



# I.T.F.

## ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

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

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

### SOMMAIRE.

L'organisation de la Paix . . . . .	25
Contre le fascisme . . . . .	26
<b>Cheminots:</b>	
Les cheminots anglais réclament l'étatisation des réseaux ferrés et des services automobiles . . . . .	27
Les cheminots allemands et le plan Dawes . . . . .	28
<b>Ouvriers du Transport:</b>	
Problèmes du travail dans le port d'Anvers (II) . . . . .	29
<b>Dockers:</b>	
Notices . . . . .	30
<b>Tramways:</b>	
Notices . . . . .	30
<b>Automobilisme:</b>	
Notices . . . . .	30
<b>Marins:</b>	
Notices . . . . .	31
Tableau comparatif des salaires des marins de différents pays . . . . .	32
<b>Communications du Bureau:</b> . . . . .	32
<b>Espéranto:</b> . . . . .	32

## L'organisation de la Paix.

Les semaines écoulées nous ont prouvé une fois de plus combien la confiance des gouvernements et des peuples en leurs déclarations réciproques de pacifisme, est minime; et cela, en dépit de Genève et de Washington, en dépit de Traités de Locarno et de Pactes Kellogg.

Un quotidien hollandais publie le texte d'une prétendue convention militaire secrète entre deux Etats voisins. Immédiatement, la presse du monde entier s'en saisit. L'opinion publique dans différents pays s'agite et se monte: pour son gouvernement, et pour son peuple, contre le gouvernement et contre le peuple d'un autre pays. Des interpellations sont faites dans tous les Parlements; les gouvernements font des déclarations qui sont acceptées sans la moindre hésitation, comme s'il ne s'était jamais produit qu'un gouvernement fasse une déclaration sciemment fausse!

Toute cette histoire de publication d'un faux document illustre de façon saisissante combien il faut peu de chose pour exciter les instincts nationalistes et chauvinistes des peuples et pour créer une atmosphère de guerre et de menace de guerre. Elle a fait ressortir de façon brutale combien peu le monde, y compris la classe ouvrière, a appris par la guerre mondiale — la dernière des guerres — et combien l'on a oublié pendant les dix années écoulées depuis la conclusion des Traités de Paix.

Plus que jamais, la vigilance s'impose; plus que jamais une progagande incessante contre la guerre est nécessaire. Cependant, plus que toute autre chose, il est nécessaire que le mouvement ouvrier prenne, nationalement et internationalement, les mesures voulues pour arriver à une opposition organisée contre le danger de guerre menaçant.

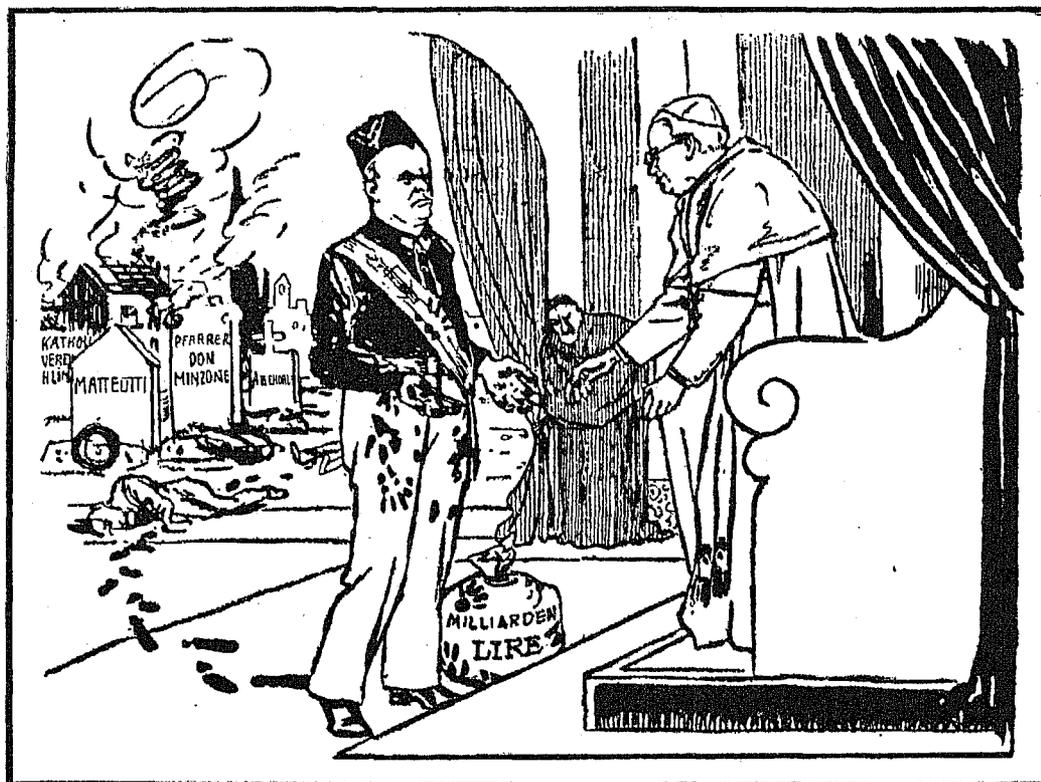
Le Congrès international pour la Paix, organisé par la F. S. I. en décembre 1922, l'a nettement exprimé:

«Le prolétariat, dans sa lutte pour la Paix, ne connaîtra plus ni trêve ni repos, parce que décidé à la résistance la plus vive et la plus impitoyable, et résolu, plutôt que de devoir combattre de nouveau côte à côte avec la bourgeoisie, à descendre dans la rue et à lutter en faveur de la paix, même contre la bourgeoisie, par la révolte générale.»

On a négligé jusqu'à présent de prendre même les toutes premières mesures de préparation à cette lutte. Il est plus que temps de se mettre à la tâche.

# CONTRE LE FASCISME.

## Reconciliation.



(Wiener Arbeiterzeitung).

## Le fascisme, un danger de guerre permanent.

Les armements du gouvernement italien fasciste — terrestres, navals et aériens — ont lieu à une allure sans cesse accélérée et prennent un caractère de plus en plus menaçant.

Le Conseil des ministres fasciste vient, dans sa réunion du 25 février, de décider la construction de 2 cuirassés, 2 croiseurs légers, 4 destroyers et 5 sous-marins. L'adjudication de la construction est déjà en cours et l'on commencera les travaux ce printemps. Y compris les dernières commandes, le gouvernement fasciste a augmenté jusqu'à présent la marine de guerre italienne de pas moins de 6 cuirassés, 18 croiseurs légers, 24 destroyers et 30 sous-marins ! Il ne faut pas oublier avec cela que le gouvernement fasciste a fait construire ces dernières années, à l'aide des ressources de l'Etat, un grand nombre d'unités modernes pour la... flotte marchande, navires géants, pouvant marcher à une allure non surpassée jusqu'à présent, dont la construction ne se prête guère aux transports commerciaux et qui ne peuvent par conséquent n'être utilisés qu'à perte dans la marine marchande. Ils sont entretenus au moyen d'énormes subventions de l'Etat afin de pouvoir, à un moment donné, être équipés de canons et transformés en peu de temps en des navires de guerre conformes aux exigences modernes.

(Congrès international fasciste).

## La reconnaissance des cheminots italiens.

«Libertà», l'organe de la concentration antifasciste (dont font partie la Confédération italienne du Travail et les partis social-démocrates) reproduit la résolution votée à Prague dans laquelle les cheminots de l'I.T.F. expriment leur solidarité avec les camarades italiens et y ajoute ce qui suit :

«Il s'agit ici d'une expression de solidarité fraternelle qui acquiert une grande valeur, non seulement à cause de l'importance de l'organisation dont elle émane, mais encore à cause du moment auquel elle se fait entendre. Les cheminots de la Fédération d'Amsterdam disent à leurs camarades italiens, outre l'affirmation de leur affection et de leur foi, des paroles d'incitation à poursuivre la lutte contre la tyrannie, en surmontant tous les obstacles et toutes les tromperies.

Interprètes des cheminots italiens auxquels le fascisme refuse la possibilité d'exprimer librement leur pensée, nous adressons aux congressistes de Prague nos remerciements émus, nous rendant pleinement compte de la signification politique et de la valeur morale de l'ordre du jour qu'ils viennent d'adopter au nom des libertés politique et syndicale, inséparables entre elles, et au nom des Traités internationaux que le fascisme renie et foule aux pieds.»

## Le pape pardonne!...

... Si aujourd'hui, le pape fait la paix avec le gouvernement fasciste, il faut bien que son regard se porte plus loin, au-delà de ceux confiés à sa protection spirituelle, car en dehors de ses brebis, il y a également des êtres humains. Il apercevra dans ce cas des centaines de visages contractés par l'agonie, des simples ouvriers agricoles assommés par les chemises noires, payés par les patrons pour ces méthodes d'intimidation, des syndicalistes fidèles à leur foi comme le soldat l'est à sa bannière, jusqu'aux grands apôtres dont les noms ne mourront jamais. . . . Au-dessus des morts et des vivants, les figures d'un Matteotti et d'un Amendola s'élèvent dans l'histoire, non vengées, une honte éternelle pour ceux qui les firent assassiner. . . .

Tout cela, le Vatican l'a pardonné. . . .

(Wiener Arbeiterzeitung).

## Comment on crée les adhésions au fascisme.

On sait depuis longtemps que dans le fascisme tout est factice et empathique, mais on ne connaît pas toujours les ruses employées pour obtenir les adhésions soi-disant spontanées. Le cas suivant en donne un exemple caractéristique. Le directeur général des chemins de fer de l'Etat, M. Oddone, avait donné aux chefs de service l'instruction de préparer les listes des agents entrant en ligne de compte pour une promotion au 1er janvier 1929. Pour des raisons d'économie, seul le tiers parmi les agents meilleurs devait être inscrit sur ces listes. Lorsque le travail était presque terminé, le secrétaire de l'association des cheminots du parti fasciste, le commandeur Barisonzo, qui occupe aux chemins de fer le rang d'inspecteur, se présenta chez le directeur (ce qui était comme si un sous-lieutenant se mettait à parler au commandant en chef de l'armée) et lui dit que la Commission pour l'avancement pouvait s'épargner la peine d'inscrire sur la liste des agents proposés pour la promotion ceux non affiliés à l'Association fasciste des cheminots, vu que ces avancements seraient annulés. Devant une affirmation aussi nette, le directeur se hâta de faire vérifier jusqu'à quel point les agents proposés pour l'avancement étaient inscrits au parti et il constata que 60 % n'y adhéraient pas. Ceci lui donna lieu de lancer une circulaire *invitant* tous les cheminots à adhérer à l'Association fasciste.

Vu que l'incident avait percé, nombreux sont ceux qui se firent inscrire. . . afin d'être promus.

(Libertà).

# CHEMINOTS

## Les cheminots anglais réclament l'étatisation des réseaux ferrés et des services automobiles.

La Grande-Bretagne se trouve devant le grave problème des transports et son gouvernement ne sait comment le résoudre. C'est pour cette raison qu'il a créé une Commission chargée d'étudier les problèmes découlant du développement de la circulation routière et, à l'effet d'assurer un emploi des moyens de transports disponibles en Grande-Bretagne (y compris le cabotage et la navigation des bacs) au mieux des intérêts de la communauté, d'examiner si des mesures peuvent être prises et dans l'affirmative quelles sont celles susceptibles d'assurer une meilleure ordonnance et un meilleur contrôle des moyens de transport, et de rechercher, pour autant que cela lui semble souhaitable dans l'intérêt du public, quelles sont les mesures propres à assurer une exploitation et un développement coordonnés.»

Comme autorités dans le domaine de l'industrie des transports, la Commission a reconnu, outre les directions des compagnies de chemins de fer, les leaders des syndicats des cheminots. Ceux-ci eurent donc l'occasion de formuler leurs critiques, destructives aussi bien que constructives, concernant la situation actuelle et ils ne manquèrent pas de profiter de cette occasion.

Le premier expert syndical entendu par la Commission fut le camarade Cramp qui commença en constatant que l'essor inouï de la circulation avait donné naissance au problème de la sécurité. Il appuya cette affirmation sur les chiffres comparatifs suivants concernant les accidents :

<i>Circulation routière.</i>			
	<i>Tués</i>	<i>Blessés</i>	<i>Total</i>
1926	4.886	133.888	138.774
1927	5.329	148.575	153.904
<i>Chemins de fer.</i>			
	<i>Tués</i>	<i>Blessés</i>	<i>Total</i>
1926	291	22.740	23.031
1927	360	24.717	25.077

Il attribua le grand écart qui ressort de ces chiffres, aux nombreuses mesures de sécurité prises par les chemins de fer et signala que, généralement parlant, les personnes employées aux transports automobiles n'ont à subir aucun examen médical ou visite des yeux, et qu'en outre leurs heures de travail ne sont assujetties à aucune réglementation. Les

cheminots par contre doivent connaître à peu près 280 instructions générales et un grand nombre d'instructions complémentaires et doivent subir des examens à ce sujet. Quant aux transports automobiles, une fois le permis de conduire délivré, aucun contrôle n'a lieu concernant la connaissance des prescriptions pour la sécurité.

Dans le domaine économique, le développement des transports sur route a abouti à une concurrence déloyale et ruineuse entre le chemin de fer et l'auto. Il est vrai que la concentration des nombreuses compagnies de chemins de fer en quatre grandes sociétés, prévue par la loi sur les chemins de fer de 1921, marque un progrès; toutefois, il subsiste une concurrence considérable et beaucoup de double emploi entre les réseaux. L'Union nationale des cheminots anglais considère que l'industrie des transports constitue un service public et doit par conséquent être administrée par la communauté, manière de voir qui donna lieu au camarade Cramp d'inviter la Commission à envisager la question de l'étatisation. Il affirma qu'aucune difficulté d'ordre financier n'existe. La valeur réelle des actions des chemins de fer anglais se chiffre, selon des évaluations récentes, à 746 millions de livres, contre une valeur nominale de 1.086 millions. Il proposa l'acquisition par l'Etat de ces actions à leur valeur cotée et l'émission à cet effet d'un emprunt portant 5 % d'intérêts. La charge du service de ces intérêts, se chiffrant à 37.3 millions de livres, est supportable, si l'on considère que dans une année aussi défavorable que le fut 1927, les quatre grands consortiums de chemins de fer versèrent une somme de 42,5 millions de livres en dividendes. Cramp compléta sa proposition en ajoutant qu'une caisse d'amortissement devrait être créée, à l'instar de ce qui a été fait pour les entreprises municipales. L'avantage de l'étatisation serait que les chemins de fer viendraient à se trouver sous une direction unique adoptant une politique unique de transports.

Cramp proposa en outre la création d'une administration des routes qui aurait à régler et à surveiller l'ensemble de la circulation routière. Les lignes automobiles appartenant déjà aux chemins de fer et celles dépendantes de ceux-ci devraient également être étati-

sées. Les frais d'entretien du réseau routier devraient être supportés en première ligne par une caisse créée à cet effet et alimentée par des taxes à percevoir des usagers des routes. Cramp demanda avec insistance que des prescriptions concernant les aptitudes physiques fussent édictées pour les travailleurs occupés aux transports sur route et que les entreprises de ces transports fussent obligées par la loi, tout comme les chemins de fer, à conclure, avec les syndicats de leurs salariés, des conventions collectives régissant les salaires, heures de travail et autres conditions de travail. Il fallait également que les accidents de la circulation soient soumis à une enquête aussi minutieuse que c'est le cas pour les accidents de chemins de fer et qu'en outre tous les propriétaires de véhicules automobiles soient tenus de contracter une assurance.

Cramp ne soumit pas de projet détaillé d'étatisation; il s'agissait surtout pour lui de soulever le principe. Toutefois, il se déclara disposé à présenter un projet si la Commission se décidait à faire une recommandation dans le sens de l'étatisation.

Le camarade Walkden, secrétaire général de l'Association des employés des chemins de fer défendit également devant la Commission l'opinion que l'administration par l'Etat était l'unique solution pour sortir du chaos actuel. Il fallait selon lui que le ministère des Transports soit nanti de pouvoirs étendus pour reprendre les chemins de fer et les réorganiser selon un plan qui engloberait également les autres moyens de transports. Pour autant que certains moyens de transports resteraient aux mains d'entreprises privées, il faudrait les placer sous la surveillance du ministre des Transports. D'une autre façon, un développement coordonné des moyens de transports, tenant compte de l'évolution de l'agriculture, de la naissance de nouvelles industries et des problèmes de l'urbanisme, était inconcevable.

Il fallait, en régime de régie directe, que le ministre des Transports et le Gouvernement portent la responsabilité de la politique générale des transports, tandis que l'administration et l'exploitation des chemins de fer seraient confiées à une petite commission permanente composée de représentants des administrations de l'Etat et du personnel. Cette commission devrait être assistée par des organismes consultatifs, comprenant des représentants du commerce, de l'industrie et des autorités locales. Le côté financier de l'étatisation fut traité par Walkden dans un sens analogue que par Cramp. Pour résoudre le problème de la circulation automobile, Walkden proposa également la création d'une administration des routes de l'Etat. Celle-ci fonctionnerait de façon identique que l'administration proposée pour les chemins de fer. Elle acquerrait des entreprises de

transport et de communications, ferait des transports sur route un service d'alimentation du trafic des chemins de fer et tendrait à rendre superflue la construction de nouvelles lignes. On constaterait sans doute ainsi, que, pour obtenir un meilleur rendement, certaines entreprises devraient être confiées aux administrations municipales et que vice-versa certaines entreprises municipales devraient être confiées à l'administration de l'Etat.

La circulation automobile n'entrant pas en ligne de compte pour l'étatisation, c'est-à-dire celle n'ayant aucun but industriel, devrait être soumise à une réglementation légale, comprenant des prescriptions concernant les aptitudes physiques des conducteurs d'automobiles, l'obligation de régler les salaires et les conditions de travail par la voie de conventions avec les syndicats, édicton de prescriptions concernant la charge maximum, enquête en cas d'accidents de la circulation, assurance obligatoire, perception d'une taxe sur la circulation etc. etc.

Attendu que les compagnies de chemins de fer possèdent déjà un certain nombre de canaux, ports et docks, l'étatisation de ces entreprises serait facilement réalisable. Une fois ce premier pas de fait, l'acquisition des autres entreprises par le ministère des Transports, serait relativement simple. Pour terminer, la navigation aérienne devrait également être placée sous le ressort du ministère des Transports.

Une discussion fut engagée devant la Commission sur la question de savoir dans quelle mesure les usagers des moyens de transports doivent participer à l'administration et à la direction des entreprises de transports et de communications. Walkden ne désire pas les admettre à participer à la gestion, mais simplement les appeler à siéger dans des organismes consultatifs.

Le camarade Bromley, secrétaire général de l'Association des mécaniciens et chauffeurs, plaida également en faveur de l'étatisation. Il signala plus particulièrement qu'une entreprise de chemins de fer exploitée par l'Etat est mieux qu'une compagnie de chemins de fer, dont la préoccupation première est de réaliser des bénéfices, en mesure d'organiser l'entreprise sur une base scientifique. Il signala également que, dans une administration étatisée, la concurrence entre compagnies de chemins de fer était supprimée, tandis qu'actuellement, chaque compagnie cherche à transporter aussi loin que possible sur ses propres lignes les marchandises qu'on lui a confiées. Bromley s'occupa de façon détaillée du problème de la circulation automobile et demanda que la délivrance du permis de conduire fût rendue dépendante des aptitudes physiques et que la durée du travail des travailleurs des transports sur route fût limitée par la loi.

## Les cheminots allemands et le plan Dawes.

Le Comité Exécutif de l'I.T.F. a envoyé la lettre ci-après au Comité des Experts actuellement réuni à Paris:

Amsterdam, le 23 février 1929.

Au Président du Comité des Experts,  
Paris.

Monsieur le Président,

L'adoption du plan des experts et la conclusion des accords passés à Londres le 16 août 1924 entre les gouvernements signataires du Traité de Paix de Versailles, ont amené une détente sensible dans la situation politique des pays en cause et ont également notablement favorisé le but visé, à savoir l'assainissement de l'économie européenne et allemande. Reconnaissant la haute importance de ce but pour le bien-être des classes laborieuses de tous les pays, la Fédération internationale des ouvriers du transport et les organisations y adhérentes ont, dès le début, accordé une attention particulière, non seulement à l'établissement des accords survenus, mais encore à leur fonctionnement et aux résultats auxquels ils ont abouti.

La Fédération internationale des ouvriers du transport, groupant 1.200.000 travailleurs des chemins de fer, a dirigé plus particulièrement l'étude des conséquences découlant de l'application du plan des experts et des accords de Londres de 1924, sur la Compagnie des chemins de fer allemands nouvellement créée. Dans cette étude, elle a pu constater que plusieurs de ces conséquences, tout en entravant grandement ses efforts, vont à l'encontre des principes fondamentaux énoncés dans la partie XIII du Traité de Paix de Versailles. L'introduction du principe purement bénéficiaire dans l'administration d'une entreprise, exploitée jusque là en régie directe, et l'octroi simultané à la direction de cette entreprise, d'attributions d'administration publique, constituent une entrave insolite aux efforts tendant à l'amélioration du sort des salariés. Il est contraire à la justice sociale que, par un acte juridique international, l'administration de la Compagnie des chemins de fer allemands obtienne qualité pour établir en toute liberté la réglementation des heures de travail, pour ne citer qu'un exemple, et que, de cette façon, le personnel de la Compagnie soit privé de tous moyens d'œuvrer pour des améliorations, soit par la voie d'une législation nationale ou internationale (convention de Washington), soit par la voie d'activité syndicale. Cette autonomie de la Compagnie des chemins de fer allemands, fondée sur une convention internationale et consacrée par la loi, impose au personnel un régime d'heures de travail qui est non seulement en opposition aux aspirations de l'organisation internationale du Travail et des pays ayant voté la Convention de Washington, mais encore, selon l'avis d'une commission d'experts créée par le gouvernement allemand afin d'enquêter sur la

sécurité aux chemins de fer du Reich, à considérer comme un facteur important d'insécurité. L'application, si importante, des mesures visant la prévention des accidents et la protection de la santé du personnel a également été soustraite, en ce qui concerne la Compagnie des chemins de fer, au contrôle exercé généralement en Allemagne par l'Etat. Le nombre des cas de maladie et d'accidents ayant affecté le personnel de la Compagnie des chemins de fer a atteint, en dépit de tous les dispositifs de sécurité et d'autres mesures pour la prévention des accidents, un niveau disproportionné élevé pour l'Allemagne. Ce fait autorise la conclusion que l'absence d'un contrôle de l'Etat favorise la négligence dans le fonctionnement du service de l'hygiène et de la prévention des accidents. De la sorte, la Compagnie des chemins de fer allemands, étant la compagnie de chemins de fer la plus importante du monde, constitue, en raison du retentissement de ses actes, une entrave au progrès social dans d'autres pays.

La Fédération internationale des ouvriers du transport estime qu'il est de son devoir de signaler, à l'occasion des travaux pour un règlement définitif du problème des réparations, que l'application de la réglementation créée pour les chemins de fer a abouti en Allemagne à une injustice sociale: les cheminots allemands sont devenus des citoyens de moindre ordre qui éprouvent, à côté de lourds soucis économiques et de privations, la sensation d'être opprimés et privés de leurs droits.

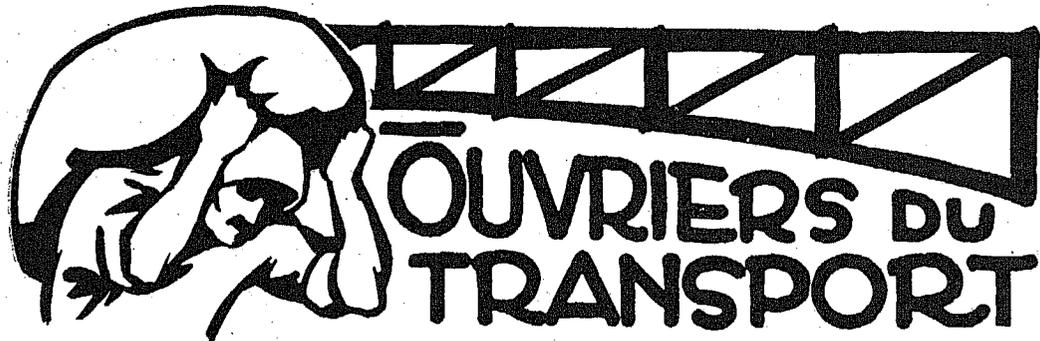
A l'effet qu'il soit mis fin aux anomalies esquissées ci-dessus, la Fédération internationale des ouvriers du transport se permet d'insister pour que le règlement définitif se préoccupe avant tout d'éviter que le mécanisme des paiements des réparations porte plus particulièrement atteinte aux conditions d'existence et de travail d'une partie du peuple allemand, et de veiller par conséquent à ce que le personnel des chemins de fer allemands soit protégé de tous désavantage en comparaison des autres ouvriers, employés et fonctionnaires allemands.

Les soussignés, mandatés par les organisations groupées dans la Fédération internationale des ouvriers du transport, et au nom de deux millions d'adhérents, sollicitent le Comité des Experts de bien vouloir recevoir une délégation de ladite Fédération, lui procurant ainsi l'occasion d'exposer de façon plus détaillée la manière de voir des cheminots et ouvriers des transports de 33 pays.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre haute considération.

Le Comité Exécutif  
de la Fédération internationale  
des ouvriers du transport.

(signé) C. T. CRAMP, *Président*.  
J. DÖRING CHARLES LINDLEY  
M. BIDEGARAY AUGUST FORSTNER  
EDO FIMMEN N. NATHANS



## Problèmes du travail dans le port d'Anvers.

### II.

#### *Les desiderata des ouvriers du port.*

La grève de juillet se termina par un compromis aux termes duquel le salaire journalier était relevé de façon générale de 4 francs et une Commission d'études chargée d'examiner plus à fond le problème du travail dans le port.

Le président de cette Commission d'enquête invita les délégués ouvriers et patronaux à présenter par écrit leurs desiderata. L'Union belge des ouvriers du transport eut ainsi l'occasion de formuler, dans un commentaire à ses revendications, son opinion relative aux problèmes auxquels on se heurte en tâchant d'arriver à une meilleure réglementation du travail. Il ressort nettement de ce commentaire que notre organisation vise à une restriction de l'excédent de la main-d'œuvre.

#### *Nombre des dockers disponibles.*

Il n'est pas possible d'indiquer avec certitude le nombre des travailleurs qui s'offrent journellement pour le travail dans le port et le nombre de ceux qui travaillent quotidiennement. Sachant toutefois qu'environ 95 % des dockers sont syndiqués, nous évaluons, sur la base du chiffre de nos effectifs et de celui des autres organisations d'ouvriers des ports, à un maximum de 19.000 le nombre des ouvriers qui viennent au port pour y travailler. Ce chiffre comprend tous ceux qui sont occupés au chargement et déchargement de bâtiments affectés aussi bien à la navigation maritime qu'à la navigation intérieure, de même que les ouvriers employés au transport de marchandises à destination et en provenance du port.

#### *Comment une restriction de l'excédent de la main-d'œuvre est-elle possible ?*

Notre réponse à cette question était la suivante. Tous les travailleurs qui désirent entrer en ligne de compte pour un travail quelconque dans le port devraient être enregistrés par un organisme officiel. Lors de l'inscription, une carte leur serait remise, destinée à obtenir que seuls les porteurs d'une pareille carte soient admis au travail dans le port. Il faudra que la carte indique pour quel genre de travail l'intéressé désire être recruté. Il aura le droit d'indiquer à côté du genre de travail auquel il veut être employé, quelques autres travaux secondaires. Après une certaine période de transition, les ouvriers enregistrés seraient seuls à être engagés pour le travail du port. Parmi les

ouvriers enregistrés, ceux uniquement qui, dans le courant d'un certain nombre de mois, auront travaillé un nombre de jours déterminé, seront, après la période de transition, considérés comme ouvriers permanents.

#### *Comment répartir les dockers en catégories ?*

Anvers est un port d'une grande importance. L'exploitation du port se fait cependant selon un système de petites entreprises. Les us et coutumes ont fait en outre que les dockers anversoises sont spécialisés, davantage que dans d'autres ports. Nous avons proposé par conséquent de les répartir en 10 catégories principales, selon le tableau suivant :

1. Chefs d'équipe et surveillants d'équipes;
2. Marqueurs et chefs-marqueurs;
3. Contremaîtres des corporations du bois;
4. Ouvriers arrimeurs;
5. Ouvriers du minéral;
6. Ouvriers charbonniers;
7. Chargeurs de bois;
8. Ouvriers des nations;
9. Conducteurs d'auto-tracteurs et camionneurs;
10. Conducteurs d'engins mécaniques.

Vu qu'une meilleure réglementation dans le port d'Anvers devait en première ligne reposer sur un système d'embauchage autre que celui appliqué jusqu'à présent, on comprendra qu'un bouleversement total des usages établis dut avoir lieu. Nous avons proposé de procéder dans le délai le plus court à l'embauchage des ouvriers dans un certain nombre de locaux d'embauchage

fixes. Par l'adoption de cette méthode, il fut possible de briser avec l'ancienne routine, de fixer des heures déterminées pour l'embauchage et d'éviter qu'il y ait à certains endroits un excédent et à d'autres un manque d'ouvriers — ainsi que c'était souvent le cas jusqu'à présent.

#### *Ouvriers de réserve.*

L'activité quotidienne dans un grand port — et plus particulièrement dans un port qui se trouve à 44 km. de la mer, à une voie d'eau naturelle où les marées se font sentir et qui est de plus, comme Anvers, avant tout un port en bassins — offre une image très variée. Il en résulte qu'aucun patron — et cela certainement pas lorsque leur nombre est aussi grand que c'est le cas pour Anvers — n'est en mesure de dire combien d'ouvriers il emploiera par 24 heures le mois suivant. Il faut tenir compte en effet, outre de la possibilité de crises économiques dans l'industrie; de l'influence des éléments de la nature sur l'entrée et la sortie des navires.

Vu que le chargement et le déchargement rapide des bâtiments maritimes est une première condition pour pouvoir tenir tête à la concurrence, le travail dans les ports exige qu'un grand nombre d'ouvriers de réserve soit disponible en cas de besoin. Ajoutons à cela que, par exemple, l'importation de bois des pays scandinaves est interrompue chaque année pendant 4 à 5 mois, à cause du gel dans les ports de ces pays, et il sera évident pourquoi dans un port de cette importance mondiale, il existe un pourcentage si élevé d'ouvriers qui ne travaillent jamais régulièrement 6 jours par semaine.

Pour remédier à cet état de choses, nous avons proposé qu'après six mois d'application du système d'enregistrement des dockers, une commission spéciale détermine le nombre des ouvriers de réserve.

#### *Base pour une assurance contre le chômage.*

Les patrons d'Anvers n'ont jusqu'à présent jamais rien fait pour secourir les ouvriers du port en chômage. Dans notre organisation l'assurance-chômage était basée sur un système de cotisations



La session de la Commission consultative des ports et docks (Amsterdam, 10 et 11 février 1929).

à verser par les membres et de subventions des pouvoirs publics. Les 9/10èmes des charges de cette assurance étaient portés par l'Etat, les provinces et les municipalités. Aussi avons-nous dû entendre à plusieurs reprises ces derniers temps de la part des pouvoirs publics, la plainte que cette assurance coûte trop d'argent et qu'il faudra que l'on prenne des mesures pour diminuer ces dépenses.

Nous devons dire en toute sincérité que notre organisation n'était pas en mesure d'exercer seule un contrôle efficace sur les ouvriers. Tous nos efforts pour écarter ce que nous appelons les « carottiers », se sont heurtés à l'indifférence du patronat. Nous avons par conséquent cherché à faire comprendre aux employeurs du port d'Anvers que, s'ils désirent une situation convenable pour les ouvriers, il est de leur devoir de contribuer à une assurance-chômage.

Tel est dans les grandes lignes le programme que nous avons défendu au sein de la Commission d'études, programme complété par des revendications concernant les salaires, une meilleure réglementation du système des équipes, l'introduction d'un carnet de salaire et quelques demandes d'intérêt secondaire.

#### *Les revendications du patronat.*

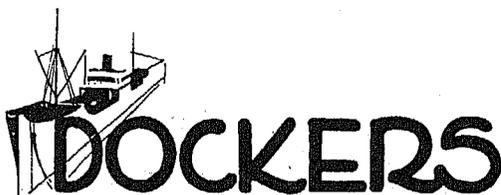
Ainsi qu'on peut le penser, les patrons n'ont pas manqué de leur côté d'exprimer des griefs et des désirs. Ils estimaient également qu'il fallait arriver à un meilleur système d'exploitation du port et ils ont déclaré qu'il était nécessaire, si nous voulions qu'ils examinent de concert avec nous tous les problèmes soulevés par nous, que nous ne nous opposions pas à l'introduction d'un système de travail continu, c'est-à-dire qu'ils auraient dans un proche avenir la possibilité de créer dans le port d'Anvers un système de trois équipes travaillant chacune 8 heures.

Ils désiraient également la conclusion d'un contrat collectif valable pendant un an et l'embauchage de travailleurs permanents avec un contrat d'une année de validité. Tout en se déclarant prêts à créer un office central pour l'enregistrement des ouvriers et à l'émission de cartes professionnelles et de carnets de salaire, ils étaient d'avis que le salaire payé à l'équipe de nuit ne pourrait en aucun cas dépasser de plus de 50 % le salaire de l'équipe de jour.

On voit que nous nous trouvons devant un ensemble de problèmes fort complexe et personne ne sera étonné en apprenant que la Commission d'études a dû, pendant plusieurs mois consécutifs, délibérer plus d'une fois par semaine afin d'arriver à une solution satisfaisante avant le 1er janvier 1929.

Dans un prochain article, nous indiquerons les points essentiels soulevés au cours des délibérations entre les deux parties afin que le lecteur puisse se rendre compte de la valeur de la solution à laquelle on est arrivé et des avantages que nous avons réussi à obtenir.

C. MAHLMAN.



#### *Progrès de l'Union néerlandaise des transports.*

Les effectifs de l'Union néerlandaise des transports avaient monté le 1er janvier 1929 à 24.410, contre un chiffre de 22.800 au 1er janvier de l'année passée. Pendant les années 1926 et 1927, les effectifs augmentèrent de 2.700 et la hausse de 1.610 membres enregistrée l'année passée justifie l'espoir que cette année, l'organisation dépassera les 26.000 membres. Toutes les sections ont participé au progrès; cependant l'amélioration est lente pour les dockers. L'organisation s'efforce énergiquement d'améliorer les conditions des ouvriers des ports et elle s'attend à ce que les effectifs de cette section augmentent plus rapidement à l'avenir.

La situation financière de l'organisation s'est également améliorée. Le 1er janvier 1928, la fortune nette était de 300.000 florins et le chiffre au 1er janvier 1929 est évalué à 340.000 florins. Il faut ajouter à cela que l'organisation participe pour environ 380.000 florins à la caisse de grève de la Centrale syndicale du pays.

#### *Grève de dockers en Corse.*

Les ouvriers du port de Portovecchio (Corse) sont en grève depuis mai dernier. Ils réclament un salaire identique à celui payé à Marseille, c'est-à-dire de 38 francs par jour et de 54 francs pour le travail des dimanches et jours fériés. Les patrons auraient depuis longtemps cédé aux revendications des hommes, si ce n'était que la compagnie Fraissinet s'y oppose avec acharnement. Les grévistes ont également à combattre l'opposition de la police et des autorités qui se sont, comme de coutume, rangées du côté du patronat.

## TRAMWAYS

#### *Nouveaux taux de salaires pour le personnel des tramways de Stuttgart (Allemagne).*

Une convention passée le 26 janvier dernier, entre la Compagnie des tramways de Stuttgart et la Fédération allemande du Trafic au nom du personnel, prévoit les nouveaux taux de salaires suivants, applicables avec effet rétroactif du 1er décembre 1928 : *Waltmen et receveurs* : traitement de début 216 marks par mois, s'élevant par augmentations graduelles jusqu'à 252 marks après 16 années de service; *ouvriers des remises* : salaire de début 92 pfennigs par heure, passant à mk 1,09 après 16 années de service; *ouvriers de la voie* : salaire d'engagement mk 1,01 par heure, passant après 4 semaines à 1,04 et après 8 semaines à mk 1,08. Le contrat restera en vigueur à moins de résiliation; celle-ci peut avoir lieu le 1er février 1930 au plus tôt, avec un mois de préavis.

#### *Législation sur le one-man car aux Etats-Unis.*

Deux projets de loi tendant à limiter l'emploi des one-man cars ont été présentés dans l'Etat de Pensylvanie. Un de ces projets prévoit que devront être montées par plus d'un homme toutes les voitures circulant sur des pentes dont l'inclinaison dépasse 2 pour cent; l'autre tend à prescrire que toute voiture offrant

place à 40 voyageurs ou davantage ne devra pas être montée par moins de deux hommes. Le dépôt de ces projets semble bien indiquer que le public commence à se préoccuper des risques pour la sécurité que comporte l'emploi du one-man car.

#### *Victoire confédérée aux élections du Conseil d'administration de la caisse des retraites du personnel des réseaux secondaires français.*

Les élections des délégués ouvriers au Conseil d'administration de la caisse des retraites pour les petits cheminots viennent d'avoir lieu en France. Trois listes concurrentes de candidats étaient en présence : celles des confédérés, des unitaires et des amicalistes. Le résultat du scrutin a été une victoire complète de la liste confédérée qui a obtenu 12.000 voix, contre 3.000 aux listes communiste et patronale.



#### *Premiers secours en cas d'accidents de la circulation.*

En relation avec la législation à créer en Angleterre sur la circulation routière, une proposition de loi a été présentée à la Maison des Communes tendant à prescrire que les autobus, autocars et voitures de tramways qui circulent dans des régions écartées du pays où aucune aide médicale n'est disponible, doivent être pourvus de matériel simple et peu coûteux permettant de donner les premiers soins en cas d'accidents.

#### *Cours de langues pour les chauffeurs de taxis viennois.*

Afin de permettre aux conducteurs de taxis viennois qui désirent avancer, la possibilité de se former de manière à être à la hauteur des exigences du tourisme sans cesse accru, la coopérative des transports viennois a ouvert, au début de ce mois, des cours de langues anglaise et française, de même qu'un cours pour apprendre à servir de guide aux étrangers. Ces cours ont une durée de 6 mois. On a l'intention de continuer par la suite ces cours qui sont gratuits et donnés par des experts.

#### *Réduction de salaires pour conducteurs de taxis australiens.*

La compagnie de taxis «Yellow Cab Company» de Sydney a taché, en novembre dernier, de diminuer de 10 shillings par semaine, les salaires des chauffeurs à son service, à savoir de £ 5.— à £ 4.10. Elle a en outre demandé à ses salariés de renoncer à leur revendication d'obtenir une gratification de vacances de £ 5.—. A titre de compensation, elle offre de payer, déjà à partir d'une recette de 13 livres, la prime de parcours de 4 shillings, accordée jusqu'à présent pour chaque livre dépassant un montant de 15 livres. L'organe des cheminots australiens «The Advocate» annonce que le 22 novembre dernier, aucun «Yellow taxi» (taxi jaune) n'était visible dans les rues de Sydney et que le personnel avait pris position dans un meeting suivi d'un référendum, au sujet des projets de la société. Nous ne disposons pas d'autres renseignements.

#### *En 1929, l'organisation des chauffeurs de Tchécoslovaquie célèbre son dixième anniversaire.*

Cette année l'organisation des chauffeurs de Tchécoslovaquie enregistre 10 ans d'activité. Pendant cette période, elle a réussi à créer plus de 80 syndicats locaux et à grouper plus de 7.000 chauffeurs. L'organe qu'elle publie tous les mois en langues tchèque et allemande, démontre que l'organisation fait ce qu'elle peut pour l'éducation et l'instruction de ses membres.

# MARINS

*Une victoire pour les marins suédois.*

Les négociations entre les organisations suédoises de marins et les armateurs, poursuivies, avec plusieurs interruptions, pendant plus de 2 mois, ont pris fin dans la nuit du 1er mars par l'acceptation d'un compromis. Le nouveau contrat prévoit les salaires suivants: charpentier sans pratique maritime: 153 et 163 couronnes par mois; matelot: 148 et 158 couronnes par mois; matelot léger ayant au moins deux ans de pratique maritime: 105, 114 et 125 couronnes par mois. Le congé annuel sera de 4 jours, après deux ans de service sur un même bâtiment.

Dans la question des heures de travail à accomplir les jours d'arrivée et de départ la recommandation suivante a été faite:

«Les jours d'arrivée ou de départ, les marins ne pourront pas, tant que le navire se trouve amarré ou à l'ancre, être employés, sans rétribution supplémentaire, en sus des heures normales en vigueur dans le port pour d'autres travaux que ceux ayant un rapport direct avec l'arrivée ou le départ — par exemple le chargement des bagages des passagers ou de marchandises en cueillette de petit volume — ou étant de nature à ne pas souffrir de délai.»

Nous aurons l'occasion de revenir sur ce contrat.

*Les marins norvégiens approuvent le projet de convention relatif à une collaboration russo-scandinave.*

On sait qu'en décembre dernier eut lieu à Copenhague, une conférence entre les organisations syndicales de Finlande, de Russie et des pays scandinaves, en vue d'établir une collaboration plus intime. La conférence aboutit à l'adoption d'un projet de contrat de réciprocité qui devait être soumis à une ratification éventuelle avant le 1er mars de l'année en cours. L'Union des marins norvégiens a soumis la question à ses membres par voie de referendum, à côté de l'examen dans les sections locales. Le résultat en a été une approbation unanime du projet, après quoi le Bureau décida de ratifier le contrat. La presse annonce que l'Union des chauffeurs du Danemark a également approuvé le contrat.

*Fin de la grève des marins islandais.*

La grève déclarée dans la marine marchande islandaise, a pris fin le 30 janvier par l'acceptation d'une proposition de l'arbitre. Cette proposition, qui comporte un relèvement des soldes de 12 1/2 % pour les matelots et de 17,8 % pour les chauffeurs, de même que des augmentations correspondantes pour les autres catégories, fut immédiatement acceptée par les marins, mais repoussée d'abord par les armateurs.

Ceux-ci déclarèrent qu'ils n'étaient pas en mesure de porter la dépense supplémentaire de 11.000 couronnes que les relèvements proposés comportaient. L'Etat s'étant déclaré prêt à leur verser une subvention de ce montant, les armateurs durent céder, après que la grève eût continué pendant 5 jours encore, et signer le contrat qui est valable jusqu'au 1er avril 1930. Les dispositions générales du nouveau contrat sont dans les grandes lignes identiques à celles de l'ancien, mais la clause relative à l'échelle mobile a été supprimée.

*Victoire pour les équipages des chalutiers islandais.*

Selon un télégramme reçu d'Islande, la grève des marins-pêcheurs employés sur les chalutiers à vapeur a pris fin, du fait que les armateurs ont consenti à accorder une augmentation des salaires de 16 %.

*Les marins hollandais réclament de meilleures conditions de travail.*

La section des gens de mer de l'Union néerlandaise des transports a engagé une action énergique pour l'amélioration des conditions de travail des marins. A part des majorations de salaires, l'organisation réclame une pension de vieillesse de 10 florins par semaine pour les marins, un jour de congé annuel pour chaque mois de service accompli pendant l'année et une série d'améliorations dans les dispositions générales. Aussitôt que les revendications syndicales seront comprises et approuvées par tous les marins, le contrat en vigueur sera résilié, ce qui peut se faire à tout moment, avec observation d'un préavis de trois mois, après quoi des pourparlers seront engagés avec les armateurs. Nous aurons lieu de revenir sur la question.

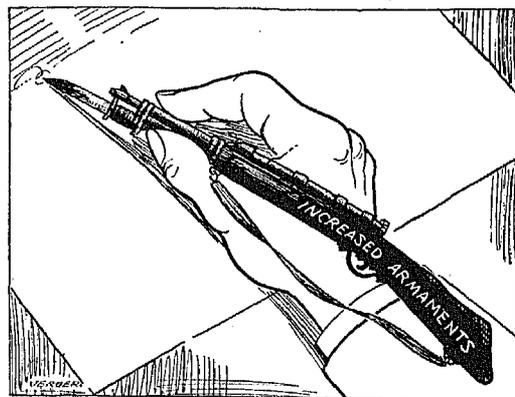
*Les femmes naviguant à bord des navires suédois réclament un contrat collectif.*

On sait que sur les cargos suédois des femmes sont employées dans une mesure assez large pour la cuisine. Ces femmes ont constitué il y a quelques années un syndicat qui vient de présenter à l'Association des armateurs la demande d'avoir un contrat collectif. Le syndicat groupe 900 adhérentes.

*Echelle des effectifs en Norvège.*

La Norvège est un des rares pays où une véritable échelle des effectifs des équipages soit en vigueur, bien que des avilissements assez importants y aient été apportés il y a quelques années. Les orga-

Les puissances signent un nouveau  
Traité de paix.



*Locomotive Engineers' Journal, Cleveland.*

Après avoir ratifié le pacte Kellogg, le Sénat américain examina un projet de loi comportant la construction de 15 nouveaux croiseurs et bâtiments porteurs d'avions.

Increased armaments = armements augmentés.

nisations de marins visent à obtenir des améliorations et ont par conséquent présenté au Parlement le projet d'une nouvelle échelle. La proposition est certainement beaucoup meilleure que les dispositions en vigueur, à quoi s'ajoute la demande que des clauses soient introduites pour les navires à moteur, de même que des définitions des capacités requises pour les diverses catégories à bord. Cette dernière chose est particulièrement importante, vu que l'on a recours, à présent bien davantage que par le passé, au travail de mineurs.

*Nouveau contrat pour les chalutiers suédois.*

Le 11 janvier un contrat collectif fut passé avec l'Association des armateurs de chalutiers à vapeur, après une grève de 5 jours. Ce contrat qui sera valable jusqu'à la fin de l'année, est basé sur le principe des parts de pêche. Il garantit toutefois aux hommes un salaire minimum de 66 couronnes par mois, pour le cas où les parts de pêche ne s'élèveraient pas à cette somme. Le règlement des parts de pêche a été légèrement modifié à l'avantage des hommes. Des dispositions concernant un contrôle des frais d'exploitation ont été introduites dans le contrat.

*Grève de marins argentins.*

Le 20 février dernier, la Fédération argentine des travailleurs maritimes a proclamé une grève pour protester contre l'activité des inspecteurs de «l'Association du Travail», un organisme soutenu par le patronat qui, sous prétexte de protéger la «liberté du travail», organise le recrutement de supplantateurs en cas de grèves. Les grévistes, qui sont au nombre d'environ 2.000, se plaignent de ce que les inspecteurs ont entravé la propagande syndicale parmi les dockers du port. L'union des conducteurs d'automobiles a proclamé une grève de sympathie de 24 heures.

A la suite de nombreux cas de maladie parmi le personnel, nous nous sommes vus contraints de ne publier en mars qu'un seul numéro de notre organe.

# Tableau comparatif des salaires des gens de mer de différents pays.

Spécialité	Grande-Bretagne		Allemagne		Suède		Hollande		Yougoslavie		Australie		Etats-Unis		Belgique	Norvège	Danemark	Finlande	Lettonie	Russie	
	1914	1928	1913	1928	1914	1928	1914	1928	1914	1928	1914	1928	1907	1926	30.6.1928	1928	1928	1928	1928	1928	
1er Maître d'équipage.	7.00	10.00	9.00	149.	160	170	60	70	80	90	4.10.00	10.10.00	17.2.63	75	1041.	167.	178.50	1050.	110.	7.-	
1er Charpentier . . .	11.10.00	11.10.00	149.	149.	160	170	60	70	80	90	4.10.00	10.10.00	17.2.63	80	1074.	167.	178.50	1150.	110.	7.15	
Matelot . . .	5.10.00	9.00	73.	125.	140	158	42.	50.	55	60	3.15.00	9.10.00	16.2.62	50	858.	150.	158.30	850.	90.	6.-	
Matelot léger . . .	2.15.00	4.10.00	35.	60.	80	123	50.	50.	45.	50	2.00	11.5.00	35.	47.50	417.	80.	77.20	700.	80.	4.15	
Novice . . .	—	—	16.	40.	33	64	25.	25.	20.	20.	—	—	15.	35.	315.	57.	36.40	500.	60.	—	
Mousse . . .	—	—	29.	29.	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Conducteur de petite chaudière . . .	10.10.00	—	144.	144.	82	170	53.	53.	80	90	4.10.00	13.0.00	50.	100.	1014.	167.	178.50	975.	110.	—	
Graisseur ou machiniste.	10.00	—	144.	144.	148	158	50.	50.	76	80	10.10.00	18.2.64	50.	72.50	987.	167.	162.20	900.	110.	6.09	
Chauffeur . . .	5.10.00	9.10.00	83.	135.	63	140	48.	48.	76	80	4.50	10.10.00	40.	50.	924.	155.	162.20	900.	110.	5.05	
Soutier . . .	5.50	9.00	63.	116.	45	64	39.	39.	55	60	3.00	8.10.00	40.	60.	831.	87.	107.90	750.	90.	—	
Mousse . . .	—	—	—	—	20.	—	25.	25.	20.	20.	—	—	—	—	1000.	38.	—	—	—	—	
1er Maître d'hotel.	7.10	9.00	13.10.00	149.	108	170	300	—	108	108	4.00	—	—	—	1074.	—	238.	301.	2300.	110.	—
2e " " " " " "	4.0	4.10.00	8.50	113.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cuisinier-maître d'hotel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Garçon de carré . . .	—	—	—	60.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	696.	—	30.	1800.	—	—	—
Aide-steward . . .	—	—	—	117.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	618.	—	—	600.	—	—	—
Garçon de cabine . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cambusier . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Commis aux vivres . . .	—	—	—	149.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chef cuisinier . . .	—	—	—	149.	150	207	—	—	—	—	—	—	—	—	987.	—	176.	222.	1500.	110.	—
Cuisinier seul . . .	—	—	—	149.	69	150	207	—	—	—	—	—	—	—	—	—	176.	1000.	—	—	—
2e cuisinier . . .	—	—	—	149.	150	159	130	145*	—	—	—	—	—	—	723.	—	109.	650.	—	—	—
Aide cuisinier . . .	—	—	—	29.	55	64	30	85*	—	—	—	—	—	—	618.	—	42.	400.	—	—	—
Boy . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315.	—	—	—	—	—	—

\*) cargos.

## Communications du Bureau.

*Colisations reçues.*  
 Fédération française des travailleurs des chemins de fer . . . . . frs. 8.409.—  
 Union norvégienne des transports fl. 354.—

*Congrès.*  
 Union espagnole des transports, le 1er avril et jours suivants à Madrid;  
 Association des employés des chemins de fer anglais, du 13 au 16 mai à Blackpool;  
 Fédération suisse des cheminots, les 29 et 30 juin à Berne;  
 Union autrichienne des transports, le 9 juin et jours suivants à Vienne;  
 Union des cheminots tchèques du 18 au 20 mai à Prague.



*L'espéranto dans l'I. T. F.*

Comme suite à une proposition des conducteurs d'automobile de Gotembourg, le dernier congrès de l'Union suédoise des transports a décidé d'insérer dans les statuts syndicaux, parmi les buts que se fixe l'organisation, la clause suivante:  
 «Appuyer et promouvoir l'espéranto comme langue auxiliaire internationale».

Une autre proposition présentée au Congrès se rapportait à l'adhésion collective de l'organisation à l'Association ouvrière espérantiste de Suède et tendait à ce que l'organisation participe encore aux frais du Congrès international espérantiste tenu en août dernier à Gotembourg. Le commentaire à cette proposition signalait que l'Association ouvrière espérantiste a déjà pu enregistrer près de 70 adhésions collectives d'organisations syndicales, parmi lesquelles l'Union des marins et une quinzaine de sections de l'Union des cheminots. La proposition fut renvoyée au Comité exécutif.

*Manifestation internationale en faveur de l'espéranto.*

Le Comité exécutif de l'Internationale des Jeunes Socialistes a décidé d'organiser pendant les journées internationales pour la jeunesse, tenues du 12 au 14 juillet 1929 à Vienne, une grande manifestation en faveur de la langue auxiliaire universelle, l'espéranto. Le Comité exécutif invite les fédérations nationales à commencer partout des cours d'espéranto afin que les jeunes gens qui se rendront à Vienne puissent acquérir jusqu'au mois de juillet des connaissances suffisantes d'espéranto. Nous invitons toutes nos sections à se mettre en relations avec les groupements des Jeunes Socialistes afin d'organiser des cours d'espéranto au profit des camarades qui se rendront à Vienne.

(Arbeiter Esperantist février 1929.)

**VAN OVEN**  
La Haye  
(Hollande)

### BANNIERES ET INSIGNES

**Four-**  
**nisseur**  
de I.T.F.

Adresser commandes au secrétariat de l'I. T. F.