

I. T. F.

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

La réunion de Prague.

La première session de la Commission consultative de la section des cheminots appartient désormais au passé. Elle a eu lieu dans la capitale d'un pays qui constitue en lui-même une petite Société des Nations et dont le prolétariat possède en ses organisations syndicales, quelque chose comme une Internationale de petit format. La réception bienveillante faite aux délégués par la Centrale syndicale du pays, les partis socialistes, le ministère des Chemins de fer et la municipalité de Prague, mais avant tout le dévouement et la cordialité avec laquelle les trois organisations de cheminots de la République tchécoslovaque nous ont reçus, garantissent que la belle patrie de nos camarades tchécoslovaques jouira dans l'Europe entière de la réputation d'un pays de généreuse hospitalité.

Les délibérations ont prouvé combien la création d'une Commission consultative pour la section des cheminots était nécessaire. Les congrès de l'I. T. F. n'offrent pas aux cheminots suffisamment de temps pour examiner à fond les questions qui les intéressent et qui se trouvent compliquées par leur aspect technique, vu que les questions générales, d'ordre syndical et politique, y ont la priorité, accaparent la majeure partie du temps disponible et influencent également la composition des délégations aux congrès. La technique de l'exploitation des chemins de fer, la tactique des organisations syndicales des travailleurs du rail et l'influence de ces deux facteurs sur les problèmes corporatifs se sont pleinement fait valoir dans les débats de la Commission consultative. A Prague, des communications ont été faites et des points de vue exposés qui, tout en ne venant pas trop tard, auraient beaucoup gagné à être exprimés plus tôt. Il en fut ainsi pour l'examen de la question de l'attelage automatique et de celle de l'influence à exercer par le personnel sur les décisions des organisations patronales internationales. L'échange de vues sur la sécurité aux chemins de fer eut lieu à temps pour éviter une orientation par trop unilatérale des travaux du secrétariat.

Une leçon mérite d'être particulièrement soulignée. Les délibérations sur des problèmes nouveaux ne peuvent être productives que si ces questions ont été préalablement examinées de façon approfondie par les organisations, si celles-ci ont nettement pris position à leur égard et ont pourvu leurs représentants d'un mandat déterminé. Nous pensons plus particulièrement aux exposés intéressants sur la nouvelle phase où se trouve l'application du plan Dawes et sur l'organisation syndicale des fonctions supérieures aux chemins de fer. Le fait que ces questions n'avaient pas encore été étudiées par les organisations selon des points de vue nouveaux, a rendu impossible aux délégués de tracer des directives claires au secrétariat.

Le travail de proposer et de disposer a, jusqu'à présent, été abandonné dans une trop grande mesure au secrétariat de l'I. T. F. et à sa section des cheminots. Afin d'éviter des faux pas, il est nécessaire qu'à l'avenir, les organisations et le secrétariat se partagent ce travail. Il est hors de doute que, dans ce cas, la Commission consultative des cheminots deviendra ce que sont déjà les Commissions consultatives des marins, des dockers, et des conducteurs d'automobiles : un organisme international vivant.

Les bons débuts faits à Prague nous fortifient dans cet espoir.

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

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

Sommaire.

La réunion de Prague	9
Contre le fascisme	10
Communications du Bureau	10
Cheminots :	
Chez les cheminots d'Allemagne	11
Notices	12
La pratique de la rationalisation capitaliste	12
Ouvriers du transport :	
Problèmes du travail dans le port d'Anvers	12
Dans les ports d'Afrique du Nord	13
Automobilisme :	
Notices	14
Tramways :	
Notices	14
Dockers :	
Notices	14
Marins :	
La vie du marin soi-disant saine	15
Notices	15
Espéranto	16

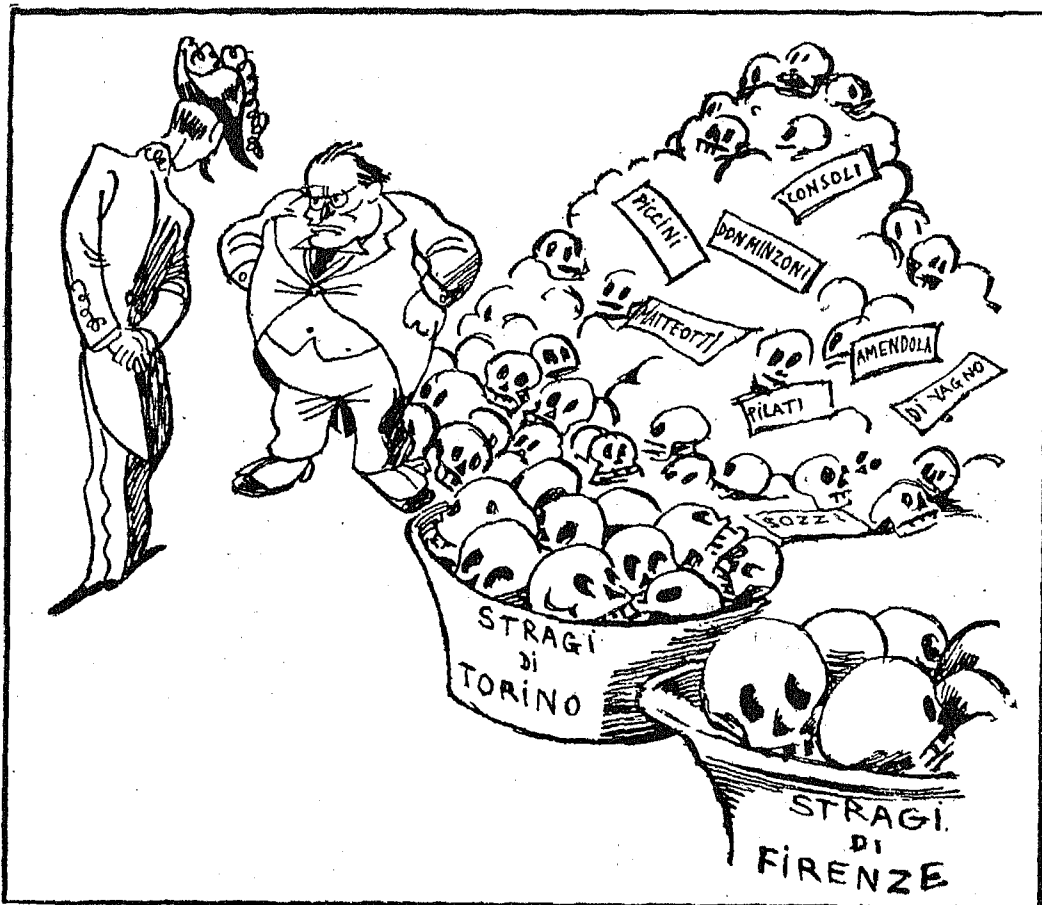
Contre le fascisme.

Sensibilité.

Par ordre du gouvernement, la presse et les fascistes ont protesté avec violence contre le verdict français dans le procès Di Modugno.

Le fascisme tue la vie intellectuelle.

Depuis l'avènement du fascisme au pouvoir, le tirage des journaux italiens a constamment baissé; l'on constate un fléchissement particulièrement marqué pour l'année écoulée. En 1922, le «Messagero» paraissait encore en un tirage de plus de 50.000. Le «Giornale d'Italia» qui tirait à 500.000 exemplaires, n'en imprime plus que 10.000 aujourd'hui; le tirage du «Corriere della Sera» passa de 700.000 avant le régime fasciste, à 300.000 en 1928. On dut même instituer des abonnements obligatoires au «Popolo d'Italia», le journal officieux du régime, pour pouvoir maintenir son petit tirage. Avant la marche sur Rome, 592 marchands de journaux vendaient à Rome une moyenne journalière de 400.000 journaux des plus divers; aujourd'hui, cette moyenne n'est plus que de 140.000.



Mussolini: «Faites savoir en France que la vie humaine est une chose sacrée!»

Stragi di Torino = massacres de Turin.
Stragi di Firenze = massacres de Florence.

(Reproduit du «Becco Giallo».)

Le bilan de l'activité du Tribunal spécial fasciste.

Au cours de l'année 1927 le tribunal spécial a condamné 207 prévenus à un total de 1243 années de prison. Pendant l'année écoulée, le nombre des condamnés et des années de prison infligées fut de près du quadruple: 633 condamnés et 3.522 années de prison.

Pendant les deux années écoulées, un total de 939 adversaires du fascisme furent condamnés à 4.765 années de prison.

A cela s'ajoute la condamnation à mort de l'ouvrier Della Maggiora, le premier meurtrier «légal» du fascisme.

Le nombre des condamnés ayant encouru une peine allant de 20 à 31 années de prison, est très élevé.

La section des cheminots de l'I.T.F. aux camarades italiens.

La Commission consultative de la section des cheminots de l'I.T.F., siégeant à Prague les 23 et 24 janvier 1929;

Après avoir pris connaissance des doléances des camarades italiens, privés par la législation italienne de la liberté d'association la plus élémentaire et placés dans l'impossibilité de formuler en Italie, collectivement et légalement, leurs revendications, d'autant plus urgentes que leur situation matérielle, morale et sociale est loin de ce que l'on est en droit d'exiger dans un pays civilisé;

Considérant que l'Italie, ayant signé le Traité de Paix de Versailles, a donné ainsi à sa classe ouvrière la promesse solennelle d'établir et de maintenir le droit d'association;

Considérant que la loi italienne du 3 avril 1926, interdisant aux cheminots de s'associer pour la défense de leur intérêts économiques et sociaux, constitue une violation formelle des dispositions de la partie XIII du Traité de Paix;

Considérant que le gouvernement italien actuel est responsable de la destruction par la violence des associations de cheminots et des violences commises sur la personne de leurs militants;

Dénonce à l'opinion publique internationale l'attitude brutale du fascisme qui déchire la Charte sociale du Traité de Paix tel un chiffon de papier et

Adresse aux camarades italiens opprimés un salut fraternel, les encourage à continuer la lutte contre le despotisme, à ne pas désespérer de la démocratie prolétarienne et les assure de la sympathie et de la solidarité des cheminots groupés dans l'I.T.F.

Communications du Bureau.

Cotisations reçues pour 1929.

Union des cheminots allemands	fl. 3.554,70
Association des employés des chemins de fer anglais	£ 05.0.0
Union allemande des cheminots de Tchécoslovaquie	fl. 976.74
Union suédoise du personnel du service général	„ 30.—
Union suédoise du personnel de la locomotive	„ 298.20

Changements d'adresse.

L'adresse de la «National Union of Railway, Post & Telegraph Workers in Palestine», jusqu'à présent P.O.B. 308, Haïfa, est à l'avenir:

P.O.B. 53, Hadar Hacarmel, Haïfa, et l'Union des marins de Lettonie a transféré son siège de Kemerejas iela N. 7/9 q. 1. Riga, à:

Skultes iela No. 5 q.l. Riga.

Congrès.

Union danoise des transports, 10 février et jours suivants, à Copenhague.

CHEMINOTS

Chez les cheminots d'Allemagne.

L'influence du travail aux pièces sur la rationalisation.

Il est assez difficile de savoir dans quel degré le rendement dans les ateliers de réparation des chemins de fer allemands a été augmenté. Il n'existe pas de statistiques indiquant le rendement par ouvrier, du moins pas pour l'avant-guerre. Des décomptes des prix de revient font également défaut. En outre, en raison de la diversité infinie des réparations et du degré de leur importance, le nombre de véhicules réparés est un élément de comparaison sujet à caution.

Une comparaison, forcément globale, est cependant possible en tablant sur le nombre d'ouvriers des ateliers, sur l'importance du parc roulant à entretenir et sur le rendement du matériel. Les effectifs des ouvriers ont passé de 93.832 unités en 1913 à 100.000 en 1928, soit une augmentation de 0,7 %. Le matériel de traction a diminué de 25 920 unités (locomotives et automotrices) en 1913 à 25.708 unités en 1928, soit une réduction de 0,82 %. Aux 637.630 unités du parc du matériel de transport de 1913 sont venues s'ajouter 115.773 unités nouvelles, augmentant l'importance du parc de 18,16 %. Voici en plus quelques chiffres sur l'importance des transports accomplis :

	1913 en millions	1927 en millions	Aug- men- tation
Nombre de voyageurs transportés	1.577	1.909	21 %
Voyageur-kilomètres	36.599	45.548	24 %
Nombre de tonnes transportées	399	434	8 %
Tonnes kilométriques	51.429	64.888	26 %
Parcours des véhicules (km. essieux)	28.437	28.624	0.7 %

Si l'on tient compte de la réduction de la journée de travail de 10 heures à 8 heures et demie, ces chiffres mettent bien en lumière qu'il y a eu une augmentation considérable du rendement. Cette augmentation a été obtenue par deux facteurs interdépendants : d'une part le perfectionnement technique et l'organisation scientifique du travail, d'autre part, le travail aux pièces. Il n'est pas possible, à défaut de statistiques, de déterminer le rôle de chacun de ces facteurs.

L'organisation scientifique du travail, autrement dit la rationalisation, influence considérablement le travail aux pièces. La division des travaux en facilite l'organisation et en étend le domaine d'application. L'ordre et le rythme de la succession des différentes opérations font l'objet d'études serrées. Les temps néces-

saires à l'exécution sont rigoureusement chronométrés; les chronométrages effectués en des périodes et lieux différents sont soumis à des études comparatives, dont le but est toujours de réduire les temps alloués.

Dans la pratique, l'excès de zèle conduit à des erreurs dans l'organisation du travail. Au lieu d'être accéléré, le processus est ralenti. L'étude des chronométrages conduit parfois à des fixations de temps matériellement insuffisantes; il en résulte des conflits entre la direction de l'atelier et les ouvriers. Fréquemment, le service d'aménagement, les machines, les outils, les installations ne se trouvent pas dans le même état de fonctionnement impeccable qu'au moment où ont eu lieu les chronométrages; d'où nouvelles difficultés pour les ouvriers dont le salaire est déterminé par la production.

L'organisation du travail aux pièces tend encore à un autre but : l'établissement d'un plan de travail chronométrique, indépendant du travail aux pièces, fixant d'avance les délais dans lesquels les travaux devront être exécutés. Un pareil plan est exécutable sous n'importe quel régime d'organisation du travail, sans devoir être a priori défavorable aux ouvriers. Ici, la tendance est toutefois d'établir un plan basé sur les expériences acquises avec le travail aux pièces et devant être exécuté dans des conditions analogues, sans cependant donner lieu aux sursalaires inhérents à ce système de travail. L'application de ce procédé est préparée en faisant exécuter d'abord le plan chronométrique en régime de travail aux pièces.

Ici un danger menace. Prenons comme exemple, la révision générale d'une locomotive. Les moindres opérations sont consignées et le temps nécessaire à l'exécution de chacune d'elles est calculé. Supposons que le total des temps alloués constitue le délai dans lequel la révision générale doit être terminée. Tous les travaux devront dans ce cas être exécutés dans une succession ininterrompue. Toutes les énergies, de celle du directeur à celle du manœuvre, tendront à respecter le délai, car le moindre accroc dérange le plan chronométrique; la hâte du travail devient extrême et la qualité par conséquent mauvaise. Par surcroît, le calcul de vérification des temps d'exécution révèle que chaque opération, prise isolément, a été effectuée dans un temps plus court que le temps alloué. Ceci permet à

l'ouvrier d'augmenter le nombre des opérations et de toucher par conséquent un salaire très élevé. Mais, en même temps, l'argument pour une révision des temps à allouer, pour l'exécution des divers travaux — entraînant une réduction de la rétribution — est fourni. Et demain, le patron demandera qu'un travail de bonne qualité soit exécuté dans un délai établi hier expérimentalement par l'exécution d'un travail de mauvaise qualité.

Un plan chronométrique, fixant des délais pour l'accomplissement des travaux, doit laisser suffisamment de jeu dans la succession des opérations différentes et doit en outre prévoir des temps raisonnables pour l'exécution de chaque opération.

En ce qui concerne le travail aux pièces proprement dit, la tendance actuelle vise à la standardisation des temps d'exécution, au groupement des travaux de réparation, à la normalisation — et au stockage — des pièces de rechange du matériel roulant. La standardisation des temps conduit à l'unification des méthodes d'organisation du travail; le groupement des travaux mène à la sériation des opérations, tandis que la normalisation des pièces de rechange entraîne la fabrication en série et la mécanisation du travail.

Le travail aux pièces est le moteur de cette tendance. Tous les accrocs, toutes les erreurs, de même que les difficultés d'adaptation de nombreux organes aux procédés nouveaux, ont des répercussions sur la production, partant sur les salaires. Les excès de zèle, particulièrement dans le domaine des études de temps, entraînent toujours des diminutions des salaires qui ne peuvent être comblées que par une augmentation de la production. De cette façon, les ouvriers sont intéressés directement à une organisation du travail aussi parfaite que possible. Quand elle est défectueuse, ils poussent avec vigueur à la suppression des défauts. Si la pratique du métier leur révèle un moyen de mieux organiser le travail, ils n'hésitent pas à proposer des améliorations. Ainsi, le travail aux pièces accélère la rationalisation.

Dans cet ensemble de difficultés et de dangers sociaux, la tâche de l'organisation syndicale se dégage aisément. En Allemagne, nous disposons de conseils d'entreprise pour exercer une surveillance serrée sur la fixation des temps d'exécution des travaux et sur la standardisation de ces temps. Surveiller ne saurait cependant suffire. Il faut, en sus de capacités étendues des représentants du personnel, une certaine puissance pour opposer un refus à des choses inadmissibles. Enfin, les travailleurs ont besoin d'une certaine dose de bon sens et doivent exercer une solidarité active et constante.

Une puissante organisation syndicale est l'unique moyen que possèdent les travailleurs pour prévenir que le travail aux pièces dégénère en un régime d'exploitation sans bornes.

FR. APITZSCH.

Contrepoids.

Les membres du Conseil d'administration de la Compagnie des Chemins de fer du Reich sont nommés par moitié par le Gouvernement allemand et par moitié par le Trustee en sa qualité de Représentant des obligations des Réparations.

Art. 11 (2) des statuts de la Compagnie des chemins de fer du Reich.

En même temps que le gouvernement du Reich, le Trustee a été appelé à désigner des successeurs pour trois membres sortants du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer allemands. Il a fixé son choix sur MM. Margot (français), Mance (anglais), et Dr. Silverberg (allemand). Ce dernier est le leader de la plus puissante organisation patronale allemande, la *Fédération des industries allemandes*. Le camarade Herrmann, premier représentant du personnel au Conseil d'administration, se trouve donc en face d'un adversaire de taille qui lui fait contrepoids grâce à l'internationalisme du capital.

En 1924, le Trustee n'a pas songé à opposer quelque chose à l'élément capitaliste allemand, alors qu'il l'aurait pu en nommant un membre du personnel.

Introduction de l'assurance-maladie dans les chemins de fer de Nouvelle-Zélande.

L'introduction d'une assurance-maladie vient de combler une lacune existant jusqu'à présent dans le régime des assurances sociales des chemins de fer de Nouvelle-Zélande. Pendant les premiers trois mois d'existence de la nouvelle caisse, tous les agents pourront se faire inscrire comme membres, sans distinction d'âge et sans visite médicale préalable. Ils auront à payer une cotisation uniforme de 2 shillings 6 pence par 4 semaines. Les agents qui s'affilient par la suite devront payer, suivant leur âge, des cotisations de 3 à 4 shillings par période de 4 semaines. Après expiration des trois premiers mois, la limite d'âge pour l'admission à la caisse d'assurance a été fixée à 40 ans. L'administration des chemins de fer verse un montant de 10 shillings pour chaque livre sterling de cotisations payées; elle prend en outre à sa charge tous les frais administratifs de la caisse.

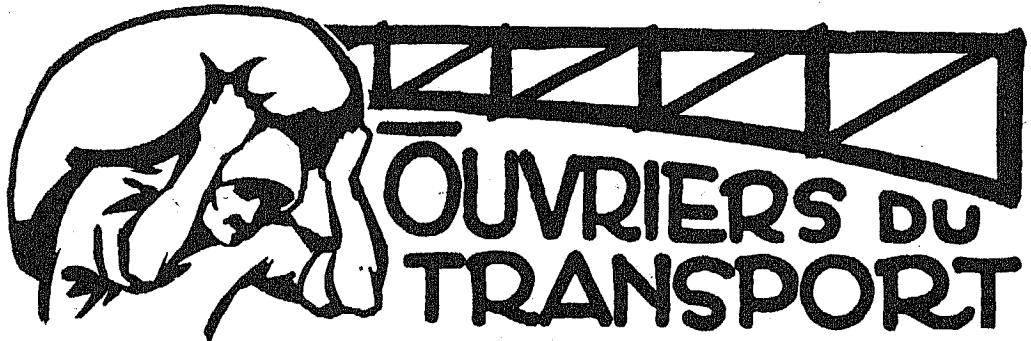
La caisse d'assurance est gérée par trois représentants des syndicats du personnel, deux représentants du ministère des Chemins de fer et le directeur général des chemins de fer.

L'indemnité de maladie versée par la caisse s'élève à £ 2.5- par semaine pendant les premiers six mois de la maladie et à £ 1.2.6 par semaine pendant une période ultérieure de six mois.

Un nouveau devoir des cheminots: assister au culte.

Le nouveau — et ancien — ministre des Communications de Yougoslavie, le Dr. Korosec, a estimé nécessaire d'informer dans une circulaire le personnel des chemins de fer de ce que, sous le nouveau régime de dictature royale, le service devra également être accompli consciencieusement et que les agents auront à rendre des comptes de toute infraction aux règlements. La communication que voici a en outre été affichée dans tous les lieux de service.

«Il a été remarqué que les chefs locaux, de même que le personnel de l'exploitation n'assistent pas au culte religieux les jours de fête officiels et qu'à ces occasions, les chefs négligent de présenter, comme il convient, leurs félicitations aux autorités civiles et militaires. L'ordre est donné par conséquent au personnel de l'exploitation et, en premier lieu, à tous les chefs locaux, d'observer à l'avenir ce devoir, pour autant que le service le permet.»



Problèmes du travail dans le port d'Anvers.

Introduction.

Aux yeux d'un observateur superficiel, la lutte menée par les ouvriers du port d'Anvers pendant les mois de juin et de juillet 1928, ne visait qu'à une amélioration des salaires. S'il faut en croire l'opinion générale, cette grève était l'œuvre des communistes ou, si l'on veut, des extrémistes.

Celui qui connaît à fond l'œuvre effectuée dans ce port d'importance mondiale, peut savoir cependant que dès les premières années de son existence, l'organisation des dockers avait établi un programme de revendications qui com-

portait entre autres les points suivants :

- pas de paiement des salaires dans des cabarets;
- construction d'abris destinés à l'embauchage des ouvriers;
- suppression des heures de travail excessives;
- meilleure prévention des accidents du travail;
- système d'embauchage aussi favorable que possible pour les dockers réguliers;
- participation financière du patronat aux mesures de prévoyance sociale.

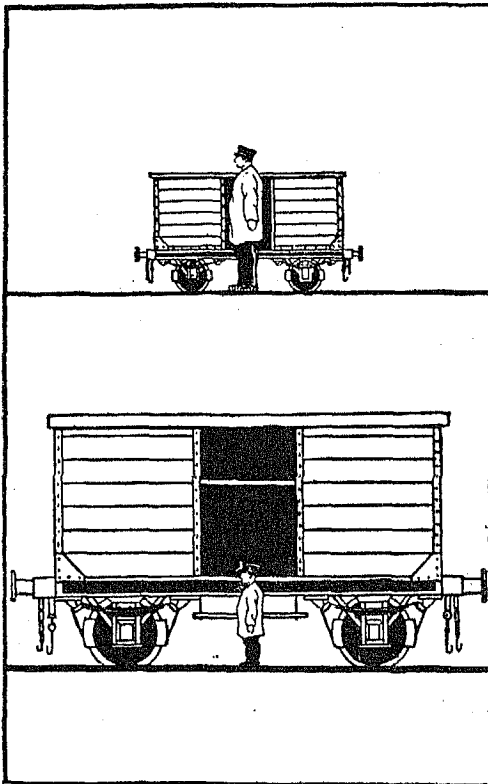
Bornons-nous à ces problèmes que l'organisation s'était proposé de résoudre lorsque l'occasion s'en présenterait et abstenons-nous d'en mentionner d'autres d'importance secondaire.

Il faut rappeler à quiconque veut avoir un aperçu quelque peu exact sur ce qui s'est produit ces dernières années dans les ports belges, que l'instabilité du coût de la vie nécessitait des modifications continuelles des salaires. La dépréciation de la devise belge en 1926 a eu logiquement comme conséquence que les montants nominaux des salaires devaient subir une augmentation considérable pour que ceux-ci puissent conserver le pouvoir d'achat voulu.

En 1914, le salaire journalier d'un débardeur était en moyenne de 6 francs; en 1919 il était de 11 francs. Le 1er janvier 1923 il avait monté à 22 francs; le 1er février 1924 à 29 francs et en novembre 1925 à 32 francs. A partir de juin 1926, les salaires journaliers ont augmenté tous les mois, pour atteindre, en mai 1927, le chiffre de 52 francs.

En 1914 et avant cette époque, il n'était point question de négocier avec le patronat. Lorsque, de temps à autre, une grève était déclanchée, les pourparlers nécessaires se faisaient par l'intermédiaire de représentants du Conseil municipal qui, à Anvers, s'occupe de l'exploitation du port. Fin 1919, une Commission paritaire des ports avait été instituée sur la proposition du ministre du Travail. Cette commission prit la décision que, pour chaque hausse de 18 points du chiffre-indice du coût de la vie, les salaires journaliers seraient relevés d'un franc. L'application de ce système d'échelle mobile n'a pas

La pratique de la rationalisation capitaliste.



L'ouvrier aux marchandises.

En haut. En janvier 1919, à la gare aux marchandises de Zurich, chargement et déchargement journalier: 252 wagons, avec un effectif de personnel de 315 hommes.

En bas. En août 1927, à la gare aux marchandises de Zurich, chargement et déchargement journalier: 549 wagons, avec un effectif de personnel de 225 hommes.

(Reproduit du «Cheminot», organe de la Fédération suisse des Cheminots).

marché sur des roulettes. Toujours cependant, les organisations ouvrières ont réussi à faire valoir leur influence et elles ont même pu, à quelques reprises, obtenir des majorations de 1 à 2 francs, en sus de ce que prévoyait l'échelle.

L'expérience nous avait cependant appris qu'à mesure que le nombre-indice du coût de la vie montait, la proportion entre le chiffre du salaire et son pouvoir d'achat devenait moins conforme à la réalité. C'était là une des raisons pour lesquelles l'organisation avait décidé de résilier la convention pour le 1er juillet 1928, afin de pouvoir exposer devant le patronat les arguments propres à le convaincre que les salaires ne devaient pas être adaptés au coût de la vie exprimé par des chiffres, mais au coût réel.

La lutte de juin et juillet 1928.

Nous nous attendions dans l'organisation à devoir conquérir en juillet 1928 par la lutte, ce que nous pensions être juste et équitable, au cas où les employeurs refuseraient de nous donner satisfaction.

Une anarchie complète régnait toutefois encore dans le port d'Anvers. Il donnait l'image qu'offraient avant 1900, les ports de Londres, Liverpool, Boston, Philadelphie, New-York etc. Tous ces ports étaient un domaine de travail pour les naufragés de la vie. Aucune régularité du travail; aucun respect de la part des employeurs pour leurs salariés et, naturellement, pas le moindre respect de la part des dockers pour leurs patrons, attendu qu'ils n'étaient les uns pour les autres pas plus que des anonymes.

Quiconque connaît quelque peu l'esprit révolutionnaire des dockers d'Anvers, esprit qu'ils ont en commun avec tous les dockers et qui est la conséquence de la façon dont est exécuté le travail, apprendra sans doute sans le moindre étonnement qu'un mouvement spontané pût se déclencher. Une petite étincelle suffit pour mettre le feu aux poudres.

Tous les racontars dans notre presse nationale, de même que dans la presse de l'étranger qui rêve de voir dans chaque grève des instigateurs bolchévistes, expliquent pourquoi on a affirmé à tort que les dockers d'Anvers n'attendaient qu'un coup de téléphone de Moscou pour déposer le travail. La réalité est que la grève de juillet 1928 fut une conséquence du mécontentement croissant au sujet des salaires et de l'accroissement du coût de la vie et qu'elle trouve surtout son origine dans l'irrégularité des possibilités d'embauchage.

Au cours des négociations menées pendant cette grève, nous avons souligné par conséquent que la question des salaires n'était pas seule d'une importance essentielle, mais que pour donner satisfaction aux dockers, il fallait plus parti-

culièrement se préoccuper de l'embauchage, de l'enregistrement et d'un salaire hebdomadaire garanti, si l'on voulait assurer à l'avenir la tranquillité dans le port.

Au moyen d'une campagne de presse, menée de pair avec les négociations, nous avons réussi à obtenir que le salaire minimum journalier fût porté de 52 à 56 francs et qu'une commission fût créée pour examiner l'ensemble du problème du travail dans le

port et proposer des mesures susceptibles d'améliorer la situation.

Du mois de juillet jusqu'au mois de décembre, nous nous sommes préoccupés de tous ces problèmes et nous croyons avoir trouvé une solution qui offre le plus de chances possible pour une réglementation favorable du travail.

Dans un prochain article, nous donnerons des détails sur le résultat de nos travaux.

C. M.

Dans les ports d'Afrique du Nord.

Par EDO FIMMEN

II.

Il y a, à part les causes données dans mon précédent article, un autre facteur qui entrave particulièrement le développement normal du mouvement syndical en Algérie. J'ai déjà souligné que ce pays riche et fertile n'est officiellement pas considéré comme une colonie, mais comme une partie de la République française, une et indivisible. Ceci veut dire que les lois qui sont en vigueur pour la France proprement dite, sont également applicables en Algérie; parmi ces lois évidemment aussi la loi sur les syndicats. Cette loi, qui date de 1884, prévoit que les citoyens français ont seuls le droit de siéger dans l'organisme directeur d'un syndicat, ce qui implique pour l'Algérie que les arabes qui, comme je viens de le dire, ne sont pas citoyens français, peuvent faire partie d'une organisation syndicale, mais ne peuvent jamais la diriger, pas plus d'ailleurs qu'un italien ou un espagnol.

Personnellement, j'ai vu un exemple frappant des conséquences funestes de cette application, en Algérie, de la loi française sur les syndicats. Dans un des ports algériens, nous avions une réunion à laquelle prirent part environ 250 dockers, tous arabes. Les discours ne manquèrent pas de plaire à l'auditoire, la grande majorité des assistants se déclara prête à s'affilier à un syndicat à fonder, qui adhérerait à son tour à la Fédération française des ports et docks. Tout marchait à souhait, lorsque vint à l'ordre l'élection du comité et qu'il se révéla qu'il était certes possible de recruter quelques centaines d'hommes pour la création d'un syndicat, mais non pas de trouver un seul homme qui pût siéger dans le comité indispensable à l'existence de ce syndicat. Car tous n'étaient que des arabes, nés et vivant, de même que leurs ancêtres, leurs pères, aïeuls, bisaïeuls et trisaïeuls, sur la terre algérienne, mais non pas citoyens de leur pays, proclamé partie de la France. La difficulté fut finalement résolue en telle sorte qu'on ne fonda pas de syndicat indépendant, mais qu'il fut décidé que l'organisation à créer, relèverait du syndicat de dockers d'un autre port, situé à une distance de 90 km.

Si, dans ces circonstances déplorables, il existe tout de même en Algérie un mouvement syndical, encore que faible, ce fait atteste non seulement du courage des quelques pionniers, mais prouve également que les arabes, en dépit de leur culture insuffisante, ne sont pas moins faciles ou plus difficiles à gagner pour l'organisation syndicale, que les ouvriers européens. Dans les six ports mentionnés, nous avons parlé dans des meetings bien fréquentés, sauf une exception. Et partout, nous étions écoutés avec une attention sympathique et trouvions les ouvriers prêts à se syndiquer, à s'affilier à l'organisation syndicale existant déjà ou à en fonder une où il n'en existait pas encore.

Il est également caractéristique pour l'esprit des ouvriers algériens de constater qu'ils payent des cotisations syndicales supérieures à celles de leurs camarades français, bien qu'ils soient plus mal payés que les ouvriers français et que la vie dans les ports algériens ne soit pas, ou à peine, meilleur marché qu'en France. Les dockers français payent en effet la somme énorme de 4 francs par mois; les dockers du port d'Alger — il y en a 276 de syndiqués — payent 5 francs et les marins qui ont un syndicat de 600 hommes dont, lorsque j'ai été les voir, 450 étaient à jour de leurs cotisations —, ce qui n'est vraiment pas mal — payent 8 francs par mois, soit le double de la cotisation payée par leurs camarades en France, tandis qu'une proposition est à l'étude tendant à relever la cotisation de 8 à 12 francs, dans le but de créer une caisse de grève.

A d'autres égards encore, l'organisation syndicale d'Alger peut servir d'exemple au mouvement syndical de la «mère patrie», car tandis qu'en France, il y a une forte décentralisation et que les dockers, les marins, les conducteurs d'automobiles et agents des tramways ont tous des syndicats locaux et des fédérations nationales séparées, les marins et dockers d'Alger sont réunis en une seule organisation ayant des sections séparées pour les deux catégories.

(à suivre).

Lourds impôts sur les autobus en Irlande.

Un projet de loi prévoit pour les autobus affectés au transport de voyageurs un impôt de circulation de 1 penny par mille, lorsqu'il s'agit de voitures pouvant transporter un maximum de 26 voyageurs et respectivement de 1 penny $\frac{1}{2}$ et de 2 pence pour les voitures pouvant transporter un maximum de 36 ou de plus de 36 voyageurs. Le ministre des Finances d'Irlande aurait en vue par cette imposition des autobus, outre une augmentation des recettes de l'Etat, d'environ 55.000 livres par an, une diminution de près de la moitié, du nombre des autobus en service.

Collaboration en Grande-Bretagne entre chemins de fer et automobiles.

Dans le but de reprendre et d'exploiter des lignes automobiles dans l'Ouest de l'Angleterre, la *Great Western Railway* et la *National Omnibus Co.* ont créé une nouvelle société ayant un capital en actions de 1 million de livres. On s'attend à ce que les services de la nouvelle société permettront non seulement de mieux faire face aux besoins du trafic, mais encore de créer des communications avec les localités éloignées non desservies par le chemin de fer.

Loi anglaise pour une plus grande sécurité de la circulation.

Après deuxième lecture dans la Maison des Lords, une proposition de loi présentée par le vicomte Cecil, a été soumise à la Commission pour la circulation. Cette proposition prévoit dans les grandes lignes ce qui suit: 1°) si l'on désire maintenir une limite de vitesse pour les véhicules automobiles, fixation d'une limite qui soit pratiquement observée; 2°) adoption d'un dispositif mécanique empêchant que les automobilistes roulent de façon imprudente, lors de la traversée de villages, carrefours et à d'autres endroits particulièrement dangereux; 3°) assurance obligatoire destinée à assurer une indemnité à des tiers sans ressources ayant subi des dommages ou ayant été blessés à la suite d'un accident; 4°) mesures préventives destinées à empêcher que des conducteurs incapables ou imprudents obtiennent un permis de conduire, ou aient la possibilité de continuer à conduire après avoir transgressé la loi.

Cantines pour le personnel des autobus et métropolitains de Londres.

La Compagnie générale des autobus londoniens vient de faire installer dans le garage de Leyton une cantine pour le personnel. Il existe à présent à Londres un total de 45 cantines à l'usage du personnel des autobus et des métropolitains. Une partie d'entre elles sont ouvertes toute la nuit. Un total d'environ 25.000 repas y sont servis par 24 heures. Avant emploi, la qualité des aliments est examinée par un expert chimiste. Un repas composé d'un plat de viande, légumes, dessert et pain beurré coûte 10 pence $\frac{1}{2}$.

L'organisation syndicale des chauffeurs belges.

Comme un nouveau succès de sa propagande pour l'organisation syndicale des conducteurs d'automobiles, l'Union belge des ouvriers du transport vient de créer une section de chauffeurs à Anvers.

Grève de chauffeurs de taxis à Barcelone.

A partir du 1er janvier a été promulguée en Espagne une nouvelle loi qui prévoit pour les conducteurs d'automobiles ayant occasionné un accident, de sévères peines d'emprisonnement. Pour protester contre cette loi, les chauffeurs de taxis de Barcelone ont proclamé une grève.

Un règlement a été introduit en outre pour les communications interurbaines et urbaines, prévoyant l'introduction de nouveaux signaux dans la circulation. Il est prescrit entre autres que les véhicules automobiles doivent être munis d'un dispositif indiquant la direction. L'application uniforme de la loi, préconisée par

l'organisation espagnole des ouvriers des transports comme indispensable, est compromise quelque peu par les dispositions spéciales pour la circulation locale. Ces règlements doivent toutefois rester dans le cadre de la législation générale.

Lutte à Chemnitz (Allemagne) contre le système des pourcentages.

Après la résiliation du contrat collectif, les conducteurs de taxis de Chemnitz ont présenté un cahier de revendications auquel les patrons répondirent en manifestant le désir d'introduire un système de pourcentages à la place du salaire fixe hebdomadaire existant jusqu'alors. Ils tentèrent en outre de supprimer le repos hebdomadaire, de même que l'organisation du travail par équipes. Il s'en suivit une lutte acharnée, dans laquelle les chauffeurs déclarèrent qu'ils renonceraient plutôt au contrat collectif que de consentir au scandaleux système des pourcentages; ils alléguèrent que le conducteur de taxi avait, comme tout autre chauffeur, droit à un salaire hebdomadaire fixe. Le mouvement se termina par une victoire ouvrière. Le patronat a accepté presque entièrement une sentence arbitrale, d'abord repoussée par lui et qui tenait compte des désirs des chauffeurs.

TRAMWAYS

Conclusion d'un contrat collectif national pour le personnel des entreprises municipales de tramways en Allemagne.

Après des négociations fort longues et difficiles, une convention a été passée le 14 décembre dernier pour la conclusion d'un nouveau contrat collectif national applicable aux entreprises municipales de tramways. Primitivement les municipalités tendaient à introduire plusieurs avilissements dans les conditions de travail existantes et les organisations du personnel ont dû faire de grands efforts pour écarter ces projets et tâcher d'obtenir quelques améliorations pour les salariés.

Nous faisons suivre ci-dessous un résumé très succinct des principales dispositions du nouveau contrat.

La durée du travail moyenne journalière est de 8 heures, à quoi s'ajoutent pour les receveurs et wattmen les travaux de préparation et de fin de service, de même que les délais nécessaires pour les virages aux points terminus. Ces délais sont rétribués pour autant qu'ils ne dépassent pas 5 minutes par heure, à raison de 100% du salaire intégral et ensuite à raison de 50%. Pour les travaux de préparation et de fin de service, le wattman a droit à 10 et le receveur à 15 minutes par tour de service, rétribués au taux normal. Aucune rétribution supplémentaire n'est accordée pour le travail des dimanches et jours fériés. Un congé annuel payé est accordé dans la mesure suivante:

après	1 année	de service	4 jours
„	3 années	„	7 „
„	5 „	„	10 „
„	10 „	„	14 „
„	20 „	„	17 „

Les agents âgés de plus de 45 ans ont droit à 3 jours supplémentaires. Dans les villes de plus de 500.000 habitants, où les ouvriers municipaux bénéficient d'une réglementation plus favorable du congé annuel, les agents des tramways peuvent également, par voie de conventions locales, obtenir une prolongation.

Quelques modifications ont en outre été introduites par rapport à l'indemnité de maladie, à la tenue de service, aux congés spéciaux pour raisons de famille etc.

La diversité des conditions existant dans les différentes villes d'Allemagne, fait que ce nouveau contrat ne constitue pas pour tous les agents un avantage identique. Dans la période à venir les organisations du personnel devront s'efforcer d'obtenir une plus grande uniformité

des conditions, afin de pouvoir par la suite engager une action pour des améliorations générales. Le nouveau contrat constitue un premier pas dans ce sens.

Mouvements revendicatifs aux tramways français.

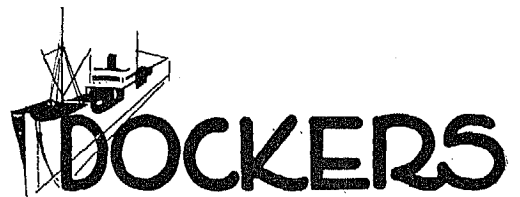
Après un mouvement de grève de huit jours qui prit fin le 6 janvier et au cours duquel le personnel fit preuve d'une solidarité admirable, le personnel des tramways de Calais réussit à obtenir, outre quelques autres avantages, des augmentations de salaires qui s'élèvent en moyenne à 1 fr. 75 par journée de travail.

A Reims, les agents des tramways ont commencé l'année par une grève de 36 heures, déclenchée après que toutes les tentatives de négociations et d'accord avec la direction eussent échoué devant l'attitude intransigeante de celle-ci. La grève qui fut totale donna lieu au maire d'intervenir. Ayant obtenu la promesse que le contrat ne serait pas rompu et qu'une commission arbitrale se réunirait pour examiner les revendications ouvrières, le personnel reprit le service le 2 janvier à 15 heures. Quelques jours plus tard, la Commission arbitrale se réunit avec le résultat que les salaires suivants furent établis (les anciens, taux sont indiqués entre parenthèses): receveurs et wattmen frs. 29,85 par jour (frs. 28,40); ouvriers spécialistes frs. 4.— par heure (frs. 3,77); manœuvres spécialistes frs. 3,50 (frs. 2,80); manœuvres frs. 3.— (frs. 2,45). Le personnel féminin des bureaux a reçu une augmentation de 50 francs par mois. Les résultats obtenus sont encore loin de donner satisfaction aux revendications présentées par le syndicat qui est fermement décidé à poursuivre ses efforts.

Après présentation d'un cahier de revendications des avantages ont en outre pu être obtenus à Nîmes (augmentation générale de 3 frs. par jour en moyenne, congé annuel payé de 7 jours), à Pau (augmentation de 2 francs par jour, majoration de la prime d'habillement, congé annuel de 6 jours) et à Nantes (augmentations allant de 10 à 20 francs par mois, majoration de la prime d'habillement, congé annuel de 13 jours etc.).

La Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux réclame le paiement d'un treizième mois pour 1928.

La Réunion du 3 janvier du Comité Exécutif de la Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux a décidé d'adresser à la Société Nationale des Vicinaux, la demande de payer à son personnel pour 1928 un treizième mois de salaire, toutes indemnités comprises. Pour motiver sa demande, la Centrale alléguait les décisions prises récemment tant par le Gouvernement belge que par la Société Nationale des Chemins de fer par égard à leurs salariés.



Les dockers hollandais vont à nouveau avoir un contrat collectif.

Depuis 1924, aucun contrat collectif n'existait pour les ouvriers des ports d'Amsterdam et de Rotterdam. En dépit de cette situation, l'Union hollandaise des ouvriers des transports réussit à maintenir les conditions existantes et en mars dernier, elles estima que le moment était venu de demander la conclusion d'un contrat. Elle saisit l'occasion pour présenter un cahier de revendications comprenant des demandes suivantes: pension de retraite au profit des dockers âgés de 65 ans, congé annuel de 6 jours pour les dockers permanents et, pour les dockers temporaires, congé d'un jour pour chaque groupe de 75 demi-journées de travail fournies pendant l'année, octroi aux travailleurs temporaires d'un salaire garanti de

deux demi-journées, une fois le travail commencé, meilleure répartition du travail de jour et de nuit, droit de regard pour les travailleurs au sujet de l'application du système d'enregistrement et extension du contrat collectif à toutes les catégories d'ouvriers des ports.

Pour commencer, les patrons firent ce qui était en leur pouvoir pour traîner la chose en longueur. Toutefois, ils viennent de faire une série de concessions qui semblent promettre que le nouveau contrat sera sensiblement meilleur que ne l'était l'ancien. Une commission paritaire de délégués ouvriers et patronaux sera créée pour étudier la question des pensions. Les patrons ont offert en outre trois jours de congé par an à tous les ouvriers permanents et temporaires munis d'une carte et ils étudient en ce moment la possibilité d'étendre ce congé à 6 jours pour les ouvriers permanents. En ce qui concerne la question du droit de regard des ouvriers, bien que la demande comme telle ait été repoussée, le patronat s'est déclaré disposé à examiner, de concert avec l'organisation, la possibilité d'accorder à celle-ci des attributions consultatives. Le contrat aura une durée minimum de deux ans, après quoi il serait prolongé automatiquement à moins de résiliation par une des parties.

Nouveaux succès pour les dockers français.

Les dockers français viennent d'augmenter d'un nouveau succès leurs récentes victoires; les ouvriers du port de La Rochelle-Pallée ont obtenu une augmentation de salaires. Le 3 janvier, ils avaient déclaré une grève pour obtenir une majoration de 2 francs du salaire journalier; le mouvement se termina le 11 janvier par une victoire ouvrière, les salaires ayant été augmentés à 37 francs. Les dockers de La Rochelle-ville qui avaient déclaré une grève de sympathie, ont repris le travail le même jour.

Un autre succès pour l'organisation syndicale est le renouvellement du contrat de travail pour le port de La Rochelle-Pallée comportant la priorité dans l'embauchage aux ouvriers syndiqués.

Conflit en Islande.

Un rapport reçu d'Islande annonce que les ouvriers du port de Hafnarfjord se trouvent en grève depuis le 1er janvier. Ils réclament que les ouvriers syndiqués aient, pour l'embauchage, la priorité sur les non-syndiqués.

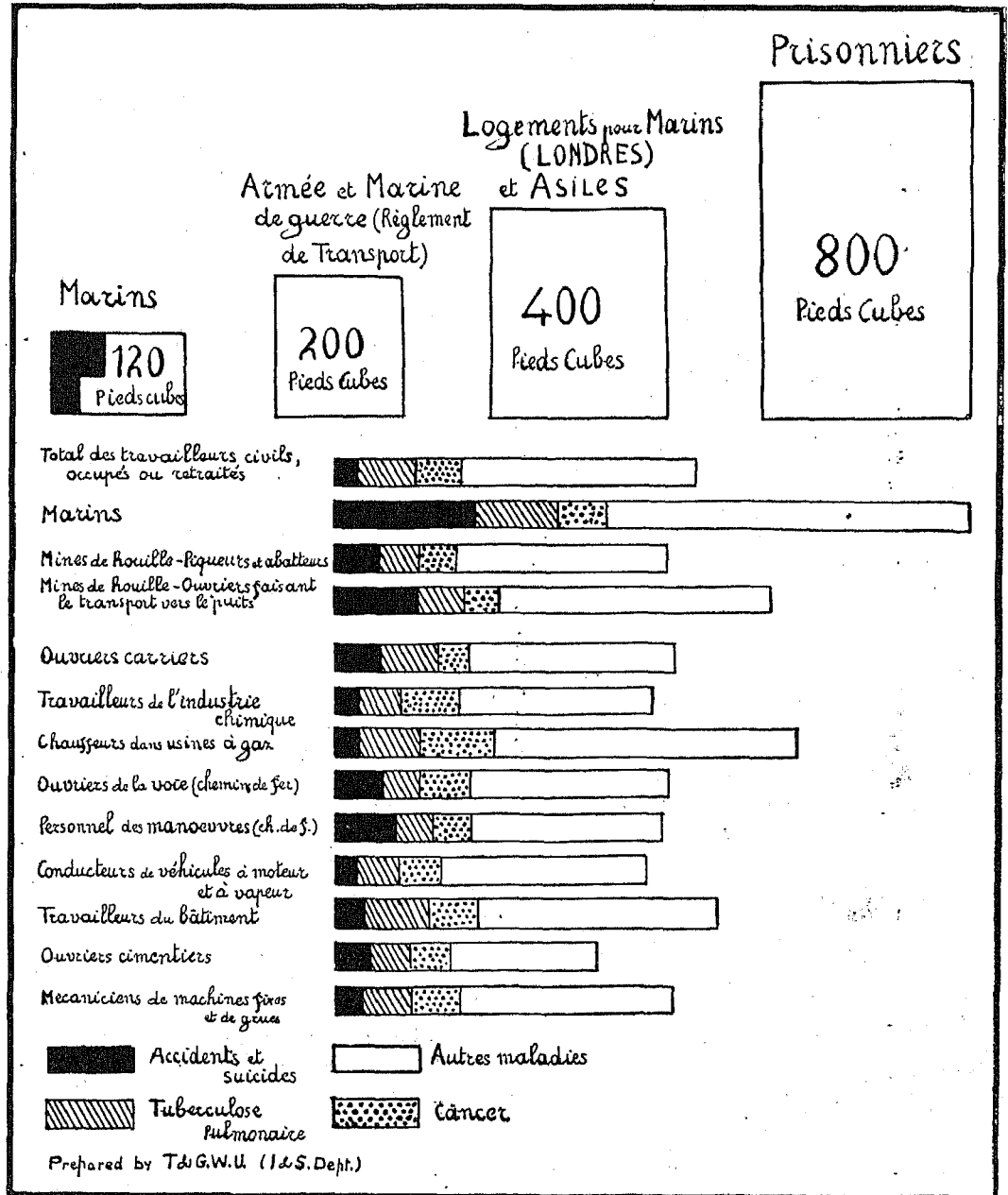
Grève d'ouvriers des transports de Rio de Janeiro.

Les ouvriers des transports au service de la «Companhia Cervejaria Brahma», une grande brasserie de Rio de Janeiro (Brésil) sont entrés en grève fin décembre dernier, pour une augmentation de salaire de 50 milreis (1 milreis = 3 frs. fr.). La société payait jusqu'à présent à ses chauffeurs 420, aux camionneurs 330 à 350 et à leurs aides 270 à 290 milreis par mois, tandis que les ces catégories de respectivement 500, 400 et 350 milreis par mois. Les heures de travail journalières sont de 12 heures. Sur les 300 ouvriers que le mouvement intéresse, six continuent le travail sous la protection de policiers armés. La Associação de Resistencia dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, adhérente à l'I.T.F., qui dirige le mouvement semble confiante de remporter une victoire.

MARINS

La vie du marin soi-disant saine.

Le troisième numéro du «Seafarer's Record», le nouvel organe de propagande de l'Union britannique des transports, contient les deux graphiques reproduits ci-dessous.



Hôtels et restaurants recommandés.

American Hôtel Amsterdam.

Hôtel de premier ordre.
Café-restaurant - Situation centrale.
Salles de réunions etc.
Prix modérés.

Inutile d'ajouter beaucoup de commentaires. Le premier dessin montre qu'en Grande-Bretagne, un malfaiteur dispose dans sa cellule de plus d'espace que six marins à bord d'un navire.

Le deuxième dessin indique les grands risques auxquels sont exposés les gens de mer en comparaison des travailleurs d'autres professions. On a pris comme base pour le parallèle le degré de mortalité par 1000 hommes adultes du total

de la population de Grande-Bretagne. Il en résulte nettement que la mort cherche et trouve un bien plus grand nombre de victimes parmi les marins que parmi d'autres catégories de la population laborieuse.

Il serait intéressant d'avoir des statistiques analogues relatives aux marins d'autres pays. Elles nous apprendraient probablement que les conditions n'y sont pas beaucoup meilleures.

Nouveaux contrats collectifs pour les cuisiniers et maîtres-d'hôtel navigants de la Galice espagnole.

La *Sociedad de Camareros y Cocineros Maritimos, Maîtres de Hotel, Enfermeros y Similares «La Internacional»*, de Vigo, une petite organisation de cuisiniers, maîtres-d'hôtel et autre personnel du service général adhérente à l'I.T.F., vient de signer deux contrats collectifs avec les compagnies de navigation s'occupant du transport d'émigrants. Ces contrats, l'un applicable aux cuisiniers, l'autre aux stewards, présentent quelques traits assez intéressants et remarquables.

Les compagnies s'engagent sous peine d'amende de 100 à 1.000 pesetas, selon les cas, à avoir recours à l'intermédiaire de l'organisation pour l'embauchage de nouveaux agents et à ne pas enrôler, pour le service des émigrants espagnols, du personnel non syndiqué. L'échelle minimum des effectifs prévoit un steward pour chaque groupe de 25 passagers (de 3ème classe) ou fraction de ce nombre et une femme de chambre, un cuisinier, un aide-cuisinier et un apprenti-cuisinier pour chaque groupe de 200 passagers ou fraction de ce nombre.

Les heures de travail normales sont de 8 heures par jour, un supplément de 50 % étant prévu pour les heures supplémentaires. Les taux des salaires journaliers sont les suivants (en pesetas):

Cuisinier	15,00
Apprenti-cuisinier	9,00
Aide-cuisinier	10,00
Steward	10,00
Infirmier	10,00
Femme de chambre	7,00
Infirmière	7,00
Garde de nuit	10,00
Cambusier	10,00
Plongeur	10,00

Les contrats définissent en outre les devoirs et obligations de chaque grade. Ils traitent également les cas de transgression des règlements et un trait intéressant à cet égard est celui qui refuse aux compagnies le droit d'infliger directement des punitions. Elles doivent soumettre chaque cas à une commission composée d'un représentant ouvrier et d'un représentant patronal, sous la présidence du président de la Commission paritaire.

Les contrats sont applicables à l'ensemble de la Galice, c'est-à-dire aux ports de Vigo, Villagarcia et Corunna et également à tous les navires étrangers faisant escale dans ces ports pour le transport d'émigrants. Ils sont entrés en vigueur le 1er janvier 1929 et seront valables pendant deux ans.

Grève en Islande.

Dans le numéro 21 de l'année 1928 de nos Communications de presse, nous avons fait mention de la résiliation du contrat collectif en vigueur pour les marins-pêcheurs islandais.

En ce qui concerne les pêcheurs, l'organisation a présenté les revendications suivantes : augmentation des soldes

mensuelles de 17 %; augmentation de 60 % des allocations de foie et octroi d'une prime de 1/2 % du prix de vente de la morue conservée sur la glace. Le 27 décembre, une proposition de médiation fut faite par l'arbitre. Elle tendait à accorder un relèvement des salaires de 7 1/2 %, une majoration de 25 % des allocations de foie et une prime de 15 % du salaire mensuel pour les travailleurs employés à la pêche de la morue à conserver sur la glace.

Cette proposition fut repoussée par les deux parties et une grève fut proclamée à partir du 1er janvier 1929. La grève qui englobe 600 à 700 hommes n'est pas encore complètement effective, à cause d'une riposte des armateurs. Il fait savoir que ceux-ci ont envoyé tous les bâtiments (30 navires plus 14 autres qui n'appartiennent pas à l'Association des armateurs et dont 6 battent pavillon anglais) à la pêche immédiatement avant le 1er janvier. Ces navires ne pouvaient pas être de retour avant la deuxième quinzaine de janvier. Le 17 janvier, 19 bâtiments étaient rentrés en Islande où les équipages mirent sac à terre. Les armateurs tâchent de retarder autant que possible la rentrée des navires en les faisant aller en Angleterre pour se défaire de leur pêche. De la sorte, ils forcent les équipages à rester à bord. La grève sera sans doute de longue durée, d'autant plus que les armateurs ont fait de gros bénéfices l'année passée.

Le 2 janvier dernier, le contrat collectif, applicable à 14 petits chalutiers qui font la pêche au moyen de longues lignes munies d'hameçons, a été renouvelé. De la sorte une augmentation des parts de pêche de 20 % plus une allocation d'un certain pourcentage pour chaque tonne de poisson, ont été obtenues.

Quant à la flotte marchande qui comprend 6 navires et pour laquelle le contrat collectif a également été résilié, un nouveau contrat n'a pas encore pu être conclu. Pour le moment quatre des navires se trouvent dans des ports islandais. Si, avant le 20 janvier, un nouveau contrat n'a pas été conclu, une grève sera également inévitable. Le mouvement englobe environ 70 hommes.

Les contrats collectifs en Scandinavie.

Le contrat collectif en vigueur pour le personnel du pont et de la machine, employé dans la navigation sur le lac Mïllar et dans les environs de Stockholm, a été prolongé d'un an.

Le contrat collectif, passé entre l'Association des armateurs sur les voies d'eau intérieures et l'Union des marins, a été résilié par les deux parties. Le contrat expire le 31 janvier 1929 et intéresse 500 à 600 hommes.

Les négociations entamées entre l'Association suédoise des armateurs et les organisations de marins ont dû être rompues le 17 janvier, aucun accord n'ayant pu intervenir. On ignore quand les pourparlers seront repris. Comme on sait, ce contrat expire également le 31 janvier.

Furusetth et la catastrophe du «Vestris».

Dans une polémique au sujet du naufrage du «Vestris», Andrew Furusetth, le vieux leader des marins américains, a affirmé entre autres: «Des accidents aussi graves que celui du «Vestris» se reproduiraient tant que nous continuerions à envoyer à la mer des navires montés par des officiers inexpérimentés et, ce qui est

pire, par des équipages qui ne sont pas en mesure d'effectuer les ordres donnés par les officiers expérimentés. A cet égard, les bâtiments américains se trouvent dans une situation pire que les navires européens et nous avons toute raison de nous attendre, non seulement à une répétition d'une catastrophe comme celle du «Vestris», mais même à des accidents encore plus terribles.»

Les marins européens n'ont jamais encore reçu, de la part de quelqu'un d'aussi sérieux et expert que Furusetth, un pareil compliment. On peut donc dire, généralement parlant, que les marins européens se trouvent, en ce qui concerne leurs connaissances professionnelles, à un niveau supérieur à celui des marins américains et cependant, leurs salaires ne peuvent point supporter une comparaison avec les soldes que touchent leurs collègues d'outre-Atlantique.



Les progrès de la langue auxiliaire.

«Sennaciulo» du 27 décembre dernier annonce que l'organisation suédoise des Jeunes socialistes qui occupe, avec ses 42.000 adhérents, la deuxième place dans l'Internationale des Jeunes socialistes, a adopté à son congrès de décembre dernier, de façon unanime la résolution suivante:

«Il faut que l'organisation s'emploie de toutes les manières en faveur de la langue internationale l'espéranto, et qu'elle invite ses membres à apprendre la langue et à l'utiliser dans leurs relations internationales. Il faut que l'organisation accorde un appui moral au mouvement espérantiste et se préoccupe d'arranger des cours d'espéranto par T.S.F.»

330 délégués assistaient à ce congrès.

Usage pratique de l'espéranto.

L'Office des relations internationales créé par le Gouvernement nationaliste chinois vient d'envoyer aux délégués espérantistes du monde entier des exemplaires d'un livre illustré qui décrit les dommages subis pendant l'occupation japonaise de Tsinan.

La direction de la Metro-Goldwyn-Mayer Co de Los-Angeles qui, jusqu'à présent, ne s'était pas intéressée à l'espéranto, parce qu'elle n'en avait pas besoin, a déclaré, suivant une interview reproduite par le «Heroldo de Esperanto» du 7 décembre 1928, que pour les nouveaux films parlants une «langue universelle était indispensable».

Aviation postale.

Le secrétaire général de la Ligue Internationale des P.T.T. espérantistes, rapporte le «Lien des P.T.T.», a reçu de la Direction des Lignes Farman la lettre suivante:

«Comme suite aux échanges de vues relatifs à l'emploi de l'espéranto dans l'aviation postale, nous avons le plaisir de vous faire savoir qu'après avoir examiné la question, nous considérons qu'en effet, seul l'espéranto est capable de remédier aux inconvénients causés par la diversité des langues.

En conséquence, la Direction des Lignes Farman a décidé de faire apprendre l'espéranto à son personnel navigant. L'aviation postale utilisant de plus en plus la radio, il est nécessaire que les stations radiotélégraphiques terrestres soient en mesure de correspondre avec nos avions en cette langue.

Aussi, par votre intermédiaire, nous attirons l'attention des radiotélégraphistes sur l'importance de l'étude de l'espéranto et nous formulons l'espoir que, grâce à leur collaboration efficace, la solution tant attendue du problème linguistique aura fait un pas de géant».