*Eisenbahner* a su gagner les sympathies des employés de l'industrie des transports de l'Autriche, autant il est un objet de crainte et de haine de la part des compagnies, dont la conduite brutale et vulgaire se manifeste trop souvent pour que notre journal ne les mette pas au pilori. Quant à nous, il nous est absolument indifférent ce qu'en pensent les administrations des chemins de fer et les argousins qui sont à leurs gages; notre journal n'a pas été fondé dans leur intérêt, mais dans celui des exploités et des déshérités du prolétariat de la voie ferrée et du prolétariat de l'industrie des transports en général».

Ne pourrait-on pas dire, actuellement encore, la même chose de l'organisation des cheminots autrichiens et de son organe?

Joseph Tomschik peut se dire avec satisfaction qu'il n'a pas vécu, œuvré et souffert en vain.

C'est là le capitalisme!

Quatre millions de caféiers ont été détruits au Brésil, afin de resserrer la production de café à 15 millions de sacs. On peut d'ailleurs dire en général qu'au Brésil, on détruit et on brûle plus de café que l'on en boit. L'institut pour l'augmentation de la valeur du café dans ce pays, vient de décider à présent l'emploi du café comme engrais. Il a destiné pour commencer 60.000 sacs de café à ce but.

De nombreux quintaux de sucre ont été jetés en Allemagne aux champs afin d'obtenir, pour le reste du sucre, une hausse des prix qui compenserait amplement la «perte».

La Compagnie des Indes néerlandaises orientales fit détruire des milliers de quintaux d'épices pour maintenir les prix. L'Amérique et l'Égypte brûlèrent le coton. Aux États-Unis, le froment fut brûlé par wagons. En France, on jeta de nombreux hectolitres de vin afin d'économiser les frais de l'achat de nouveaux tonneaux.

Combien de chômeurs auraient pu se vêtir à bon compte avec le coton qui a été brûlé? A la place du vin qui a été jeté, on vend de l'alcool de qualité inférieure.

Dans le Namaqualand (Afrique du Sud) les diamants abondent; depuis peu, on a clôturé cette région avec du fil de fer barbelé et on la fait garder par des policiers, afin que les pierres restent là et ne fassent pas baisser les prix sur le marché mondial.

L'organisation des cheminots autrichiens et le mouvement ouvrier autrichien en son ensemble sont des témoignages vivants de son activité et on peut même dire que le groupement international, dont nous vivons actuellement les débuts, n'existerait pas dans la mesure dans laquelle il existe, si des hommes tels que Tomschik ne s'y étaient pas consacrés. C'est pour cette raison que nous sentons le besoin de remercier ce pionnier de tout ce qu'il a fait pour notre mouvement.

C'est une pensée réjouissante que de songer qu'il ne s'agit pas d'un départ proprement dit. Un homme de la vitalité de Tomschik ne peut pas, à son âge, se détacher entièrement de l'activité du mouvement ouvrier. Tomschik restera député au Parlement de son pays et vice-président de la Centrale syndicale et du Parti socialiste. Nous avons en outre déjà eu l'occasion de constater qu'il est prêt, bien que retraité comme secrétaire de l'Union des cheminots, à continuer à servir, par des démarches et des efforts personnels, les intérêts de notre Internationale.

Nous exprimons, à côté de notre reconnaissance pour ce que Tomschik a fait pour notre mouvement, le souhait le plus sincère qu'il puisse pendant de longues années encore, en parfaite santé, prendre sa part à la lutte du mouvement ouvrier qui est fier de pouvoir compter parmi les siens, des hommes tels que lui!

L'Association des commerçants d'automobiles de Palm Beach achète encore à l'heure qu'il est des automobiles usagées. On les brûle afin qu'elles ne dépriment pas les prix des nouvelles voitures.

En Allemagne, les fabriques de porcelaine brisent une partie de leur production — également lorsqu'elle ne présente que des défauts insignifiants — parce que les prix ne doivent pas tomber. Etant donné qu'avec les scories des hauts-fourneaux, on peut fabriquer une espèce de ciment pour la construction de routes et de bâtiments, l'Association des fabricants de ciment paye aux hauts-fourneaux une certaine indemnité pour qu'ils jettent les scories, au lieu de les destiner à un but plus utile.

Les Canadiens ont l'intention d'utiliser comme pâturages des terrains où croît actuellement du froment d'hiver. Dans l'île de Ceylan, on n'a plus cueilli que deux feuilles, au lieu de trois à chaque plante de thé, afin de réduire de 75 millions de livres la moisson pour 1930.

Tous ces faits sont bien caractéristiques du régime capitaliste.

Il est de la tâche des travailleurs organisés de s'employer par tous les moyens pour mettre fin à ce système pourri qui tolère, d'une part la misère la plus effroyable et des souffrances sans fin et qui, d'autre part, détruit et anéantit des richesses considérables, pour ne pas voir diminuer les prix, c'est-à-dire les bénéfices.

L'Inde et ses travailleurs des transports

II.

Il y a nombre d'industries indigènes : la sériciculture, le tissage de châles et de tapis, les ouvrages sur métal et sur bois. Plusieurs autres industries à domicile ou villageoises ont au fond disparu. L'ancienne économie où le village suffisait à ses besoins, a été détruite. Les produits manufacturés européens ont tué l'artisanat. Autrefois, chaque village avait son potier, son tisserand, son fileur, son tanneur, son forgeron, son chaudronnier, son presseur d'huile etc.

Les chiffres sur l'exportation donnent une idée de l'importance agricole de l'Inde. En 1928, on a exporté à destination de la seule Angleterre pour :

20.181.539	livres sterling de thé,
3.744.318	„ „ „ coton,
2.658.253	„ „ „ céréales et riz,
8.221.092	„ „ „ jute,
2.931.981	„ „ „ cuirs et peaux,
2.474.704	„ „ „ semences.

La situation des paysans et des ouvriers agricoles.

Dans un article intitulé *Capitalist exploitation in Indian agriculture* (L'exploitation capitaliste dans l'agriculture indienne), *) M. Clemens Dutt jette une vive lumière sur les effroyables conditions de vie des ouvriers agricoles. Nous allons donner un extrait de cet article.

L'exploitation des ouvriers agricoles par le gouvernement et les propriétaires fonciers est encore aggravée par un troisième facteur écrasant : les dettes. Ces derniers temps l'endettement rural a pris des proportions gigantesques, le montant total pour les seules provinces anglaises étant estimé à 6 milliards de roupies (environ cinquante-cinq milliards de francs français). Étant donné que la majeure partie de ce montant a été prêtée à des taux d'intérêt variant de 10 à 100 %, et même davantage, la charge annuelle pesant sur l'économie paysanne se chiffre à 600 millions au bas mot, soit à peu près au double du montant du revenu total.

Voici quelques détails. Dans la présidence de Madras, Sir F. Nicholson estima la totalité de la dette de la population rurale en 1895 à 450 millions de roupies. A un taux moyen d'intérêt de 15 %, ceci signifierait une charge annuelle de 67,5 millions. Toutefois, il pense que le chiffre de 80 millions serre la vérité de plus près et qu'il faut ajouter au moins 10 millions pour frais de timbres, commissions, frais judiciaires, etc.

En mettant que le revenu brut annuel soit de 600 millions, la charge annuelle de 90 millions équivaudrait à 15 % de ce total.

Récemment M. Darling a fait une étude détaillée sur la dette rurale au Pendjab. Il arrive à la conclusion que « pour l'ensemble de la province, la dette est égale à douze fois le montant du revenu rural, ce qui signifie que la dette totale des propriétaires du Pendjab est d'environ 550 millions de roupies. » Ensuite il constate qu'en 1921 la totalité de l'hypothèque foncière de la province fut calculée à 345 millions de roupies. Évaluant que ce chiffre représente 45 % de la dette totale, on constate que cette dernière doit monter à près de 770 millions.

Interrogé par la Commission royale d'enquête le fonctionnaire de l'enregistrement des sociétés coopératives, déclara que pour le Bengale, la dette rurale est d'environ 600 millions de roupies.

Il faut souligner que l'exploitation des paysans par les prêteurs d'argent ne constitue point une forme isolée et spéciale d'exploitation, mais est inhérente au régime capitaliste et fait partie du mécanisme économique d'extorsion dont le capitalisme impérialiste britannique détient les leviers de commande. Le prêteur d'argent n'est au fond qu'un des rouages dans l'appareil d'exploitation. Très rarement, le prêteur d'argent est

uniquement usurier. D'ordinaire, il est une combinaison du prêteur d'argent, du propriétaire foncier et du gros commerçant. Le prêteur d'argent indien est en même temps le principal commerçant et le premier pourvoyeur du marché en produits agricoles. Non seulement il est le propriétaire du sol dont il finance la culture, mais encore il achète les récoltes aux prix qu'il impose pour les revendre à de meilleurs prix.

Le commerçant capitaliste, prêteur d'argent, pressure les paysans comme si ces derniers n'étaient que des ouvriers agricoles à ses gages. Il avance les sommes nécessaires pour l'achat de semences et il achète les produits agricoles, laissant aux paysans à peine de quoi vivre. Dans bien des cas, la récolte est déjà hypothéquée ou vendue avant d'être semée. L'impuissance du paysan dérive du fait qu'il ne travaille pas pour des besoins locaux, mais pour le marché mondial. Tel est le sort des 85 % de la population entière.

La répartition des richesses.

La répartition des richesses entre les habitants est inégale comme suite à la répartition inégale du sol. La région cultivée de l'Inde a une superficie de 660.000.000 acres (276 millions de hectares) et le nombre des simples cultivateurs est de 193.000.000, mettons 35 millions de familles. Ce chiffre nous donne une moyenne de 19 acres (764,73 ares) par famille, soit environ 3,4 acres (137,5 ares) par tête d'habitant.

Le professeur Shaw, l'économiste bien connu par ses études concernant l'Inde, arrive à la conclusion que le produit des richesses nationales est réparti de la manière suivante : environ 1 % de la population ou, si l'on tient compte des membres de la famille, 5 % au maximum, jouissent de plus de 1/3 des richesses du pays. Un peu plus de 1/3 (35 % à peu près) des richesses produites annuellement par le pays est profitable à 1/3 de la population en tenant compte des membres des familles. Environ 60 % enfin, de la population bénéficient du reste des richesses, soit de 30 % à peu près.

Les différentes charges réclamées des paysans sous la forme d'impôts fonciers, de loyers, d'intérêts, de traitements, honoraires etc. se chiffrent à un montant allant de 1.500 à 1.600 millions de roupies. Ceci revient à près de 10 roupies par tête de la population agricole de l'Inde. Le professeur Shaw et d'autres économistes évaluent à un montant allant de 13 à 15 milliards de roupies, la valeur de la production agricole du pays.

Les banques.

Il existe dans toute l'Inde 18 établissements bancaires qui sont tous étrangers et possèdent des dépôts en compte courant pour un montant de 792.529.987 roupies. Dans leur presque totalité, ces dépôts sont la propriété d'indiens. Toutes les tentatives faites pour constituer une Banque nationale, ont été mises en échec par des influences étrangères.

La monnaie.

Pour ceux qui ne sont pas au courant de ces questions, nous indiquerons que l'unité monétaire dans l'Inde est la *roupie*. Une roupie égale 16 *annas* et une *anna* égale 12 *pies*. La valeur actuelle de la roupie est de 1 shilling 6 pence anglais. 100.000 roupies s'appellent un *lac* et 100 *lacs* font un *crore*.

Le commerce.

Tout le commerce important, y compris les exportations et les importations, se trouve sous le contrôle britannique et toutes les banques appartiennent à des Anglais. Le gouvernement n'accorde à la population indienne aucune espèce d'aide ou de protection pour créer un commerce ou des industries qui lui soient propres.

Les mines et les filatures.

A l'exception d'un certain nombre de filatures de coton et de quelques filatures de jute, l'ensemble des filatures de coton et de jute, de même que les mines de charbon, de cuivre et d'étain, appartiennent à des entreprises britanniques. Les européens peuvent à peine se former une image du degré d'exploitation qui existe dans ces filatures et dans ces mines. Les indiens

*) Labour Monthly, décembre 1927.

doivent y travailler à peu près comme des esclaves pour un salaire de 10 à 12 roupies par mois, pendant 9 à 10 heures par jour ou davantage. Les travailleurs un peu plus cultivés sont occupés comme employés à des traitements allant de 15 à 30 roupies par mois.

Nous donnons ci-dessous, par manière de contraste, les dividendes payés pendant les années 1920 à 1924 dans un certain nombre de filatures et de mines. Prenons d'abord les filatures de jute :

Nom de la filature :	Dividendes payés en :				
	1920	1921	1922	1923	1924
	en pourcent				
Fort Gloster	200	62.5	120	120	165
Gourepore	250	20	70	80	120
Kelvin	300	102.5	70	35	110
Kinuison	400	135	160	120	160

Nous n'avons point pris les chiffres les plus élevés. On peut dire que les dividendes de toutes les filatures de jute vont en général de 75 % à 400 %. Pendant les années en question les dividendes payés par les filatures de coton allaient de 55 % à 90 %. Les salaires dans les filatures sont de 5 annas par jour pour les hommes, de 3 annas 6 pies pour les femmes et de 2 annas pour les garçons, pour des journées de travail de 9 et 10 heures, voire davantage.

Les entreprises métallurgiques, telles que la *Tata Iron and Steel Company*, la *Bengal Iron and Steel Company*, font d'énormes bénéfices. Leurs actionnaires touchent régulièrement des dividendes de 100 à 120 %. Le salaire moyen journalier des ouvriers dans ces entreprises est de 10 annas.

On peut en dire autant pour les entreprises minières qui avant la guerre versaient des dividendes de 200 % et davantage, dividendes qui pendant la guerre montèrent jusqu'à 300 %. Voici quelques chiffres d'après-guerre :

	1922	1924	1925
Katras Jharria Coal Cy	150	135	100
Khas Jharria Coal Cy	65½	60	60
Bengal Nagpur Coal Cy	65	90	90

Les salaires dans les mines sont pour des journées de travail de 8 à 9 heures de 6 annas pour les hommes, 4 annas pour les femmes et 2 annas 6 pies pour les garçons.

Les sociétés anonymes.

En 1929, plus de 6.000 sociétés anonymes ayant un capital social libéré de 2.768 millions de roupies, étaient enregistrées dans l'Inde. Plus de 3/4 du capital est de propriété étrangère. Il y a en outre des centaines de compagnies à vastes capitaux, exploitant dans l'Inde des mines, des filatures, des chemins de fer, des voies d'eau et des usines, qui sont enregistrées en Grande-Bretagne. Il y avait en 1884, 21 filatures ayant un capital d'exploitation de 27.070.000 roupies. En 1922 nous trouvons 81 filatures avec un capital d'exploitation de 212.240.000 roupies. Le nombre des filatures a donc quadruplé, tandis que le capital engagé dans ces entreprises a augmenté de huit fois dans le courant de 38 années.

La dette nationale.

Quelque étrange que cela puisse paraître, dans ce pays aux richesses inimaginables, aux immenses ressources naturelles et aux vastes régions fertiles, il y a chaque année des millions d'hommes qui meurent de faim. Nombreux sont les ouvriers et les paysans qui doivent vivre d'un seul repas par jour dans des taudis ou même sans aucun abri. Bien que les masses de l'Inde, exploitées et souffrant de la faim, soient écrasées sous le poids de loyers et de taxes, le pays est encore grevé d'une énorme dette nationale qui en 1929 s'élevait à pas moins de 10,74 milliards. Si l'Inde réussit à conquérir sa liberté politique, elle n'en restera pas moins, pendant des siècles encore, lourdement endettée envers la Grande-Bretagne et économiquement asservie.

Les constructions maritimes.

Pendant l'année qui a pris fin en avril 1929, 34 bâtiments ayant un tonnage total de 1285 tonnes et 49 bâtiments ayant un tonnage de 11.680 tonnes furent immatriculés dans les ports de l'Inde. Le commerce d'un pareil pays est pour ainsi dire dépourvu de marine marchande; ses ports maritimes sont remplis de bâtiments étrangers. Voilà encore un autre aspect de la dépendance où se trouve le pays vis-à-vis de l'étranger.

L'industrie.

L'Inde est en train de subir un rapide processus d'industrialisation. Chaque année, des millions de capital anglais et indien sont investis dans l'industrie. Cet industrialisme capitaliste qui est en train de se développer, fera certainement sentir avant longtemps ses terribles effets sur la vie des classes laborieuses. Le sort de grands groupes de travailleurs, déjà si misérable, deviendra infiniment plus mauvais encore, si les travailleurs ne s'unissent pas afin de se protéger contre les dangers qui les menacent. Il faut que les travailleurs indiens sachent tirer une leçon des dures épreuves qu'à eu à subir la classe ouvrière européenne pendant la transformation industrielle de l'Europe.

En Europe on se rend pleinement compte des énormes difficultés avec lesquelles le mouvement indien se trouve aux prises. Les ouvriers indiens commencent à comprendre que les travailleurs de l'Inde ont droit à l'aide de leurs camarades blancs dans la lutte qu'ils engagent pour se libérer de l'esclavage industriel et que cette aide n'est pas seulement dans l'intérêt des travailleurs indiens, mais également dans leur intérêt à eux. Aussi longtemps que les travailleurs de l'Inde resteront les esclaves du capitalisme, dans la mesure où ils le sont aujourd'hui, la lutte engagée par les syndicats d'Europe, il y a un demi-siècle, n'aura pas d'issue victorieuse. M. Albert Thomas, directeur du Bureau international du Travail, vient à son tour de reconnaître ce fait en déclarant dans une interview donnée à un représentant du journal travailliste anglais, le *Daily Herald* «... sans un relèvement du niveau de vie des travailleurs d'Asie, l'amélioration du sort des travailleurs européens, de même qu'une diminution du chômage, se trouveront sérieusement entravées.»

La représentation des travailleurs dans les assemblées législatives.

Le système actuel de désignation par le gouvernement de représentants ouvriers dans les Conseils provinciaux et dans l'Assemblée législative, a un effet démoralisant et le mouvement ouvrier en est par conséquent sérieusement préjudicié. Il faudrait que les représentants travaillistes soient élus par les travailleurs mêmes, par la voie des organisations créées par eux. Tant que subsistera le système des candidatures par le gouvernement, les intérêts et les droits légaux de la classe ouvrière ne pourront pas être sauvegardés de manière efficace contre les classes dominantes. Un membre désigné ainsi peut rarement se maintenir longtemps contre une politique et contre des mesures hostiles à ceux qu'il doit représenter. Le système offre toujours des dangers, car, comme règle, les hommes nommés sont du type des soumis ou même du camp des employeurs. C'est ainsi que dans l'Assam, une province où les travailleurs des plantations de thé sont saignés à blanc, un employeur européen fut désigné pour représenter les travailleurs au Conseil provincial. Les défauts du système sont si évidents qu'il est à peine nécessaire d'insister. Les organisations refusent en principe d'y collaborer et continuent à revendiquer l'institution d'un système électoral pour la désignation de leurs représentants.

Nous donnerons ci-après quelques détails sur la mesure dans laquelle les travailleurs sont représentés dans les organes législatifs. Dans l'assemblée législative, un organisme composé de 45 membres, dont 104 sont élus par moins d'une vingtième partie de la population et 41 sont nommés par le gouvernement, il y a un seul représentant des travailleurs. Il est nommé par le gouvernement qui est entièrement libre de faire son choix. Il y a en outre 17 représentants de la classe patronale.

(à suivre).

CHEMINOTS

Salaires et dividendes.

Les travaux du Conseil national des salaires aux chemins de fer anglais.

Les quatre grandes compagnies de chemins de fer de Grande-Bretagne font des efforts pour obtenir un «allègement» de 11 millions de livres sterling par an des dépenses à faire dans le service des chemins de fer proprement dit et d'une autre jolie somme dans celui des ateliers.

Pourquoi donc leur situation est-elle telle qu'elles ont besoin d'allègements? Le cours des actions est beaucoup tombé à cause des dividendes «trop bas». Suivant la loi, les compagnies de chemins de fer ont droit à un revenu *standard*, calculé d'après le revenu total en 1913 des 120 compagnies de chemins de fer d'alors, augmenté de 5 % du capital productif engagé dans les chemins de fer pendant la période de régie par l'Etat (période de guerre et de démobilisation) et d'une rémunération convenable du capital investi par la suite.

La Commission des tarifs des chemins de fer (Railway Rates Tribunal) revoit de temps à autre le chiffre du revenu *standard* et constate aussi dans quelle mesure le boni réel est supérieur ou inférieur à la limite légalement fixée. Lorsque le boni est inférieur à cette limite, les compagnies parlent de «déficit». Ci-dessous quelques chiffres à ce propos (en millions de livres):

	1928	1929	1930
Revenu standard.	50,06	50,35	50,49
«Déficit»	9,05	5,37	13,75*)

*) Evaluation provisoire.

Suivant les chiffres officiels, le capital engagé dans les chemins de fer s'élève à 1 077 millions de livres. Ce chiffre ne manque pas de donner lieu à des discussions autour des notions: «arrosage de capital» et «surcapitalisation.»

Les compagnies se défendent carrément du reproche qu'on leur fait d'«arrosage» et elles allèguent le fait, que le revenu *standard* n'est pas calculé sur la valeur nominale, mais sur la valeur réelle du capital investi. Toutefois, il est indéniable que 44 millions de capital «nominal» (contrebalancé partiellement par 34 millions de capital provenant de bonis) ont pour effet de réduire le taux des dividendes, payés aux actionnaires sur le capital de 1 043 millions réellement versé par eux.

Dans les débats autour du mot «surcapitalisation», on invoque entre autres des arguments tirés de l'histoire. Les compagnies reconnaissent avoir dû payer les terrains un prix excessif, mais elles con-

testent l'assertion que les livraisons de l'industrie auraient été payées trop cher. Elles allèguent en dernier lieu l'argument des économistes, qui jugent du rendement d'une entreprise, non pas suivant la valeur comptable du capital, mais suivant les sommes qu'il faudrait pour une nouvelle acquisition du matériel et des installations. Dans ce domaine aussi, elles se heurtent à des arguments puissants. Il y a en effet des gens qui affirment qu'avec la technique actuelle et le niveau des prix actuels, une nouvelle construction des chemins de fer anglais coûterait moins cher qu'elle n'a coûté le siècle dernier.

On peut encore voir la question de la surcapitalisation sous un autre angle. A la conférence internationale du personnel des chemins de fer tenue à Madrid, le camarade Walkden, secrétaire général de l'Association des employés des chemins de fer anglais, dépeignit d'une manière frappante le manque de méthode dans la construction des chemins de fer. Pendant trois quarts de siècle, la concurrence fut le principal motif directeur dans toute la politique ferroviaire. Ce n'était pas le désir de pourvoir le pays d'un réseau ferré, suivant un plan économiquement et politiquement bien conçu, qui donna lieu à la construction de chemins de fer, mais simplement l'espoir de réaliser des bénéfices. Les régions à vie économique intense furent reliées par plusieurs lignes se livrant entre elles une concurrence acharnée. Le voyageur du continent d'Europe est d'ailleurs étonné, lorsqu'il se trouve en Grande-Bretagne, des multiples itinéraires qu'il peut suivre. L'aperçu donné par Walkden, permet d'arriver à la con-

clusion que certaines contrées du pays ont un excès de lignes de chemins de fer et que par conséquent, tout le mécanisme des transports est sursaturé de capital ferroviaire réclamant des dividendes. Si l'on entendait par valeur de nouvelle acquisition du matériel et des installations, la somme nécessaire pour pourvoir le pays d'un réseau ferré répondant aux conceptions modernes et aux besoins actuels, il n'est point certain que cette somme ne resterait pas au-dessous du chiffre de 1 077 millions de livres.

Toutefois, que les chemins de fer soient surcapitalisés ou non, les actionnaires ne sont pas prêts à porter les conséquences des erreurs de leurs ancêtres. Les épaules du personnel se prêtent mieux à porter cette charge.

Traduit en chiffres, le conflit entre les dividendes et les frais du personnel, donne l'image que voici:

	1927	1928	1929
	en millions de livres		
Total des salaires et traitements	117,13	113,74	113,85
Bénéfices nets	42,62	41,00	44,98
Intérêts et dividendes	42,64	40,33	44,25
Réserve à la fin de l'année	74,23	73,13	71,86

Comme suite à une légère augmentation



Reproduit de «Railway Review», organe du Syndicat National des Cheminots anglais.

La lutte autour de l'attelage automatique

Pour plus de sécurité aux chemins de fer - Un pas dans la bonne direction

Après que la Conférence internationale du Travail de 1928 eût décidé, faisant droit aux demandes formulées par les représentants de l'I.T.F. de demander la constitution d'une Commission mixte qui serait chargée de l'examen de la question de l'attelage automatique — en dépit de la résistance acharnée des administrations — cette Commission se réunit pour la première fois en juin 1930. Pour commencer, elle devait comprendre 7 membres gouvernementaux, 7 membres patronaux et 7 membres ouvriers désignées par l'I.T.F. Par la suite, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, afin de donner satisfaction à l'Internationale chrétienne du personnel des chemins de fer et tramways, modifia la composition de la Commission, en ce sens que le nombre des membres ouvriers fut augmenté d'un représentant de l'Internationale chrétienne et que d'autre part, les groupes gouvernemental et patronal seraient augmentés chacun d'un membre et que trois membres du Conseil d'administration s'ajouteraient à la Commission.

Dans la première session de la Commission, la mauvaise volonté des administrations, qui ne voulaient pas permettre à d'autres de s'immiscer dans «leurs» affaires, prédominait. La convocation si tardive de la première session était due également à cette mauvaise volonté. L'Union internationale des chemins de fer qui groupe presque toutes les administrations — y compris celles de la Rus-

sie soviétique — étudiant depuis des années déjà la question de l'attelage automatique, *de manière indépendante*, elle réclamait qu'on lui laissât le temps de terminer ses études et d'en tirer des conclusions.

Après des discussions parfois assez vives, la Commission adopta une espèce de compromis, proposé par les représentants gouvernementaux, qui laissait aux administrations encore une demi-année pour terminer leurs études dont le résultat serait soumis à l'examen commun de la Commission.

En janvier 1931 parut en effet un



des effectifs et à la suppression, à partir du 13 mai, de la réduction des salaires de 2½ % qui avait été consentie temporairement, le chiffre indiquant les traitements et salaires sera vraisemblablement un peu plus élevé pour 1930 tandis que le recul du trafic fera baisser les autres chiffres.

Afin d'arriver à réduire le «déficit», évalué à 13,75 millions, les compagnies de chemins de fer réclament devant le Conseil national des salaires, l'autorisation de réduire les frais de personnel de 11 millions de livres, par une diminution des salaires et des indemnités et par une modification des règlements sur la durée du travail. (Les questions intéressant le personnel des ateliers seront examinées par une autre autorité d'arbitrage).

Le secrétaire général adjoint de l'Union nationale des cheminots anglais, le camarade Marchbank, qui agit devant le Conseil comme un des «avocats» du personnel, donna l'exposé suivant, bien caractéristique, du problème :

«En 1929, chaque actionnaire a touché en moyenne 34 shillings par semaine en dividendes. 34 shillings pour celui qui est assez heureux de posséder de l'argent superflu! Au cheminot qui doit, par son

travail, produire ces dividendes, on offre 38 shillings par semaine!»

Le litige, qui fut porté le 19 janvier devant le Conseil des salaires, concentre sur lui l'intérêt de toute l'opinion publique anglaise. Rarement, les cheminots anglais ont eu l'occasion d'exposer devant des oreilles aussi attentives, leurs arguments en faveur de la socialisation. Ce conflit fait ressortir nettement à quoi conduit une exploitation des chemins de fer selon des principes capitalistes: accroissement continu du capital donnant droit à des dividendes, allégation d'un «déficit», même lorsque le montant considérable de 20% des recettes brutes sert à la rémunération du capital, accablement de la vie économique par des tarifs élevés, menace du niveau de vie de 650.000 cheminots qui, avec leurs familles, représentent près de 2 millions d'êtres.

La nationalisation pratiquée dans une société capitaliste, ne remédie pas à tous les défauts. Elle permet cependant de couper court à ces abus du capitalisme.

Le monde des cheminots suit avec la plus grande attention le «procès» qui se joue en Grande-Bretagne devant le Conseil des salaires.

rapport détaillé de l'U.I.C., accompagné d'une huitaine d'annexes encore plus détaillées et touchant les questions des frais, des exigences techniques et des statistiques relatives aux accidents. Le Bureau international du Travail, s'empressa alors de convoquer la Commission qui se réunit en une deuxième session à Genève les 2 et 3 février dernier.

Étaient représentés à la réunion les gouvernements des pays suivants: Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, France, Italie, Japon, Suisse, les administrations de chemins de fer d'Allemagne, Belgique, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Suède et Suisse et le personnel des chemins de fer par 7 représentants d'organisations adhérentes à l'I.T.F. (parmi lesquelles Jarrigion comme représentant de la France et Nathans, secrétaire de l'I.T.F.); par un délégué chrétien (de Hongrie), assisté de trois suppléants, et par le camarade Schürch, membre ouvrier du Conseil d'administration. L'Union internationale des chemins de fer était représentée par son président et son secrétaire qui assistaient à la session afin de pouvoir donner les éclaircissements voulus sur le rapport. Le Bureau international du Travail manifesta son intérêt, par la présence, à toutes les séances, de son directeur Albert Thomas, du chef du service de la prévention des accidents, l'ingénieur Ritzmann, assisté de quelques collaborateurs, du chef de division Mouret et, pour terminer, du chef du Service des relations ouvrières, Staal.

Les séances étaient présidées à tour de rôle par le comte de Altea, M. Tzaut et le camarade Schürch, représentant respectivement les gouvernements, les patrons et les ouvriers au Conseil d'administration du Bureau international du Travail.

Le secrétaire de l'U.I.C., M. Lerverve, commença par donner au nom des administrations un commentaire au rapport présenté. Suivant l'enquête ouverte par l'Union Internationale, le nombre des agents tués en effectuant des travaux d'attelage, se chiffrait en Europe à 0.774 par 10.000 hommes, en laissant de côté le personnel des ateliers. En Amérique, ce chiffre serait pour la période allant de 1900 à 1914 — en dépit de l'existence de l'attelage automatique — de 1.74 par 10.000 hommes. Les chiffres bien plus favorables enregistrés au Japon où l'attelage automatique est également introduit, ne peuvent pas entrer en considération, à cause de la différence dans la largeur des voies et la construction plus légère du matériel roulant.

Pour l'Europe, les frais de l'introduction de l'attelage automatique étaient évalués, pour un parc de matériel roulant de 4 millions ½ de véhicules et locomotives, à une somme allant de 4½ à 5½ de milliards de florins, montant variant d'après la longueur de la période de transition. On estimait qu'un appareil d'attelage de transition qui pourrait être introduit après trois ans — lorsque les expériences voulues auraient été faites —

était la solution la plus pratique, attendu que les véhicules existants n'auraient pas besoin dans ce cas d'être transformés.

Au nom du groupe ouvrier, Nathans combattit le rapport dans tous ses détails. En ce qui concerne le chiffre des tués, il s'élevait à un minimum de 263 par an en Europe (au lieu du chiffre de 239 mentionné par les administrations). Il ajouta qu'il faut admettre un chiffre à peu près égal pour le nombre de ceux qui sont blessés si grièvement que la vie n'a plus pour eux aucune espèce de valeur. Il n'est pas possible d'autre part, d'évaluer le nombre des voyageurs qui n'auraient pas péri dans des accidents de chemins de fer, si les véhicules avaient été munis de l'attelage automatique qui empêche, dans une certaine mesure, que les voitures s'emboîtent les unes dans les autres. L'orateur s'éleva également contre la conception, maintes fois exprimée, que la sécurité serait augmentée par une augmentation des prescriptions; il signala qu'à présent déjà, le personnel pourrait protéger sa sécurité en appliquant à la lettre les prescriptions existantes, mais qu'il en résulterait dans un délai très bref, une situation chaotique dans le service des chemins de fer. En ce qui concerne les défauts du système d'attelage appliqué en Amérique, où le personnel est toujours obligé de se rendre entre les voitures pour accoupler les boyaux de chauffage et de freinage, il démontra que, pendant les 30 années écoulées depuis l'introduction de l'attelage automatique en Amérique, la technique avait fait de tels progrès, qu'à présent, un attelage automatique *intégral* est devenu possible. Il insista pour terminer, sur une liquidation aussi prompte que possible de la question et sur l'institution d'un organisme qui suive régulièrement l'œuvre accomplie par l'U.I.C. dans la question.

Une chose qui manque dans le rapport patronal, c'est l'assurance que des mesures seront prises pour éviter que les 6.000 à 7.000 agents qui, une fois le projet réalisé, seront en surnombre, ne deviennent la victime de ce progrès. Il faudra que l'on se préoccupe dès le début, de cet aspect du problème.

Le groupe ouvrier se réserva de formuler son opinion sur l'efficacité d'un appareil de transition.

En ce qui concerne la question des frais, le représentant du personnel, tout en déclarant que les chiffres lui paraissaient trop élevés, affirma qu'elle n'était pas de nature à effrayer les travailleurs. On n'avait qu'à penser que, pendant la guerre mondiale, on avait dépensé davantage *par semaine* pour des fins de destruction, et qu'aujourd'hui encore, les budgets militaires réclament tous les ans des sommes bien supérieures. Il était souhaitable toutefois, étant donné la quantité de capital improductif disponible, de prendre sans délai des mesures préparatoires d'ordre financier dans lesquelles la nouvelle Banque des Règlements Internationaux pourrait certaine-

ment rendre des services. L'orateur signala, pour terminer, les exigences techniques du service ferroviaire: la vitesse accrue, l'augmentation du poids des convois et la puissance de freinage majorée rendant nécessaire dans l'intérêt de la sécurité d'employer un type d'attelage plus solide que ne l'est l'attelage actuel à vis.

Dans le courant des débats, le groupe ouvrier fit encore, par l'organe de Smeykal, Jarrigion et Held, une sévère critique des méthodes statistiques des administrations qui présentent de nombreuses lacunes. Si la statistique s'était bornée au personnel appelé à *exécuter le travail d'attelage*, au lieu d'englober, ainsi que le cas à présent, le personnel des bureaux, la proportion aurait été toute autre. Le représentant du gouvernement japonais critiqua la partie technique des statistiques patronales.

Au début de la deuxième journée des travaux, la commission procéda à l'examen d'un projet de résolution présenté par le groupe gouvernemental. Le secrétaire de l'I.T.F., parlant au nom de tout le groupe ouvrier, combattit ce projet de résolution dont les termes étaient trop vagues et qui faisait des concessions insuffisantes. Il déclara que, si la session de la Commission ne donnait pas de meilleur résultat, le personnel n'aurait pas d'autre ressource que de se servir du pouvoir dont il dispose pour assurer sa sécurité. Il fit, au nom du groupe ouvrier, une proposition qui offrait de meilleures garanties pour un travail efficace.

Dans cette phase des débats — après que le délégué gouvernemental du Canada eût fait un plaidoyer pour l'attelage automatique — M. Albert Thomas intervint. Il proposa un projet de résolution qui était un compromis entre les deux textes proposés. Après des débats prolongés et après le dépôt, par le délégué gouvernemental français, d'un amendement dans lequel il reprenait entre autres l'idée du groupe ouvrier, de nommer une sous-commission qui s'occupe de suivre régulièrement le développement de la question, l'assemblée se mit d'accord sur le texte ci-après :

«La Commission :

1°) Est d'avis, dans l'état actuel des études entreprises, que l'adoption d'un attelage automatique unique et adéquat dans les pays où l'attelage à vis est généralement employé, sera utile pour la prévention des accidents et que la réalisation technique d'un tel appareil paraît possible;

2°) Recommande en conséquence aux administrations de chemins de fer de construire les nouveaux véhicules en vue de l'adoption de l'attelage automatique dès que les études de l'U.I.C. seront suffisamment avancées;

3°) Décide de constituer une Sous-Commission chargée de suivre spécialement la question;

4° Demande à l'U.I.C. de continuer

les études engagées, en admettant que cette Sous-Commission, ainsi que des représentants de la Conférence de l'unité technique, soient tenus au courant de ces études et des propositions soumises et qu'ils puissent assister aux essais,

5°) Charge cette Sous-Commission de présenter avant le 31 janvier 1932, au Bureau international du Travail, un rapport qui sera communiqué par celui-ci à tous les membres de la Commission. Le Conseil d'administration décidera alors à quelle date il convient de convoquer la Commission plénière.

La Commission se réserve d'examiner à une réunion ultérieure l'aspect financier de la question.»

Furent désignés pour siéger dans la Sous-Commission par les *gouvernements* : les représentants de la France et de l'Italie; par les *administrations* : le délégué de l'Allemagne et le membre patronal au Conseil d'administration du Bureau international du Travail; par les représentants du personnel, le membre ouvrier au Conseil d'administration du Bureau international du Travail Schürch (Suisse), et Nathans, secrétaire de l'I.T.F.

Dans un discours fait à la fin de la session pour remercier les présidents des diverses séances et les fonctionnaires du Bureau, ce dernier émit l'espoir que la reconnaissance de l'organisation réalisée déjà de façon presque générale dans le domaine national, sera promptement étendue également au domaine international.

On peut dire qu'il y a des progrès! Pour résumer : on a pu obtenir *deux* importants avantages. La résolution adoptée se prononce en principe en faveur de l'attelage automatique et nous libère par conséquent de la continuation des digressions théoriques et statistiques sur le risque d'accidents. La nomination de la sous-commission, qui s'occupera, indépendamment de l'Internationale patronale, de rester au courant et de faire des recherches pour trouver le meilleur type d'attelage, constitue également un progrès d'une valeur indéniable. Aucune limite n'a été fixée à l'attention de la sous-commission. Elle pourra donc également porter son intérêt sur l'aspect financier du problème et elle pourra aussi s'occuper des mesures à prendre pour éviter que les agents actuellement en service, ne deviennent la dupe des améliorations techniques apportées au système d'attelage dont la modification est en tout cas une chose qui demandera des années de préparation.

Les représentants de l'U.I.C. ont promis qu'à présent, ils s'emploieraient pour faire diligence dans le développement ultérieur de la chose. Il n'y a dans les circonstances actuelles, aucune raison de douter de leurs paroles. Toutefois, nous avons à présent la garantie et la sécurité, d'être nous aussi de la partie!

Nouveau barème de salaires aux chemins de fer danois.

Le salaire des cheminots danois est composé du salaire de base, des allocations d'ancienneté, de l'indemnité de lieu de résidence, du sursalaire de «conjoncture» et de l'indemnité de vie chère. Ces deux dernières allocations sont «mobiles»: leur montant varie avec le nombre indice du coût de la vie.

Vu que les cheminots danois sont des fonctionnaires publics, leur sort est dépendant en partie de la constellation politique. Ils ont eu à s'en ressentir bien péniblement en 1927, lorsque le parti agraire vint au pouvoir. Celui-ci diminua les salaires, en ce sens qu'il appliqua aux deux indemnités mobiles une baisse *par anticipation*. Ce gouvernement retournait les choses: ce n'étaient plus les indemnités qui suivaient la courbe des prix, mais c'étaient elles qui montraient le chemin. Au moyen de ce truc, les salaires furent réduits de 216 couronnes par an en moyenne.

Les élections de 1929 mirent au pouvoir un gouvernement démocratique, sous la direction d'un socialiste. Celui-ci institua une commission chargée d'examiner les revendications du personnel relatives aux clauses de la loi sur les fonctionnaires publics. Cette commission comprend des représentants de tous les partis, des administrations et des organisations des salariés de l'Etat. Peu de temps avant Noël, elle présenta son rapport au gouvernement.

Cela fait du bien, dans l'époque actuelle où l'on s'attaque de toutes parts au niveau de vie de la classe ouvrière, y compris les fonctionnaires et les cheminots, de lire dans ce rapport la proposition de relever les dépenses faites par l'Etat au profit de son personnel, de 3 millions $\frac{1}{2}$ de couronnes. Les cheminots danois ne sont néanmoins pas satisfaits des détails du rapport.

La proposition de la commission ne porte pas sur les salaires de base, mais le rapport propose par contre d'augmenter de trois à quatre, le nombre des allocations d'ancienneté qui sont incorporées aux salaires de trois ans en trois ans. Pour les agents qui ont 12 années de service ou davantage, le salaire est majoré ainsi de 150 couronnes (ou, pour un très petit nombre, de 120 couronnes) par an.

Un nouveau barème est proposé pour les indemnités de lieu de résidence; il comporte une légère réduction du revenu (12 à 18 couronnes par an). Un détail plus important est celui qui tend à porter de 3 % à 5 % du salaire de base, la retenue pour la pension. On a prévenu les protestations par trop vives, en ajoutant une stipulation à l'intention des agents déjà en service, pour lesquels la prime relevée ne jouerait qu'à l'octroi de la prochaine allocation d'ancienneté. Les nouveaux taux des indemnités de lieu de résidence et de la retenue pour la pension signifient pour les agents qui ont fait moins de 12 années de service, une réduction de 12 à 18 couronnes et pour les agents plus anciens,

une augmentation d'environ 85 couronnes par an.

La commission propose encore de rétablir le rapport qui existait en 1927 entre l'indice des prix et les indemnités mobiles. Attendu cependant que, dans le courant des trois années écoulées, le chiffre-indice du coût de la vie est arrivé à un niveau qui aurait déclenché automatiquement la baisse des indemnités, pratiquée en 1927 par anticipation, cette proposition qui semble promettre beaucoup, n'apporte aucune amélioration réelle.

Ce qui rend d'ailleurs le rapport totalement anti-démocratique, c'est qu'il avantage les fonctionnaires supérieurs aux dépens du personnel subalterne. Pour les fonctionnaires supérieurs sont prévus des relèvements allant de 1000 à 1800 couronnes.

Le récent Congrès de l'Union des cheminots danois a décidé de proposer au projet quelques amendements dont le principal vise à combiner la quatrième allocation d'ancienneté nouvellement introduite, avec les trois déjà existantes. Il réclama le salaire maximum après neuf ans au lieu de douze, comme le propose la commission, et avec cela une augmentation de 50 couronnes du maximum proposé. Le congrès décida aussi de soumettre la question à l'avis de ses membres au moyen d'un referendum auquel 83 % des adhérents ont participé. La majorité se rallia à la proposition qui autorise le Comité de l'organisation à entamer des pourparlers avec le gouvernement et avec les autorités entrant en ligne de compte et de conclure le meilleur accord réalisable.

Sur ces entrefaites, le Parlement a entrepris la révision de la loi sur les fonctionnaires.

La Russie a besoin de cheminots.

L'organe des cheminots autrichiens publie, à la demande de la direction des chemins de fer fédéraux d'Autriche, une lettre du représentant à Berlin du Commissaire du Peuple aux communications de l'U.R.S.S. En vue des grandes réformes ferroviaires que comporte l'exécution du plan quinquennal, la Russie sollicite le concours de cheminots expérimentés et prie la direction autrichienne de lui faire connaître les noms de fonctionnaires, en activité de service ou retraités, disposés à travailler aux chemins de fer russes.

Le Commissariat des Communications a besoin d'hommes rompus à leur métier, savoir :

A la direction générale: cinq hauts fonctionnaires pour l'organisation et la surveillance des ateliers, des transports saisonniers, du service radio-téléphonique et radio-télégraphique sur ondes courtes avec postes fixes et postes sur

trains, du service téléphonique et télégraphique par câbles.

Aux directions régionales: deux directeurs pour des réseaux de 700 à 1500 kilomètres de lignes, quelques fonctionnaires expérimentés dans le service de la traction.

Aux services d'exécution (Exploitation et Traction): Deux inspecteurs; quatre ingénieurs pour l'élaboration d'horaires, plans de travaux, plans d'affectation de locomotives etc., et deux sous-ingénieurs.

En outre, 44 fonctionnaires routinés: chefs de bureaux de marchandises, chefs et sous-chefs de gares, chefs de gare de triage, surveillants de manœuvres, régulateurs de la circulation des trains par dispatch.

Ateliers d'entretien courant: deux ingénieurs (du service des locomotives) pour la direction et la gestion de districts; dix ingénieurs pour l'organisation et la gestion d'ateliers. En outre 71 contre-maitres, mécaniciens et artisans.

Centrales de force motrice (vapeur et électricité): deux ingénieurs et quatre instructeurs ex-conducteurs de locomotives.

Entretien de la voie: quatre ingénieurs, dix chefs de section et six conducteurs de travaux.

Télégraphes et téléphones: deux ingénieurs et six mécaniciens.

Installations de sécurité: quatre ingénieurs pour la projection et la construction d'installations de signalisation automatique, et six mécaniciens.

Ateliers de réparation: deux ingénieurs pour l'organisation d'ateliers, dix-sept contre-maitres de chantiers de chaudronnerie, tournerie, forges, fonderie, fabrication d'outillage etc. et onze instructeurs pour l'organisation du travail des ateliers et chantiers.

Communications du Bureau.

Cotisations reçues.

Pour 1930:

Hongrie Transports	f	104.40
Yougoslavie Cheminots . . . . .	..	172 86
Lettonie Tramways . . . . .	..	33.—
Pologne Mécaniciens . . . . .	..	240.—

Pour 1931:

Danemark, Gens de mer . . . . .	..	251.52
Allemagne, Cheminots . . . . .	..	4.988.—
Allemagne, Transports . . . . .	..	5.915.75
Allemagne, Mécaniciens et chauffeurs . . . . .	..	400.—
France, Cheminots . . . . .	..	976.40
France, Gens de mer . . . . .	..	120.—
Grande-Bretagne, Employés des chemins de fer . . . . .	..	1.205.74
Pays-Bas, Personnel des chemins de fer et tramways . . . . .	..	1.617.68
Pays-Bas, Transports . . . . .	..	2.442.48
Autriche, Transports . . . . .	..	3.090.32

Congrès.

Union des cheminots allemands. du 21 au 27 juin à Hambourg.

MARINS

La marine marchande japonaise et l'Union des marins

par S. MOGI.

Le développement de la navigation maritime japonaise.

Le développement de la navigation maritime du Japon pendant le dernier demi-siècle, a fait de ce pays le troisième pays maritime du monde. Le Japon moderne est né avec la révolution sociale de 1868 (connue dans l'histoire comme l'ère du Meidji) par laquelle toutes les idées traditionalistes, économiques, sociales et politiques du féodalisme furent détruites et le Japon transformé en une monarchie constitutionnelle moderne, basée sur un régime économique capitaliste. Les bateaux à voiles longeant la côte de Yedo (le nom de Tokio avant le Meidji) à Osaka, faisaient, depuis le début du 17^{ème} siècle, un service régulier. Il est connu que pendant la période allant de 1603 à 1616, les voiliers entretenant des relations avec l'étranger étaient au nombre de 198, tandis que des pays tels que le Portugal, l'Espagne et la Hollande, n'avaient à peu près que 20 navires affectés à la navigation internationale. La politique d'isolation, pratiquée par le gouvernement féodal de Tokugawa, tendant à préserver le Japon des influences occidentales et par l'Eglise catholique qui craignait une révolte, empêcha cependant le développement du commerce extérieur et la navigation vers d'autres pays. Si cette politique avait été poursuivie, elle aurait empêché les conflits dérivant de la politique impérialiste croissante des puissances occidentales qui tournaient à cette époque leurs regards vers l'Orient, mais dans le monde moderne il n'était pas possible qu'un pays restât longtemps isolé. A partir de 1853, le Japon fut obligé d'ouvrir ses portes aux pays occidentaux, d'abord aux Etats-Unis, ensuite à la Grande-Bretagne et aux autres Etats européens. Le Japon moderne, tel que nous le connaissons, naquit avec l'introduction du capitalisme et avec la création d'une navigation maritime moderne.

A partir de 1870, les Etats-Unis ayant réussi à apaiser chez eux les dissensions de la guerre civile, encourageaient une expansion économique vers l'Ouest, contraints à cela par le mouvement impérialiste croissant. La Grande-Bretagne réalisait sa révolution industrielle par le libéralisme d'un Gladstone et le conservatisme d'un Disraeli. La France faisait des efforts pour établir sa troisième république. En Allemagne, Bismarck avait réussi à créer l'Empire germanique, sous l'hégémonie de la Prusse. La Russie jouait son propre jeu sur l'échiquier diplomatique européen par une expansion vers l'Orient et le Sud. L'Italie, finalement, avait réalisé son unité, grâce à l'habileté d'un Cavour et à la bravoure d'un Garibaldi. Dans toute l'Europe, le nationalisme triomphait, et comme on estimait qu'une expansion impérialiste était avantageuse au commerce, il était peu probable que des idées socialistes puissent se répandre.

Le Japon chercha à établir son industrie et son commerce suivant les directives capitalistes et impérialistes adoptées par les puissances occidentales. Le succès du processus de transformation du vieux Japon en le Japon moderne, est dû à la direction donnée par le gouvernement dans le développement du commerce et de l'industrie sur la base d'un système économique capitaliste qui a permis aux commerçants et aux industriels japonais de concurrencer les puissances occidentales sur le marché international. Le gouvernement japonais n'hésita pas à appliquer, d'une part la politique économique capitaliste du «laissez faire, laissez passer» et d'autre part le système Bismarckien de subventions de l'Etat destinées à protéger les intérêts de l'industrie et du commerce. Après la révolution sociale de 1868, le gouvernement japonais créa un système d'éducation

comportant l'instruction dans l'industrie bancaire, dans celle des assurances, dans la navigation maritime et dans d'autres branches de l'industrie et du commerce, de manière que la nation pût se mettre au courant des méthodes occidentales en ce qui concerne la technique et l'organisation. C'est ainsi que la révolution industrielle a pu se poursuivre avec succès jusqu'à l'heure d'aujourd'hui, coupée par des intervalles pendant lesquels le Japon fit trois guerres : la guerre contre la Chine de 1894/95, celle contre la Russie de 1904/05 et la grande guerre de 1914/18 où le Japon fut parmi les puissances alliées contre l'Allemagne.

Pendant toute cette période, l'organisation capitaliste japonaise fut établie sur une base solide et le nouveau mouvement socialiste et syndical du pays a dû se développer en conformité avec les conditions sociales nées de cette organisation capitaliste.

Une des principales caractéristiques du capitalisme japonais, due au développement rapide du système économique pendant les 50 ans écoulés, est le fait qu'il combine le principe du «laissez faire» avec celui d'une industrie subventionnée par l'Etat. Dans l'industrie des transports, les chemins de fer ont été nationalisés depuis 1906 et les entreprises de tramways sont actuellement municipalisées. Les entreprises de transports automobiles sont en partie de caractère privé et en partie sous le contrôle des pouvoirs publics. Les ports et docks se trouvent sous le contrôle du gouvernement et des autorités municipales. La navigation maritime, pour terminer, est entretenue surtout par de grandes sociétés privées jouissant de certaines subventions du gouvernement en ce qui concerne les bateaux-poste et certains services spéciaux.

Une autre caractéristique se trouve, à mon idée, dans le caractère capitaliste féodal que l'on rencontre dans toutes les industries, sauf dans quelques-unes comme celle du coton. Cette forme de capitalisme est spéciale au Japon. Elle comporte la monopolisation par deux ou trois puissantes familles capitalistes, de plusieurs branches de l'industrie et du commerce, depuis l'industrie minière jusqu'aux banques, depuis les assurances jusqu'au commerce de détail y compris tout le commerce extérieur et la navigation.

Le système des trusts ou des consortiums s'est développé récemment dans l'organisation capitaliste japonaise. Avec ce système capitaliste féodal, la combinaison d'intérêts n'est cependant pas autre chose qu'une concentration des intérêts particuliers de quelques magnats capitalistes; il est par conséquent assez difficile pour un système de trust de se développer sur de pareilles bases, pas plus dans une concentration verticale que dans une concentration horizontale, résultats ultimes du monopole capitaliste. C'est là que se trouve, à mon idée, le point faible dans le développement de la rationalisation dans l'industrie japonaise, attendu que l'efficacité de mesures de rationalisation ne dépend pas de leur introduction dans certaines usines ou installations, mais de leur application dans des branches tout entières de l'industrie ou du commerce. Pour être profitable non seulement à la classe capitaliste, mais encore aux classes ouvrières, la rationalisation doit être pratiquée suivant ce système. Le gouvernement et les capitalistes japonais continuent néanmoins à être convaincus que la rationalisation est pour le pays, l'unique moyen d'atténuer la crise économique actuelle et de surmonter les difficultés où il se trouve.

Comme un résultat logique du développement de l'organisation capitaliste, le mouvement syndical a graduellement réussi à conquérir une certaine place dans l'activité économique du Japon. A cause des dimensions du pays, du manque de ressources naturelles et de la densité extraordinaire de la population, la politique économique du Japon a forcément dû suivre un

développement analogue à celui que l'on a pu constater en Grande-Bretagne.

Revenons à présent au développement de la marine marchande japonaise et aux conditions existant dans la navigation maritime. Il est intéressant de constater qu'en 1867, un an avant l'époque du Meidji, le nombre des voiliers et vapeurs de type occidental étant de propriété japonaise, s'élevait à 138, dont 20 voiliers et un vapeur avaient été construits sur des chantiers japonais. Après la constitution de l'Etat moderne capitaliste en 1868, le nouveau gouvernement monarchique fit d'immenses efforts pour améliorer la navigation, en encourageant l'achat de bâtiments étrangers, en promulguant des lois relatives à la navigation maritime et en prenant des mesures pour aider la marine marchande au moyen de subventions.

Il y avait en 1870, 35 vapeurs de différentes tailles ayant un tonnage brut total de 15.498 tonneaux et 11 voiliers de type occidental ayant un tonnage brut de 2.454 tonneaux. Ces chiffres ne contiennent aucun indice de la prospérité future du Japon et ne font pas prévoir qu'en 1930, le Japon serait le troisième pays maritime du monde. Ce succès, réalisé sous le régime capitaliste, est remarquable en comparaison de ce qui s'est fait dans d'autres pays; il s'explique par l'organisation systématique de l'industrie, par sa politique de centralisation et par ses relations scientifiquement établies avec d'autres industries, telles que les assurances et le commerce extérieur, et également pour une large part, par les encouragements continus donnés par le gouvernement, sous la forme de subventions et de mesures de protection.

En 1870, il y avait deux compagnies de navigation, la *Imperial Japanese Mail Steamship Co* et la *Mitsubishi Kaisha*. *) La première de ces compagnies, constituée sous le patronage du gouvernement, entretenait des services réguliers entre Tokio et Yokohama et entre Osaka et Kobe, au moyen de navires qui lui avaient été donnés par le précédent gouvernement féodal. Cette société est sans aucun doute la plus ancienne parmi les compagnies de navigation japonaises. L'autre compagnie fut constituée par le groupe des Iwasaki qui, à cette époque, exploitait avec succès des services de navigation. La fusion entre ces deux compagnies signifiait dans la pratique un monopole de toute la navigation maritime japonaise.

C'est en 1875 que fut ouvert le service entre Yokohama et Shanghai; c'était le premier pas pour passer du cabotage à la navigation sur l'Océan. Par des efforts constants, nécessaires pour faire face à la concurrence dans les mers d'Orient, et par l'accroissement du Commerce extérieur japonais, la navigation sur l'Océan se trouva graduellement constituée. En 1879 la *Mitsubishi Kaisha* réussit à créer un service entre Hongkong et le Japon.

Environ 10 ans après le Meidji, le nombre des vapeurs japonais avait augmenté à 199 ayant un tonnage brut total de 42.763 tx.; l'augmentation était due surtout à l'achat par le gouvernement pour des fins militaires — en raison des guerres civiles de cette époque — de navires étrangers.

En 1883, une autre compagnie de navigation fut constituée avec l'aide du gouvernement; c'était la *Kyodo Unyu Kaisha*. La concurrence acharnée entre cette nouvelle compagnie et la *Mitsubishi Kaisha* aboutit à de graves pertes pour toutes les deux et amena la constitution d'une grande société de navigation, fondée avec les conseils et l'assistance financière du gouvernement. La fusion entre ces deux compagnies, donna naissance en 1885 à la *Nippon Yusen Kaisha*, la principale société de navigation maritime, qui possédait à cette époque 58 vapeurs mesurant 63.700 tonneaux. L'année d'avant, en 1884, avait été constituée la *Osaka Shosen Kaisha*, fondée par un armateur d'Osaka avec l'aide du gouvernement et possédant 55 vapeurs jaugeant au total près de 10.000 tonneaux.

Ces deux compagnies, la *Nippon Yusen Kaisha* (N.Y.K.) et la *Osaka Shosen Kaisha* (O.S.K.) étaient à cette époque et sont toujours, les principales sociétés de navigation du Japon. Après leur constitution, il y eut une amélioration nettement marquée dans la navigation maritime du pays. Des services réguliers

étaient entretenus par les deux compagnies non seulement entre des ports japonais, mais également entre Yokohama et Shanghai, Nagasaki et Vladivostok, Nagasaki et Tien-Tsein, Kobe et Manila etc.

En 1892, le nombre des vapeurs de différents types avait augmenté à 642 et le tonnage brut à 102.352 tx. Pendant les dix années, jusqu'à la fin du siècle, les services réguliers de la N.Y.K. furent beaucoup développés et la compagnie étendit sa sphère d'activité et tenta d'envoyer des navires à Hongkong, à Singapour, au Java, aux Iles Hawaï et en Australie.

Le plus grand événement fut, en 1893, l'ouverture de la ligne Japon-Bombay par la N.Y.K., en dépit de la forte concurrence des lignes étrangères. C'était la première tentative japonaise de concurrencer d'autres lignes dans la navigation sur l'Océan et de participer à la concurrence mondiale. L'effort fut récompensé par une augmentation du commerce entre le Japon et l'Inde allant de pair avec un développement accru de l'industrie de la filature du coton.

La prospérité de la navigation maritime reçut une nouvelle impulsion pendant et après la guerre sino-japonaise de 1894/95, à cause de la nécessité du transport de troupes et de munitions. Ce besoin de moyens de transport détermina l'achat d'autres navires étrangers par le gouvernement qui permit à la N.Y.K. de les mettre en service. La N.Y.K. et la O.S.K., de même que d'autres sociétés de navigation maritime, profitèrent pleinement des facilités qui leur étaient offertes par l'achat de ces bâtiments étrangers. Pendant cette période, l'importance de la flotte marchande japonaise passa de 680 bâtiments mesurant 113.453 tonneaux à 827 bâtiments mesurant 277.906 tonneaux.

La prospérité nationale, le développement des entreprises capitalistes, l'issue victorieuse de la guerre et l'extension de la navigation des eaux territoriales à l'Océan, firent de cette période une étape dans l'histoire de la navigation japonaise. L'année suivante, en 1896, la loi sur l'encouragement de la navigation maritime, donna lieu à une extension des services réguliers avec l'Europe et l'Amérique. Il est intéressant d'indiquer que cette loi était, dans une certaine mesure, conçue sur le modèle des lois maritimes française et italienne. Elle prévoyait que les ressortissants japonais, possédant des bâtiments immatriculés dans les registres du pays, mesurant 1.000 tx. ou davantage et affectés au transport de voyageurs et de marchandises entre le Japon et des pays étrangers, ou encore entre des pays étrangers, bénéficieraient de subventions proportionnées à la longueur des lignes desservies et au tonnage des bâtiments. La loi sur l'encouragement à la construction maritime, promulguée la même année, prévoyait l'octroi de subventions à tous les ressortissants japonais s'occupant de la construction de navires d'un tonnage brut excédant 700 tx. Cette dernière loi fut amendée en 1910, en ce sens que l'octroi de subventions fut limité à la construction de navires en acier mesurant au moins 1.000 tx. Elle resta en vigueur jusqu'en 1916.

Avec l'aide de la subvention gouvernementale, la N.Y.K. commença le service sur l'Océan avec 15 nouveaux paquebots de 6.000 tx. chacun et avec 3 paquebots de 3.000 tx. En mars 1896, le service Europe—Japon fut inauguré avec 13 bâtiments; en août 1896, deux bâtiments furent affectés au service Japon—Amérique du Nord et, en octobre 1896, la ligne Japon—Australie fut créée et desservie par trois bateaux. En 1896 la *Tokyo Kisen Kaisha* fut fondée par Asano et ses associés; elle commença en 1898 des services réguliers entre San-Francisco et Shanghai—Hongkong et un service tous les deux mois vers l'Amérique du Sud.

Il y eut aussi à cette époque, un accroissement considérable du nombre des armateurs particuliers. Il est un fait qui mérite d'être retenu, comme un indice du rapide développement de la navigation, qu'avec le commencement des services océaniques le tonnage du plus grand paquebot japonais passa de 2.000 à 6.000 tonneaux et que le premier bateau lancé par la N.Y.K., dans les conditions prévues par la loi sur la construction maritime, était le *Hilachi Maru* qui mesurait 6.172 tonneaux, tandis que le plus grand bâtiment construit précédemment au Japon n'était que de 1.500 tx.

(à suivre).

*) *Mitsubishi* est le nom de l'entreprise appartenant à une des principales familles capitalistes, les *Iwasaki*.

Stabilisation de l'emploi des dockers en Grèce.

Les «Informations sociales» publiées par le Bureau international du Travail annoncent que le ministre grec de l'Economie nationale a élaboré un projet de décret tendant à modifier le décret du 17 mars 1928 qui porte réglementation des travaux de chargement et de déchargement des navires.

L'ancien décret instituait au port du Pirée des commissions de cinq membres dont deux représentants de l'Etat, deux représentants patronaux et un représentant ouvrier. Le nouveau décret prévoit qu'au dessus de ces commissions, fonctionnera un Conseil d'Administration composé de six hauts fonctionnaires, de trois représentants des patrons et de trois représentants des ouvriers, sous la présidence du maire du Pirée.

Les seules restrictions qui subsisteront en matière de recrutement des dockers sont celles qui ont trait à la capacité professionnelle. Le nouveau projet abroge les dispositions qui excluent de la profession les personnes exerçant ou sachant exercer un autre métier ou possédant une fortune personnelle.

Le conseil d'administration aura notamment les attributions suivantes: détermination du nombre des ouvriers du port; réglementation de l'offre et de la demande de travail, droit d'accorder ou de retirer les livrets professionnels; réglementation des conditions du travail (heures, salaires etc.); participation aux commissions chargées de l'élaboration des décrets relatifs au travail du port; arbitrage des différends et application de mesures disciplinaires; réunion d'informations sur les usages et coutumes réglant le travail dans le port et communication de cette documentation aux organisations nationales ou internationales intéressées.

Les règlements et tarifs institués par le conseil d'administration détermineront d'une façon obligatoire les conditions du contrat de travail entre patrons et ouvriers, toute entente particulière contraire à ces dispositions étant considérée comme nulle. En particulier le projet de décret définit d'une façon précise la qualité et les fonctions d'employeur, de débardeur et d'entrepreneur.

Les frais entraînés par le fonctionnement du nouvel organisme seront couverts non pas par des versements imposés aux armateurs, aux industriels ou aux commerçants, mais par une augmentation des droits d'entrée au port du Pirée et par une allocation de l'Etat de 1.500.000 drachmes.

En outre, une caisse spéciale de prévoyance des débardeurs sera constituée par les soins du gouvernement.



L'espéranto et le mouvement ouvrier.

Le congrès de 1928 du Parti socialiste de Hollande ayant chargé l'Institut d'éducation ouvrière de faire une enquête sur l'espéranto, celui-ci vient de publier un rapport sur les résultats de son enquête. Le rapport qui a paru sous forme de brochure, traite de questions comme celles-ci: L'emploi de l'espéranto est-il souhaitable et possible? Comment l'espéranto peut-il rendre service au mouvement ouvrier? Que peut faire le mouvement ouvrier pour sa diffusion? Le rapport se termine par des conclusions à tous les points de vue favorables à l'espéranto.

La succursale en Hollande du service de presse du parti socialiste allemand, publiée à présent ses communiqués également en espéranto.

Progrès de l'espéranto au Japon.

Suivant les informations des organisations espérantistes japonaises, le mouvement espérantiste a enregistré en 1930, au Japon 20.000 nouvelles adhésions. Un seul groupement à Kameoka a organisé pas moins de 43 conférences sur l'espéranto, faites dans 10 villes et fréquentées par 10.000 personnes. Le jeune mouvement intellectuel japonais porte beaucoup d'intérêt à l'espéranto; des résumés de travaux scientifiques sont souvent publiés en espéranto et on organise souvent, dans les milieux intellectuels et scientifiques des conférences sur l'espéranto qui sont très fréquentées.

L'espéranto à l'école.

L'Université de Cracovie (Pologne) a créé une chair pour l'espéranto.

Une assemblée départementale de professeurs réunie à Linz (Autriche) le 6 décembre 1930, a adopté une proposition présentée par trois organisations, suivant laquelle l'espéranto devrait occuper dans l'enseignement scolaire une place analogue à celle des autres langues étrangères. La proposition a été transmise au gouvernement.

L'assemblée générale de l'Association anglaise de professeurs féminins, réunie à Canterbury, a décidé de demander l'introduction de l'espéranto dans les écoles comme deuxième langue étrangère, en considération de la valeur qu'il peut avoir pour l'entente des peuples.

L'espéranto dans le commerce et les transports.

Le Congrès international des Bureaux de renseignements et des Institutions pour la défense des intérêts des établissements de crédit, siégeant à Vienne de 14 au 18 décembre 1930, a décidé après examen d'un rapport sur l'espéranto, d'utiliser cette langue dans une large mesure pour les relations internationales entre les bureaux de renseignements et institutions pour la défense des intérêts des établissements de crédit, de recommander à ces institutions qu'elles exigent dorénavant de leurs collaborateurs et employés la connaissance de l'espéranto et de charger le conseil, qui compte parmi ses membres un militant du mouvement espérantiste international, de prendre les mesures nécessaires pour l'exécution de cette décision.

La Ligue aéronautique de France à Paris a institué pour ses membres des cours d'espéranto.

Le Mouvement Ouvrier et l'espéranto.

Le fait que jusqu'ici 90 sections de syndicats et d'autres organisations ouvrières se sont affiliées comme donateurs à l'Union Suédoise d'Ouvriers Espérantistes, prouve combien le mouvement ouvrier suédois tient à l'Espéranto.

Espéranto dans le trafic.

A Stockholm (Suède) plus de 200 agents des tramways portent l'insigne espérantiste en service. Il en est de même pour plusieurs villes européennes.

Espéranto à l'usage de la science.

L'observatoire aérologique à Taten près de Tutiura (Japon) a publié cette année, tout comme les années précédentes, son rapport annuel de 330 pages entièrement en espéranto.

Espéranto dans la T. S. F.

L'Institut d'éducation populaire de Suède a inséré des discours sur et en espéranto (une fois par mois) dans son programme d'émission. Plus tard un cours d'espéranto sera émis. Le programme sera composé par l'Institut Suédois d'Espéranto.

Livres reçus.

Die Deutsche Reichsbahn und ihre Beziehungen zu ausländischen Eisenbahnen, par P. Wolf. Edité par la Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, 1931.

Un aperçu excellent des tâches des organismes ferroviaires internationaux, de la Société des Nations, et d'autres organismes constitué entre Etats, d'organisations économiques internationales et certains auxiliaires du trafic (agences de voyage, compagnies de wagons-lits etc.) dans le domaine du trafic des chemins de fer. En outre le livre contient le texte officiel allemand des statuts d'une série d'organismes ferroviaires internationaux.

Chemins de fer fédéraux et automobiles, édité par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux Suisses à Berne, Novembre 1930. Un excellent et complet exposé du problème de la concurrence entre le chemin de fer et l'automobile, vu sous l'angle des conditions suisses, avec des conclusions bien étayées.

Comités Paritarios de Ferrocarriles, par l'avocat Miguel M. Montalvo, secrétaire à la commission arbitrale des chemins de fer, à Madrid, 1930. Edité par Talleres Poligráficos, Ferraz 72, Madrid.

Un recueil des prescriptions légales sur les institutions arbitrales et sur les conditions de travail et de service aux chemins de fer espagnols, ainsi que sur l'activité et ses résultats des commissions paritaires du personnel. Les stipulations concernant la durée du travail font l'objet d'un chapitre spécial.

L'auteur (Calle de Fernando el Santo 5, Madrid) serait reconnaissant de renseignements sur l'existence d'ouvrages du même genre à l'étranger.

Modifications à la liste d'adresses.

Page 8 : Nouvelle organisation :

Tchécoslovaquie — Svazu zaměstnanců skladičnická a dopravní v rep. českosl., Hybernská 7, Praha, II.

Page 9 : Organisation No. 21 (Tchécoslovaquie) est à rayer.

Organisation No. 23 transférée à : Reventlows-gade 28 St., København V.

Page 10 : Organisation No. 32 transférée à : Sparbankskaften 4, Helsinki, C. 21.

Page 13 : Organisation No. 64 transférée à Brunnieku iela 33, Riga

Page 42 en bas : Sindicato de Conductores de Carros, transféré à : Caseros 3578, Buenos Aires.

Page 47 en haut : Carters and Drivers Union — nouveau nom: Federated Carters' and Drivers' Industrial Union of Australia, Melbourne Sub-branch.