

ITF

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

Les marins et la journée de huit heures.

«Les gens de mer quittent cette Conférence dans la ferme conviction que le mot d'ordre «travailleurs de tous les pays, unissez-vous» s'applique aussi bien à eux qu'aux camarades des autres industries et qu'ils ne pourront obtenir de meilleures conditions de vie et de travail que par leurs propres efforts et leur propre force syndicale.»

C'était à la clôture de la IX^{ème} session de la Conférence internationale du Travail tenue à Genève en juin 1926 que le président du groupe ouvrier prononça, au nom des gens de mer, à la fin de son discours les paroles reproduites ci-dessus.

Depuis lors, trois ans se sont écoulés et de nouveau s'est réunie à Genève une Conférence dont l'ordre du jour était consacré uniquement aux questions maritimes. Si, cette fois, le président du groupe ouvrier a prononcé le jour de la clôture d'autres paroles, s'il est même allé jusqu'à exprimer l'espoir que la prochaine session maritime de la Conférence, à tenir en 1930 ou 1931, adoptera une convention internationale établissant la journée de huit heures et la semaine de quarante-huit heures à bord, ceci est dû sans aucun doute au fait que, dans les trois années écoulées, l'I.T.F. et les organisations adhérentes de marins ont agi en conformité avec les paroles prononcées en 1926.

Les organisations de gens de mer de l'I.T.F., petite partie d'une Internationale mondiale, ont grandi pendant les trois années écoulées et sont en train de devenir de plus en plus, en collaborant étroitement avec les ouvriers des ports, les cheminots et les autres ouvriers des transports, une puissance à même d'arracher au patronat ce que celui-ci n'est pas prêt à leur donner de bon gré, à savoir avant tout la journée de 8 heures et la semaine de 48 heures.

La XIII^{ème} session de la Conférence internationale du Travail a été avant tout une démonstration de cette force croissante des organisations de gens de mer, nationale et internationalement, et de l'augmentation de l'unité de penser et de vouloir de tous ceux qui naviguent, sans distinction de nationalité, de race, de grade ou de spécialité.

Ce sont cette unité croissante et cette puissance grandissante qui créent la disposition et l'ardeur au combat, disposition et ardeur au combat qui seules seront en mesure d'apporter finalement aux marins la réalisation de leurs désirs; par la voie de Genève ou par une autre voie.

Cette conviction, gravée de façon indélébile dans les esprits des travailleurs de la mer, leur dictera, à eux et à leurs organisations syndicales, la conduite à adopter pendant la période qui les sépare de la prochaine Conférence internationale du Travail. Si cette Conférence leur apporte une convention relative à la journée de 8 heures, tant mieux. Ils auront alors à combattre, nationalement et internationalement, pour obtenir sa ratification et son application. Si la Conférence n'apporte pas la convention espérée, il s'agira d'autant plus de lutter.

L'I.T.F. et, avec elle, les organisations adhérentes, continuent à se préparer à ce combat!

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:

Les marins et la journée de huit heures	117
Le mouvement syndical en Finlande (II).	118
La session du Comité Exécutif de l'I. T. F.	119
Communications du Bureau.	119
Cheminots:	
L'attelage automatique.	120
La Conférence internationale du personnel des wagons-lits et wagons-restaurants	121
Nouvelle réglementation des salaires aux chemins de fer fédéraux de Suisse	122
Joseph Schiller est mort	122
Ouvriers du transport:	
Notices sur l'automobilisme et l'aviation.	123
Une importante fusion.	124
Notices sur les tramways.	125
Gens de Mer:	
La réunion de la section des marins à Cuxhaven	126
La XIII ^{ème} session de la Conférence internationale du Travail (I)	127
Notices	128
Espéranto	128

Le mouvement syndical en Finlande

par K. F. CHRISTIANSON.

II.

L'année sanglante 1918 avait pris fin. Environ 100.000 ouvriers avaient été jetés en prison après la guerre civile. Dans de nombreux camps de prisonniers des dizaines de mille hommes et femmes mouraient de faim et de privations. Des centaines d'ouvriers avaient été fusillés ou tués d'une autre façon. Tout avait été séquestré : les biens des organisations syndicales, les Maisons du Peuple, les archives, les imprimeries et les journaux ouvriers, tandis que les ressources et documents des organisations syndicales restèrent abandonnés à leur sort. Fidèle au programme de dictature, on avait même arrêté, à quelques exceptions près, les députés représentant les ouvriers au Parlement. C'est sur cette route baignée de larmes et hérissée de difficultés que le mouvement syndical finlandais devait s'engager pour refaire ses positions. Cependant, la situation mondiale générale apporta des changements à la situation intérieure de Finlande. Lorsque la révolution éclata en Allemagne et que le Kaiser s'enfuit en Hollande, le régime de terreur de la bourgeoisie finlandaise s'atténua. En 1919, le séquestre de la Maison du Peuple à Helsingfors fut levé; ça et là dans le pays des syndicats furent reconstitués et quelques fédérations recommencèrent leur activité. Parmi celles-ci la Centrale syndicale de Finlande. Des élections générales eurent lieu en 1919 et les ouvriers obtinrent 364.206 voix et 80 sièges au Parlement. Les projets de la bourgeoisie tendant à transformer la Finlande en un royaume, gouverné par un prince allemand, durent être abandonnés, bien que dans le soi-disant Parlement, où l'on empêchait les députés ouvriers d'être présents, une décision à cet effet eût été prise. Les puissances alliées empêchèrent cette violation de la constitution républicaine adoptée par le Parlement antérieur. La Centrale syndicale de Finlande réussit à réunir, durant les trois premiers trimestres de 1920, 24 organisations comptant 926 sections et 54.845 adhérents.

La guerre mondiale avait déterminé une scission partout dans le mouvement ouvrier. Les ouvriers et militants syndicalistes qui réussirent à s'échapper en Russie y constituèrent le parti communiste finlandais. En Finlande même, une scission se produisit parmi les ouvriers dans le domaine politique. La proclamation de la République des Soviets, la révolution allemande et la vague révolutionnaire qui passa sur presque tout le vieux monde eurent pour effet de radicaliser les masses. On chercha en Finlande à créer un nouveau parti ouvrier qui, avec un nouveau programme, adhérerait à la 3ème Internationale de Moscou. Toutefois, les initiateurs furent emprisonnés. Un nouveau parti socialiste fut fondé, mais les membres du Comité

furent écroués en janvier 1922. Il va sans dire que ces courants politiques ne manquèrent pas d'influencer le mouvement syndical; non pas en ce sens qu'il y eut des scissions, mais uniquement en ce qui concerne la tactique. On était enclin à sous-estimer la valeur des contrats collectifs et de conventions qui, disait-on, étaient de nature à entraver la liberté d'action des travailleurs. Le courant politique eut même comme conséquence qu'en 1922 un referendum fut organisé au sujet d'une adhésion éventuelle à l'Internationale syndicale rouge. Cette proposition obtint une majorité parmi les adhérents, mais elle ne fut point réalisée; au contraire, par la suite la décision fut annulée, et on résolut que la Centrale syndicale finlandaise resterait autonome et œuvrerait pour l'unité syndicale dans le monde entier. On décida en outre au congrès de 1920 que le principe de la fédération d'industrie serait appliqué.

Les ouvriers syndiqués de Finlande ont toujours été d'avis que leur organisation centrale doit être un organisme de lutte dans le domaine syndical aussi bien qu'économique.

Le 1er février 1919, furent levés les sceaux apposés par la police sur les portes de l'immeuble de la Centrale syndicale. Lorsqu'on inspecta les bureaux, il se trouva qu'une machine à écrire, trois téléphones, une table et cinq chaises avaient disparu. Une dévastation semblable fut constatée dans les bureaux des organisations adhérentes. Les archives avaient disparu, les cartes syndicales et les documents comptables avaient été détruits. Graduellement toutefois, les syndicats reprirent. De la tactique d'absention, on passa à la lutte pour la conclusion de contrats collectifs. La reconnaissance des organisations syndicales, le droit d'association et les efforts pour contraindre les employeurs à la conclusion de contrats collectifs passèrent à l'avant-plan des préoccupations de la classe ouvrière finlandaise. Après tous les tâtonnements, après les pertes et les persécutions, on arriva finalement à ce point que les ouvriers, réunis en 1926 au congrès de la Centrale syndicale, conclurent la paix entre eux et se mirent d'accord sur une base commune dans le domaine syndical, en dépit de leur division dans le domaine politique. On adopta un compromis aux termes duquel les socialistes obtinrent un tiers des sièges dans le Comité exécutif et le président du parti socialiste, Matti Paasivuori, fut élu président.

Nous sommes en droit d'affirmer qu'on se trouvait alors sur la bonne voie. La paix revint au sein du mouvement syndical finlandais. La situation

favorable du marché du travail, conjointement avec les facteurs mentionnés plus haut, déterminèrent un rapide développement du mouvement syndical. Le nombre des adhérents augmenta constamment et, au début de 1928, l'organisation syndicale finlandaise comptait déjà 90.000 membres et elle s'approchait rapidement dans le courant de l'année du chiffre de 100.000. C'était le meilleur résultat obtenu par nous, abstraction faite de l'année révolutionnaire de 1917.

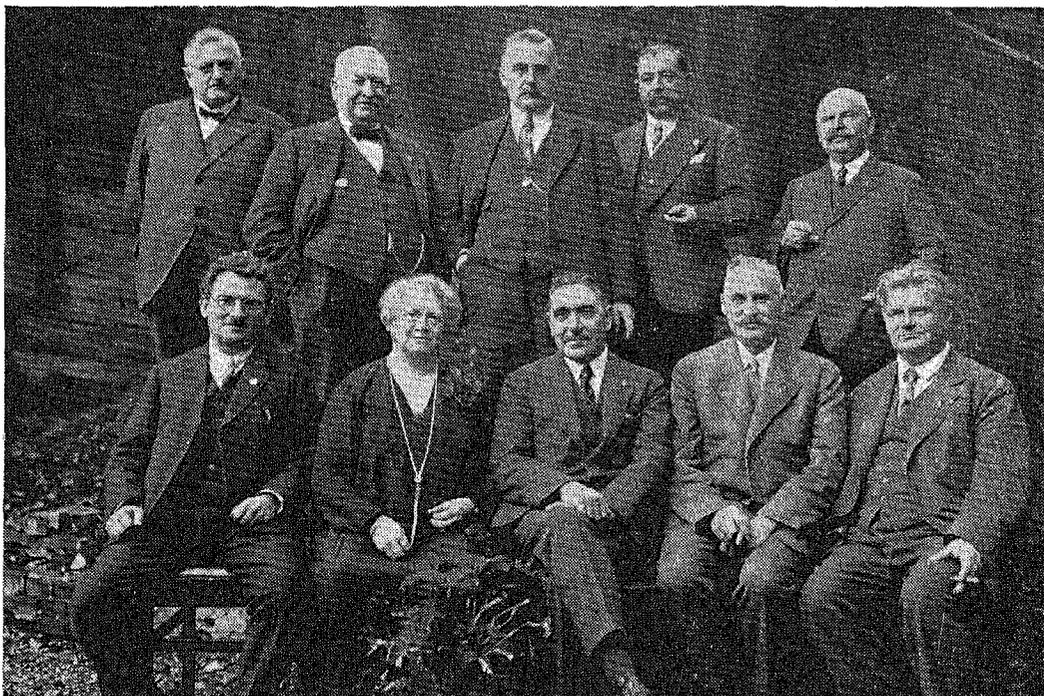
De nouveau, le mouvement syndical de notre petit pays a attiré sur lui les regards du monde entier. Vers la fin de la période sur laquelle portait le compromis, les organisations syndicales remarquèrent que les partis politiques qui se disputaient l'influence au sein de la Centrale syndicale, étaient mécontents. Les leaders social-démocrates réclamaient une adhésion à l'Internationale d'Amsterdam; l'extrême gauche demandait que le congrès de cette année ratifie la convention dite de Copenhague, élaborée par les Centrales syndicales de Finlande, de Norvège et de Russie.

La situation était extrêmement critique au mois de mai de cette année, lorsque se réunit le Congrès syndical national. Les différentes tendances étaient représentées en la proportion de 137 délégués pour l'extrême gauche et de 28 pour les social-démocrates. La majorité du Congrès ne donna toutefois satisfaction ni aux désirs de la droite ni à ceux de la gauche, mais elle resta fidèle à son point de vue que la Centrale syndicale devait rester indépendante. Au lieu de ratifier la convention de Copenhague, le congrès se borna à une déclaration de principe. Toutefois, le travail de sagement qui avait précédé le congrès, fit que les socialistes n'obtinrent aucun mandat dans la direction de la Centrale syndicale. Le programme de compromis s'écroula.

Cette scission dans le mouvement syndical est pour la Finlande la pire des choses. Si les socialistes de droite dont les représentants ont été écartés de la Centrale nationale, créent une nouvelle organisation centrale, celle-ci n'aura aucune importance, car elle ne pourra pas grouper plus de quelques milliers de membres. En dehors de cela, c'est partir d'une conception incorrecte que de vouloir établir une organisation syndicale nationale sur des bases politiques. Ce n'est pas tout cependant: la situation politique est si difficile et le gouvernement actuel agrarien est si réactionnaire, qu'il est certain que la création d'une deuxième Centrale syndicale déterminera la prise de mesures contre l'ancienne Centrale et aura comme conséquence que les travailleurs finlandais ne seront plus syndiqués et seront livrés à l'arbitraire du patronat. De la sorte, l'émiettement parmi les travailleurs s'accroîtra encore. Si les éléments purement syndicalistes pouvaient exercer leur activité sans

l'immixtion des scissionnistes de part et d'autre, rien n'empêcherait une continuation du compromis adopté. Toutefois, où allons-nous ? Les socialistes ont convoqué pour le 29 septembre une réunion nationale qui, à ce qu'on dit, déciderait de la constitution d'une nouvelle organisation nationale. J'ose affirmer que ce serait là la plus grave erreur politique que l'on puisse commettre. La conséquence en serait en effet que l'émiettement des forces syndicales déterminerait l'avènement d'un gouvernement fasciste en Finlande. Or, tous les socialistes et les éléments de gauche ont assez de l'Italie de Mussolini pour ne pas contribuer à une augmentation du nombre des Etats fascistes. En même temps que tout cela, l'extrême gauche continue à réclamer la ratification de la convention de Copenhague.

Il faut espérer que toutes ces passions politiques se calmeront dans nos rangs et que nous retrouverons, de même qu'autrefois en des temps difficiles, la voie vers la réconciliation et vers l'unité syndicale.



La session du Comité Exécutif de l'I. T. F. à laquelle participèrent le camarade Jochade et sa femme.

Communications du Bureau.

Nouvelle adhésion.

A présenté une demande d'adhésion :
l'Union des quartier-mâtres de l'Inde britannique (Calcutta), comptant 1.700 adhérents.

Conférence internationale de Madrid.

Nous prions les organisations qui n'ont pas encore répondu à notre circulaire du 11 septembre concernant la tenue à Madrid d'une conférence internationale du personnel des chemins de fer, de le faire à présent sans délai.

Commission mixte de l'attelage automatique.

Nous avons saisi le Bureau international du Travail de la demande de vouloir promptement convoquer la première session de cette Commission.

Cotisations reçues

pour 1927 :	
Union des cheminots hongrois . . .	fl. 112,14
pour 1928 :	
Union des cheminots polonais . . .	„ 15,12
pour 1929 :	
Syndicat national du personnel des Ch. P. T. M. A. de Belgique . . .	„ 750,—
Union des cheminots allemands . . .	„ 3.925,20
Union finlandaise des transports . . .	„ 288,96
Union finlandaise des cheminots . . .	„ 43,06
Fédération française des syndicats maritimes	„ 75,—
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	„ 974,54
Association des employés des chemins de fer anglais	„ 1.571,11
Union des cheminots yougoslaves . . .	„ 100,—
Union des conducteurs d'automobiles de Lettonie	„ 7,50
Union des cheminots autrichiens . . .	„ 1.286,82
Union des cheminots polonais . . .	„ 1.650,—
Syndicat espagnol de gens de mer «La Naval»	„ 28,50
Union des cheminots tchécoslovaques	„ 1.437,42
Union des quartier-mâtres de l'Inde britannique	„ 28,50

Le Comité Exécutif s'est réuni à Amsterdam les 2 et 3 novembre dernier.

Il ressort du rapport moral présenté par le secrétariat que pendant le semestre écoulé, l'Internationale a fait preuve d'une grande activité au profit des organisations adhérentes et que, sous tous les rapports, elle jouit d'une prospérité croissante.

Le Comité Exécutif ratifia les demandes d'adhésion qui avaient été faites par l'organisation de marins d'Esthonie, l'Union des conducteurs d'automobiles de Lettonie, l'Union des cheminots de Roumanie, un Syndicat de marins espagnols (Barcelone) et l'Union des quartier-mâtres de l'Inde anglaise (Calcutta).

Il ressort en outre du rapport du secrétariat que pour ainsi dire toutes les organisations importantes, groupant au total plus de 5/6 des effectifs, se sont déclarées d'accord avec le paiement d'une cotisation supplémentaire pour les années 1930 et 1931, proposée par le Conseil Général à l'effet de pouvoir entamer une propagande plus active et plus systématique dans les pays extra-européens.

Les démarches faites par le secrétariat en faveur du personnel des chemins de fer allemands, à propos des projets d'application du plan Young, méritent également d'être signalées.

Le Comité Exécutif approuva les propositions du secrétariat relatives à la tenue d'une conférence internationale de cheminots qui aurait lieu à Madrid en 1930 avant l'ouverture des assises de l'Association internationale du congrès des chemins de fer, à l'effet de donner expression à l'opinion des travailleurs des chemins de fer à l'égard des problèmes qui les intéressent et qui, actuellement, sont traités de façon autonome par les administrations sans que le personnel ait voix au chapitre.

Le secrétariat rapporta sur la Conférence internationale du personnel des wagons-lits et wagons-restaurants tenue à Paris. Le Comité Exécutif approuva les projets pour l'action ultérieure à entamer au profit de ce personnel.

Le Comité Exécutif prit ensuite connaissance avec satisfaction de la façon dont les sections des ouvriers

des ports et des gens de mer de l'I.T.F. avaient, grâce à la cohésion et à l'attitude unie des délégués de l'I.T.F. à la 12ème et 13ème Conférence internationale du Travail, réussi à augmenter le prestige de l'I.T.F. et atteint des résultats qui pourront être de la plus grande importance pour les ouvriers des ports et les marins de tous les pays si l'action est poursuivie. Le Comité approuva les mesures ultérieures à prendre pour la propagande parmi les marins en faveur de la journée de huit heures et de la semaine de 48 heures et traça ensuite des directives pour la propagande à engager dans les pays extra-européens, particulièrement en Asie et en Amérique du Sud, où des relations très satisfaisantes ont déjà été nouées avec un grand nombre d'organisations de cheminots, de marins et d'ouvriers des transports.

Le Comité Exécutif examina pour terminer les mesures à prendre pour appuyer la propagande parmi les ouvriers des transports des pays, notamment l'Italie, où la classe ouvrière est victime d'agissements réactionnaires de la part des gouvernements.

Il fut décidé en dernier lieu que le prochain congrès général de l'I.T.F. sera tenu au mois de septembre 1930, selon toute probabilité à Londres.

Abonnez-vous aux

ANNALES DE L'ECONOMIE COLLECTIVE.

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

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

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

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genève.

CHEMINOTS

L'attelage automatique.

Un premier pas sur la bonne voie.

La récente session du Conseil d'administration du Bureau international du Travail vient de procéder à la constitution définitive de la Commission, composée de représentants gouvernementaux, ouvriers et patronaux et chargée, en exécution d'un mandat de la Conférence internationale du Travail de 1928, d'étudier la question de l'attelage automatique.

Quel que soit le résultat des travaux de cette commission, sa constitution en elle-même signifie un premier succès des efforts faits par l'I.T.F. pour la solution de cette question si importante pour la sécurité du personnel des chemins de fer.

Depuis de longues années déjà, l'I.T.F. s'occupe de la question de l'attelage automatique. A plusieurs de ses congrès, des délibérations eurent lieu à ce sujet, des démonstrations furent faites, des rapports furent rédigés et l'on entreprit des démarches auprès des autorités entrant en ligne de compte afin de les amener à étudier la question et, en général, afin de les pénétrer du fait que dans l'examen de la possibilité d'une application de l'attelage automatique, le facteur de la sécurité des cheminots est pour le moins aussi important que celui des charges financières que pareille introduction comporterait, charges d'ailleurs passagères, car l'amélioration technique réalisée aura comme conséquence de contrebalancer largement à la longue les dépenses faites.

Les congrès nationaux des organisations de cheminots adhérentes à l'I.T.F. ont également examiné la question et se sont fait l'interprète de nos revendications.

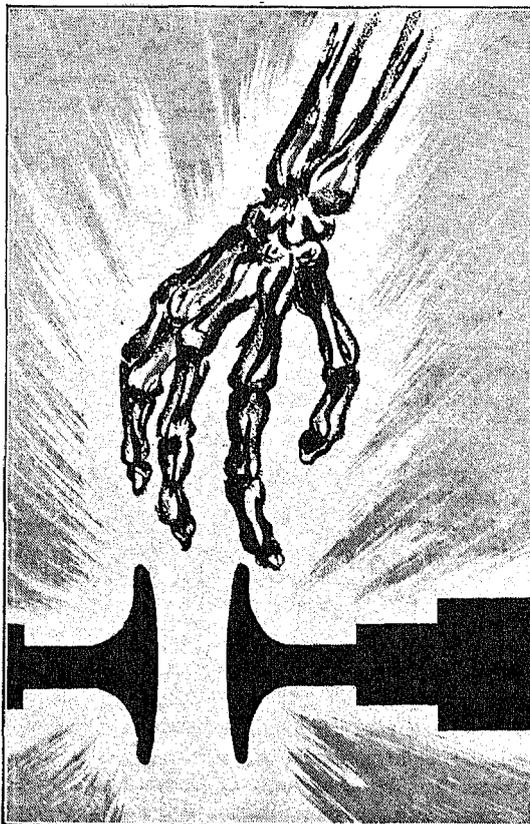
Tous ces efforts ne laissèrent pas de porter des fruits. Les gouvernements et les directions furent contraints de s'occuper de la question. Le B.I.T. entreprit une enquête et réunit une documentation, précieuse pour les partisans de l'attelage automatique. L'Union internationale des chemins de fer, de son côté, créa des commissions chargées de l'étude du problème.

Telle était la situation lorsque, il y a quelques années, le secrétariat de l'I.T.F. fit, auprès des autorités compétentes, des démarches pour obtenir la convocation d'une conférence internationale dans laquelle des représentants des gouvernements, des administrations et du personnel examinaient d'un commun accord diverses questions intéressant aussi bien l'exploitation des chemins de fer que le personnel: l'électrification et ses conséquences, l'attelage automatique, les appareils de sécurité,

la question de la concurrence entre la route et le rail etc.

A cette occasion, nous avons également donné expression à notre revendication tendant à ce que le personnel obtienne, également dans le domaine international, un certain droit de regard dans l'examen de questions qui l'intéressent de si près et qui parfois — ainsi que c'est le cas pour l'attelage automatique — ne peuvent être solutionnées que par la voie internationale! Nous ne saurions affirmer que ces tentatives eurent beaucoup de succès, ce qui n'est d'ailleurs pas si étonnant, lorsqu'on pense aux expériences que nous avons acquises par la suite — dans l'examen de la question de l'attelage automatique — par rapport à la résistance acharnée opposée par les administrations à l'idée d'une entente internationale avec les représentants de leurs salariés. Cette idée préconisée par nous effrayait encore par sa nouveauté!

Notre œuvre eut tout de même quelques résultats: l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail de 1928 comportait le point: «La prévention des accidents», avec l'adjonction «y compris les accidents d'accouplage des voitures de chemins de fer».



C'est ainsi que l'I.T.F. eut l'occasion de faire traiter à Genève, par les repré-

sentants des gouvernements, des employeurs et des ouvriers qui se réunissent aux conférences internationales du Travail, plusieurs des questions intéressant le personnel des chemins de fer. Afin d'éviter que ces problèmes — et en général tout ceux qui intéressent les travailleurs des transports — se perdent dans l'ensemble de la vaste question de la prévention des accidents, l'I.T.F. organisa dans une salle située à proximité de la Conférence, une exposition illustrant nos revendications et elle distribua à tous les délégués des rapports détaillés portant entre autres sur les questions de l'attelage automatique et de la conduite des locomotives par un seul homme, rapports qui, publiés en cinq langues, attirèrent l'attention générale autant par leur contenu que par leur exécution soignée. Un nombre important de délégués appartenant à des organisations adhérentes à l'I.T.F. étaient présents à la Conférence et le secrétaire de la section des cheminots eut, dans une réunion, l'occasion de prendre la parole après le représentant de l'Union internationale des chemins de fer afin de plaider en faveur de l'institution d'une commission mixte pour l'étude du problème de l'introduction de l'attelage automatique. Les directions ne voulaient point entendre parler d'une immixtion dans leurs affaires ou d'une action concertée. Jusqu'au dernier moment, elles défendirent le point de vue que le Bureau international du Travail, ou qui que ce soit, ne devra s'occuper de la question de l'attelage automatique qu'après qu'elles auront achevé leurs études. Lorsqu'en dépit de leur opposition, la Conférence eut pris une décision conforme à nos désirs, ces Messieurs n'ont rien négligé pour chercher à retarder la constitution de la commission et pour obtenir que sa composition soit autant que possible correspondante aux intérêts des administrations. Il va sans dire que l'I.T.F. et les organisations adhérentes ne sont pas restées inactives en face de cette opposition.

Jusqu'à alors, l'Internationale chrétienne du personnel des chemins de fer et tramways n'avait point fait parler d'elle, dans ce domaine pas plus que dans d'autres. Son activité à la Conférence de 1928 se borna à la distribution d'un numéro de son organe où était traitée la question de l'attelage automatique. Il n'était aucunement question de quelque influence directe sur les travaux de la Conférence. D'ailleurs, dans l'examen du problème, cette Internationale n'était pas allée plus loin que la décision prise par un de ses congrès, tenu à Cologne en octobre 1926, qui avait adopté une résolution de la teneur que voici:

«Le troisième Congrès de la Fédération internationale des cheminots chrétiens renouvelle son vœu du Congrès de Vienne de 1924 pour que le Bureau international du Travail et l'Union internationale des chemins de fer hâtent les études concernant l'adoption de l'attelage automatique».

Comme on voit, il n'est nullement question d'une part d'influence à accorder au personnel. Si à Genève, en 1928, les re-

présentants patronaux s'étaient préoccupés de cette revendication de l'Internationale chrétienne, ils auraient pu s'en servir contre nous!

Lorsque toutefois, l'activité incessante de l'I.T.F. eut comme résultat que l'on décida finalement de créer la Commission mixte de l'attelage automatique (composée de 21 membres: 7 représentants gouvernementaux, 7 représentants patronaux et 7 représentants ouvriers), l'Internationale chrétienne avança soudainement la demande de pouvoir occuper deux des sièges du groupe ouvrier. Il va sans dire qu'en considération des effectifs minimes et du peu d'influence et d'activité de cette Internationale, l'I.T.F. ne pouvait songer à lui céder, ne fut-ce qu'un des sept sièges obtenus, pour lesquels des candidats avaient déjà été désignés à Genève même. Elle déclara cependant qu'elle ne s'opposerait point à une représentation de l'Internationale chrétienne, si, par une extension de la commission, l'occasion en était offerte. C'est ainsi que la question a été résolue. Le nombre des représentants des trois groupes fut porté à 8, ce qui permit à l'Internationale chrétienne de désigner un représentant. En outre, chacun des trois groupes du Conseil d'administration du Bureau international du Travail aurait le droit de désigner un représentant, ce qui porta le nombre total des membres de la Commission à 27.

La liquidation de cette question apporta encore une particularité curieuse. Le groupe ouvrier au sein du Conseil d'administration du Bureau international du travail qui était chargé de préparer la liste de candidats des représentants du personnel, refusa d'accepter des candidatures séparées de l'Internationale chrétienne et ne voulut traiter qu'avec l'I.T.F. Conformément à sa promesse, l'I.T.F. a alors ajouté à sa propre liste de candidats les noms du délégué désigné par l'Internationale chrétienne, Grenzer, et de son suppléant, Schmidt.

La composition de la commission est actuellement la suivante:

Groupe gouvernemental. Représentant du Conseil: Comte de Altea (Espagne). Experts: Belgique, M. Colens; France, M. Grimpret (suppléant M. Roy); Japon, M. Yamashita (suppléant M. Onoye); Suisse, M. Hunziker; Allemagne, M. Bessert; Canada, M. Simpson; Pologne M. Czapski; Italie, M. Ciardi.

Groupe ouvrier. Représentant du Conseil: M. Schürch (Suisse). Experts titulaires: MM. Cramp (Londres), Nathans (Amsterdam), Jarrigion (Paris), Herrmann (Berlin), Held (Berne), Forslund (Stockholm), Tallon (Ottawa), Grenzer (Budapest).

Suppléants: MM. Smeykal (Vienne), Moltmaker (Utrecht), Brodecky (Prague), Maxamin (Varsovie), Gomez (Madrid), Issaïeff (Sofia), Schmidt (Trèves).

Groupe patronal. Représentant du Conseil: M. Tzaut (Suisse). Experts: M. Duchatel (France), M. Jenkin Jones (Grande-Bretagne) M. de Tolnay (Hongrie), M. Zehnder (Suisse), M. Luzzatti (Italie) M. Ekman (Suède), M. Ackermann (Alle-

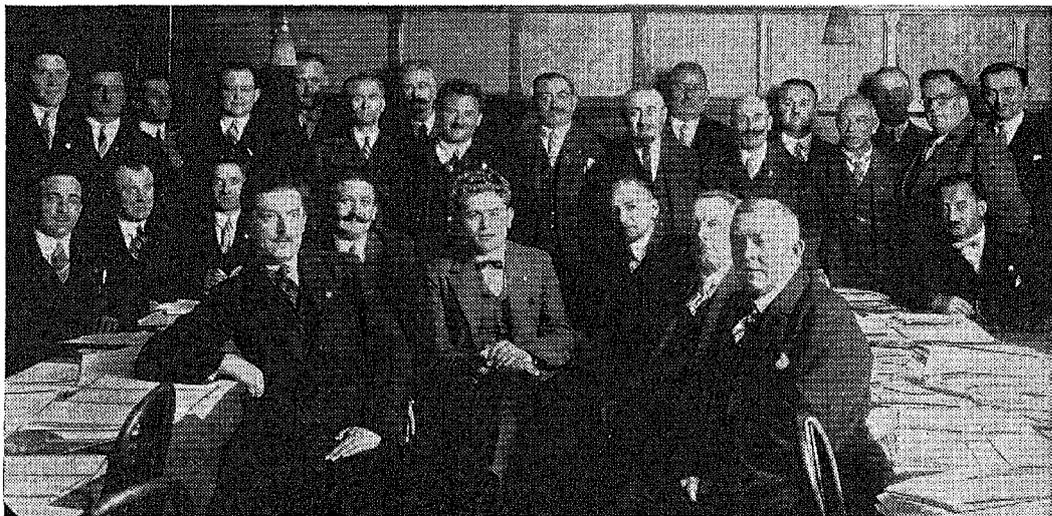
mann (Allemagne). Un huitième membre sera désigné ultérieurement.

Une tâche importante incombe à la commission. Elle aura à vaincre de nombreuses difficultés de caractère technique aussi bien que d'autre nature. En pensant aux intérêts qui sont en jeu, les représentants du personnel trouveront cependant le courage et la persévérance voulus pour poursuivre leur travail.

Pour aider à l'accomplissement de cette tâche, les camarades de différents pays ne pourront pas mieux faire que s'em-

ployer pour renforcer leur organisation syndicale. En effet, la mesure dans laquelle l'organisation syndicale du personnel des chemins de fer est dans son pays à même d'engager la lutte en faveur des intérêts ouvriers — s'appuyant sur l'esprit de solidarité de ses membres — déterminera la mesure dans laquelle l'Internationale des travailleurs des chemins de fer pourra faire valoir son influence. Plus cette influence sera grande, plus le travail des membres de la Commission se trouvera facilité.

La Conférence internationale du personnel des wagons-lits et wagons-restaurants.



Les 21 et 22 octobre 1929 a eu lieu à Paris, sous les auspices de l'I.T.F., la première Conférence internationale du personnel des wagons-restaurants et wagons-lits. Les délégués de dix organisations syndicales nationales, à savoir d'Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Pays-Bas, Pologne, Roumanie et Suisse, ainsi que le Secrétaire de l'Union internationale des travailleurs d'hôtels, restaurants etc. participèrent à la conférence.

Les délégués ont examiné la situation syndicale dans l'industrie des wagons-lits et wagons-restaurants. Il s'est trouvé que la position du personnel est très forte dans certains pays, mais que dans d'autres pays il est nécessaire de prendre des mesures spéciales pour renforcer la puissance syndicale. La F.S.I., les Centrales syndicales nationales et en particulier les organisations adhérentes à l'I.T.F. seront associées à ces efforts.

L'examen des conditions de travail a révélé des situations intolérables et de graves abus auprès de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. La Conférence décida d'envoyer sur-le-champ une délégation auprès de la Direction générale de la Compagnie. La Direction en fut informée par télégramme, mais elle fit savoir, également par télégramme, qu'elle ne recevrait pas la délégation.

Ce refus suscita de l'indignation et amena les délégués à décider d'entamer

une action immédiate contre la Compagnie. En premier lieu le secrétariat de l'I.T.F. fut chargé d'adresser à la Compagnie une lettre pour protester contre cette attitude et préciser que c'était sur elle que retombait la responsabilité pour toutes les conséquences de ce geste à tout le moins discourtois. Il fut décidé en outre de dénoncer dans la presse, la situation misérable du personnel sur certains réseaux, de stigmatiser l'arrogance de la Compagnie, tant à l'endroit des pouvoirs publics et du législateur que de son personnel, et de porter les griefs du personnel à la connaissance des gouvernements et du Bureau international du Travail. Les organisations représentées prirent l'engagement de seconder l'I.T.F. dans cette tâche par tous les moyens dont elles disposent et de soulever, au besoin, le cas devant les Parlements de leurs pays.

En ce qui concerne les conditions de travail, la Conférence approuva dans les grandes lignes un projet de programme élaboré par le secrétariat de l'I.T.F., avec cette réserve qu'il y a lieu de transformer le projet en une série de directives suffisamment souples pour servir de base aux revendications à formuler dans chaque pays.

Une nouvelle conférence sera convoquée d'ici quelque temps pour réexaminer la situation.

La nouvelle classification des fonctions aux chemins de fer fédéraux constitue un succès pour la Fédération suisse des cheminots.

Le 5 octobre dernier, le Conseil fédéral a approuvé la nouvelle classification des fonctions applicable aux chemins de fer fédéraux de Suisse. Cette approbation fut précédée par de longues négociations entre la Fédération, la Direction générale des chemins de fer fédéraux et le département des finances, après la mise en vigueur, par un arrêté du Conseil fédéral de décembre 1927, de la classification provisoire. On peut dire que la Fédération suisse des cheminots a réussi à obtenir toute une série d'améliorations en ce qui concerne le groupement du personnel dans les différentes classes de traitement. Il est permis d'affirmer sans risque d'exagération que sur 15.000 desiderata présentés, 9.500 ont été entièrement et 1.500 partiellement réalisés.

En commençant par la classe de traitement la plus basse (minimum 2700, maximum 3900 frs.), on peut dire qu'après des négociations excessivement difficiles l'organisation a pu obtenir que les ouvriers de cette classe bénéficient, après une certaine durée de service, d'un avancement automatique dans la 25ème classe (minimum 2800, maximum 4200 frs.). La Direction générale des chemins de fer fédéraux a qualité pour examiner à la fin de chaque année, quels agents de la 20ème classe (ouvriers des magasins, ouvriers des installations électriques 2ème classe, ouvriers des sous-stations électriques, cantonniers, ouvriers de station, ouvriers aux marchandises, ouvriers des entrepôts, nettoyeurs de voitures, ouvriers de la traction, ouvriers de la navigation, ouvriers des ports) ont accompli 20 années de service et entrent en ligne de compte, en raison de leurs connaissances et de leur expérience, pour être promus dans la 25ème classe. Il est admis qu'en cas de service satisfaisant et de bonne conduite, personne ne sera privé de cet avancement. Pour le calcul des 20 années de service, l'emploi comme ouvrier saisonnier ou auxiliaire entre en ligne de compte; on calcule dans ce cas une année de service à raison de 300 journées de travail. La 25ème classe de traitement comprend en outre les dames expéditionnaires de 2ème classe, les aides-magasiniers de 2ème classe, ouvriers de 1ère classe des installations électriques, ouvriers des manœuvres de 2ème classe, ouvriers de gare, gardes de station, veilleurs de nuit, gardes-voie, gardes-barrières, aides-ouvriers professionnels. Tous ces agents touchaient avant l'entrée en vigueur du nouveau statut des fonctionnaires (1er janvier 1928) moins que ne prévoit le maximum actuel de la 25ème classe de traitement.

La 24ème classe de traitement (minimum 2.900, maximum 4.500 frs.) comprend entre autres les gardes-blocks, ouvriers aux manœuvres 1ère classe, gardes d'appareils d'enclenchement et de signaux 2ème classe, ouvriers aux mar-

chandises et chauffeurs.

Mentionnons parmi les fonctions de la 23ème classe (minimum 3.000, maximum 4.800 frs.) les dames expéditionnaires de 1ère classe, ouvriers professionnels du service de la voie, (ancien maximum 4.252), chefs de halte (ancien maximum 4.252), chef d'équipe de gare (ancien maximum 4.385), aiguilleurs (ancien maximum 4.385), matelots (ancien maximum 4.169).

La 22ème classe (minimum 3.100, maximum 5.100 frs.) comprend les chefs d'équipe aux manœuvres (ancien maximum 4.385), contrôleurs de gare, gardes d'appareils d'enclenchement et de signaux de 1ère classe (ancien maximum 4.385).

Parmi les fonctions de la 21ème classe de traitement (minimum 3.200, maximum 5.400 frs.), nous pouvons citer les monteurs d'enclenchements (ancien maximum 4.930), conducteurs, visiteurs, chauffeurs de navires (ancien maximum 4.894).

La 20ème classe (minimum 3.300, maximum 5.700 frs.) comprend les commis de 1ère classe (ancien maximum 4.930), chefs de manœuvres (ancien maximum 5.270), conducteurs (ancien maximum 5.375), commis de gare de 2ème classe (ancien maximum 4.930), télégraphistes de 2ème classe (ancien maximum 4.930).

Le mécanicien de 2ème classe est placé dans la 18ème classe (minimum 3.500, maximum 6.500 frs.); dans cette classe sont également rangés les commis de gare de 1ère classe (ancien maximum 6.120), les télégraphistes de 1ère classe et les comptables de 2ème classe.

Un grand nombre des agents des gares sont placés dans la 17ème classe (minimum 3.600, maximum 6.800 frs.); on y trouve aussi les chefs de train (ancien maximum 6.500) et les dessinateurs de 1ère classe, tandis que les dessinateurs de 2ème classe sont classés dans la 20ème classe. La 15ème classe de traitement (minimum 3.800, maximum 7.400 frs.), comprend les comptables de 1ère classe, les receveurs de 1ère classe, les sous-chefs de gare de 2ème classe (anciens maximums 7.111). Les chefs de district et les techniciens de 2ème classe sont classés dans la 14ème classe (minimum 4.100, maximum 7.700 frs.). Les mécaniciens de 1ère classe touchent le traitement de la 13ème classe dont le maximum est de 8.000 frs. Les techniciens de 1ère classe sont rangés dans la 10ème classe de traitement et vont jusqu'à un maximum de 9.200 frs. Les chefs de gare de 2ème classe, les assistants de l'exploitation, les architectes et ingénieurs de 2ème classe sont rangés dans la 8ème classe de traitement et vont jusqu'à un maximum de 10.000 frs., tandis que leur ancien maximum était de 9.062. Les chefs de gare de 1ère classe, touchent dans la 6ème classe de traitement un maximum de 11.100 frs. (autrefois 10.620); les

ingénieurs de la voie dans la 4ème classe vont jusqu'à 12.600 (autrefois 12.480). La 1ère classe de traitement comporte un minimum de 13.400 et un maximum de 17.000 frs. Elle ne comprend que quelques fonctionnaires supérieurs. Au-dessus de cette classe se trouvent les trois directeurs généraux des chemins de fer fédéraux qui touchent des traitements allant jusqu'à 25.000 frs.

On peut estimer, en se basant sur la situation actuelle, à 2,5 à 3 millions l'avantage financier apporté au personnel grâce aux démarches de la Fédération suisse des cheminots, avantage dont bénéficient en première ligne les catégories moyennes et subalternes du personnel. Le prestige de l'organisation a sensiblement augmenté par ce succès et l'influence des quelques petites organisations jaunes et de chrétiens-sociaux, qui auparavant était déjà minime, a été réduite à néant. Dans le pays entier, l'unique organisation de cheminots qui compte est la Fédération suisse des cheminots.

W. INGOLD.

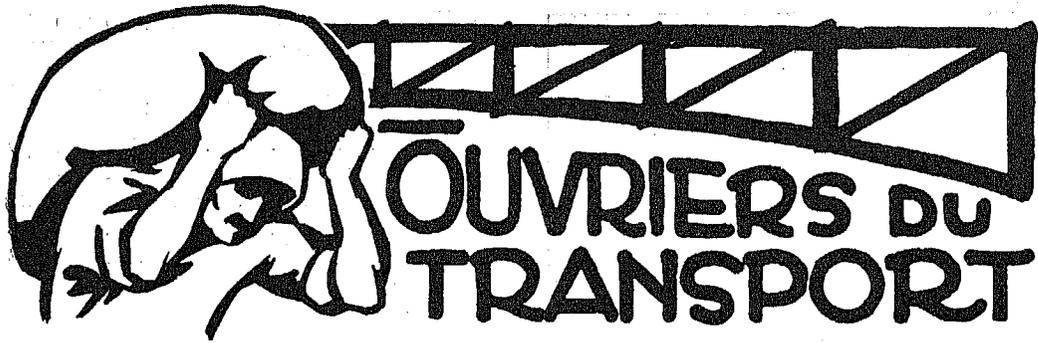
Joseph Schiller est mort.

Le 1er novembre 1929, le camarade Joseph Schiller, secrétaire général adjoint de l'Union des cheminots allemands de Tchécoslovaquie mourut à l'âge de 56 ans, frappé d'apoplexie.

Exerçant le métier de forgeron, il entra dans le mouvement syndical à 20 ans. Un grand mouvement revendicatif en 1909 le vit dans les premiers rangs. Ses camarades du chemin de fer Aussig-Teplitz le délèguèrent comme négociateur auprès du ministère des Chemins de fer. Deux ans plus tard, une nouvelle lutte était déclenchée et de nouveau Schiller se trouva sur la brèche.

Deux décades de propagande syndicale et politique parmi les agents de la même entreprise lui avaient valu la haine de ses patrons. La direction réclama d'un nombre d'agents dont elle connaissait l'activité syndicale, qu'ils signent une déclaration dans laquelle ils s'engageaient à se retirer de l'organisation syndicale du personnel des chemins de fer autrichiens. Schiller refusa catégoriquement de signer et continua son activité de propagande jusqu'à ce qu'il fût, en 1912, l'objet d'une révocation disciplinaire.

Le mouvement syndical conserva toutefois le militant expérimenté et lors de la constitution de la République tchécoslovaque, notre camarade devint un des fondateurs de l'Union des cheminots allemands de Tchécoslovaquie. Bien que très pris par ses occupations syndicales, par un mandat de député au Parlement et un siège au Conseil municipal de Aussig, par la direction d'une boulangerie coopérative, ses fonctions de président d'une Caisse régionale d'assurance-maladie et ses nombreuses fonctions au sein du parti socialiste, le camarade Schiller trouva encore le temps de consacrer sa sympathie et son attention à



Notices sur l'automobilisme et l'aviation.

Nouvelle loi sur la circulation automobile en Irlande.

Un projet de loi qui sera présenté ce mois au Parlement irlandais contient des dispositions assez radicales. Les stipulations principales ont trait aux vitesses maximum pour les autobus, à l'assurance obligatoire pour tous les véhicules automobiles, à l'examen des capacités physiques et psychiques des candidats au permis de conduire. Le projet prévoit en outre que les conducteurs d'autobus doivent avoir au moins 21 ans, les conducteurs de camions au moins 18 ans et les conducteurs d'autres véhicules automobiles au moins 17 ans. En cas d'ivresse d'un chauffeur, des peines allant jusqu'à 2 livres sterling d'amende étaient appliquées jusqu'à présent; le projet de loi prévoit toutefois une amende de 50 livres ou une peine d'emprisonnement de 3 mois pour la première fois et des peines de 100 livres d'amende ou 6 mois de prison ou encore les deux, en cas de récidive. La police aura le droit de confisquer le véhicule du coupable aussi longtemps qu'elle «estimerait nécessaire» et, en outre, de vérifier à tout moment les véhicules destinés au transport de personnes.

Augmentation considérable de la circulation des autobus en Irlande.

Le ministère irlandais du Commerce et de l'Industrie a publié une statistique comparative sur l'importance de la circulation des autobus en mai 1929 et dans le même mois de l'année précédente. Il ressort de cette statistique que l'autobus joue un rôle de plus en plus important parmi les moyens de transport. C'est ainsi qu'en mai 1929, le nombre des voyageurs transportés dépassa de 1.929.158 le chiffre de mai 1928. L'augmentation des recettes était de £ 21.416.

Une comparaison du trafic dans les

premiers cinq mois des deux années en cause donne l'image suivante :

	Nombre de voyageurs	Milles parcourus	Recettes brutes
1929	18.591.615	9.228.048	£ 298.089
1928	10.314.557	5.378.311	„ 201.354
	8.277.058	3.849.737	£ 96.735

Un million d'automobiles au Canada.

D'après les derniers relevés, il y a au Canada un véhicule automobile sur neuf habitants. Au total, le nombre des véhicules admis à la circulation en 1928 s'élevait à 1.076.819.

Mise en service d'autobus à trolley pour remplacer les tramways.

Nous avons annoncé précédemment que dans la ville de Nottingham, certaines lignes de tramways seraient remplacées par des lignes d'autobus à trolley. La Commission des tramways du Conseil municipal de cette ville, vient à présent de faire une proposition tendant à présenter à la prochaine session du Parlement un projet de loi prévoyant la transformation de l'ensemble du réseau.

L'intention existe en Allemagne de mettre en service sur une grande échelle des autobus à trolley selon l'exemple anglais. L'été dernier, une commission d'études, composée de 21 experts, s'est rendue à Birmingham et à Wolverhampton afin d'étudier sur place ce nouveau moyen de locomotion.

Le problème de la concurrence en Suède.

En Suède également, les lignes automobiles livrent une concurrence notable aux chemins de fer. Des pertes importantes et de nombreuses difficultés pour les chemins de fer en ont été la conséquence ces dernières années. Afin d'éliminer la création de lignes sur lesquelles se livre la concurrence entre le rail et la route, on propose, dans l'intérêt des deux parties, que le problème de la circulation soit résolu par la voie d'une collaboration.

Service d'auto-cars Pullman sur la route Cherbourg—Paris.

Cet été, un service d'auto-cars Pullman a été institué entre Cherbourg et Paris. Le prix du trajet simple revient à environ 300 francs.

Interdiction aux chauffeurs allemands de boire des boissons alcooliques.

Le président de l'arrondissement de Cassel a interdit à tous les chauffeurs

affectés aux transports publics de faire usage de boissons alcooliques. Cette mesure est justifiée par l'allégation que l'emploi d'alcool constitue un grand danger pour la sécurité publique. Les autorités policières ont reçu l'instruction de vérifier dans chaque cas d'accident de la circulation, si le chauffeur en cause avait pris de l'alcool. L'abus d'alcool sera puni par un retrait temporaire ou permanent du permis de conduire.

La mesure est destinée à constituer un exemple de la part des pouvoirs publics pour les travailleurs au service d'entreprises privées.

Convention polono-allemande sur la navigation aérienne.

Fin août, fut conclue entre l'Allemagne et la Pologne une convention qui établit les bases juridiques pour la navigation aérienne entre ces deux pays. Les deux états ont convenu qu'avant la ratification de la convention déjà, les avions de leurs deux pays pourraient survoler leurs territoires respectifs. Cet accord est d'une importance spéciale pour les lignes Berlin-Dantzig et Berlin-Kœnigsberg. Jusqu'à présent, les avions devaient contourner le territoire polonais et passer au-dessus de la mer. Il est probable qu'après la ratification de la convention, on procédera à l'ouverture d'une ligne aérienne Berlin-Varsovie. Il s'agit ici d'une convention spéciale, il faut savoir en effet que le 13 octobre 1919 une Convention internationale sur la navigation aérienne a été conclue à Paris entre plusieurs états européens; l'Allemagne n'était pas toutefois parmi les parties contractantes. Si l'Allemagne adhère à la convention de Paris, les conventions séparées conclues par elle jusqu'à présent, cesseront d'être valables.

Circulation aérienne entre New-York et Montréal.

On envisage en Amérique la création d'une ligne aérienne reliant New-York à Montréal. Le voyage aller et retour (le trajet est d'environ 700 milles = 1200 km.) ne prendra pas plus d'une journée.

Service hebdomadaire aérien entre New-York et Buenos-Aires.

La Société de navigation aérienne New-York—Rio de Janeiro—Buenos-Aires envisage la création prochaine d'une ligne de navigation aérienne entre New-York et Buenos-Aires. Le parcours de 8.000 milles (env. 13.000 km.) sera accompli en 7 jours, soit en 8 jours de moins que prendrait un voyage en bateau. Parmi les avions que l'on compte utiliser pour cette nouvelle ligne, il y aura des avions Ford à 14 places.

Création d'aéroports en Nouvelle-Zélande.

Le Parlement de la Nouvelle-Zélande examine en ce moment un projet de loi qui tend à autoriser les autorités locales à destiner des ressources à l'acquisition de terrains se prêtant à être installés comme aéroports.

I.T.F. Il assista à plusieurs de ses congrès dans l'après-guerre.

Avec tout cela, il négligea de consacrer le temps voulu au soin de sa santé, minée par un excès de travail. Lorsque finalement, cédant aux nombreuses instances, il se rendit à Karlsbad pour y faire une cure, il était déjà trop tard. Trois jours plus tard, il décéda.

Honorons la mémoire du militant défunt !



Une importante fusion.

Le 10 octobre dernier a été réalisée la fusion entre la Fédération allemande du trafic adhérente à l'I.T.F. — organisation qui groupe tous les travailleurs des transports et des communications, à l'exception de ceux de la Reichsbahn — et les organisations des travailleurs des services publics et du jardinage.

Cette concentration n'est pas aussi étrange qu'elle le semble à première vue. De nombreux points de contact existaient entre la Fédération du trafic et l'Union des services publics; ils donnaient lieu parfois à des frottements — que l'on songe par exemple à l'organisation syndicale du personnel des tramways au service d'entreprises municipales ou privées. Pareillement, une communauté d'intérêts existait entre les organisations des travailleurs des services publics et du jardinage qui sont également employés en partie par des municipalités.

C'est cette communauté d'intérêts qui donna naissance, il y a quelques années, à la pensée hardie de remédier aux difficultés auxquelles on se heurtait, par la fondation d'une grande fédération qui réunirait les trois organisations en cause. L'idée trouva sans doute son inspiration dans la concentration d'entreprises capitalistes que nous voyons constamment se réaliser autour de nous. L'intention primitive était de faire entrer également dans la grande organisation les groupements du personnel des chemins de fer et des mécaniciens et chauffeurs (dans la navigation et les usines). Ces deux organisations crurent toutefois ne pas encore devoir se décider à pareille démarche. Ceci n'empêche pas que, dans sa forme actuelle, la fusion constitue déjà un fait d'une grande importance. La nouvelle organisation qui porte officiellement le nom de *Gesamtverband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs* (Fédération amalgamée des travailleurs des services publics et des transports de

voyageurs et marchandises) compte environ 700.000 membres et est la plus grande des organisations adhérentes à l'I.T.F. et à une près, la principale organisation de la Fédération des syndicats d'Allemagne (la principale est l'Union des métallurgistes qui compte 944.310 membres).



O. SCHUMANN,
1er Président de la
Fédération allemande
du trafic.

rent à cette organisation, tandis qu'une grève victorieuse du personnel des tramways de Berlin, la même année, contribua beaucoup à l'accroissement du nombre des adhérents. Fin 1909, celui-ci avait monté à 96.623. En 1910, eut lieu une fusion avec les organisations des dockers et des marins, ce qui porta les effectifs à 152.954. Au moment du déclenchement de la guerre, ils avaient passé à environ 232.000. Le chiffre le plus bas constaté pendant la guerre fut de 58.507. L'accroissement anormal qui fit immédiatement suite à la cessation des hostilités porta les effectifs, fin 1920, à 578.357.

Les innombrables difficultés de toute nature dans la période agitée subséquente, occasionnèrent un fléchissement des effectifs qui ne s'arrêta qu'en 1929 à un chiffre de 274.275.

A partir de ce moment, commença un accroissement continu qui porta les

effectifs au chiffre de 390.360 au 30 juin 1929. La répartition sur les différentes catégories professionnelles, au 1er janvier 1929, était la suivante:

Marins	9.910
Agents des tramways.	57.956
Dockers	28.400
Bateliers.	21.313
Travailleurs de l'aviation	438
Conducteurs d'automobiles.	45.354
Ouvriers des entrepôts, magasins, de l'expédition etc.	59.860
Autres ouvriers des transports	167.129

Sur ce nombre, 35.998 étaient adhérents à l'I.T.F. tandis que le reste, soit 36.362 agents de l'administration des postes, étaient adhérents à l'Internationale des P. T. T.

Au moment de la fusion, l'Union des travailleurs des services publics comptait environ 270.000 adhérents et l'Union des travailleurs du jardinage environ 11.000.

Si la nouvelle organisation réussit à prendre les mesures voulues pour faire droit, dans le cadre de l'organisation générale, aux intérêts spéciaux des différentes catégories professionnelles — la Fédération allemande du trafic a d'ailleurs fait ses preuves dans ce domaine — il est hors de doute que l'organisation amalgamée exercera un grand attrait sur d'autres catégories de travailleurs. Lors du congrès qui ratifia la fusion, le représentant de l'organisation des pompiers a déjà annoncé que tous les organes directeurs de son groupement (qui compte environ 8.000 membres) avaient décidé l'adhésion à partir du 1er janvier 1930. Les fonctionnaires municipaux ont également mis à l'étude la question d'une adhésion.

Pour le lecteur étranger, il est peut-être intéressant de faire suivre ici quelques chiffres qui permettront de se faire une idée de l'importance du mouvement ouvrier en Allemagne, du travail considérable accompli par nos camarades et des progrès qu'ils ont réussi à réaliser dans le domaine intellectuel.

Le premier congrès de la Fédération des syndicats allemands, tenu en 1892, se prononça déjà en faveur d'une organisation syndicale centralisée. C'est alors que commença le mouvement de concentration: en 1891 il y avait 62 organisations groupant 277.659 adhérents et ce chiffre avait baissé en 1914, en dépit de nouvelles adhésions, à 48 organisations groupant 2 millions d'adhérents. Après la guerre, la question de la structure organique fut de nouveau l'objet des préoccupations, dans la presse aussi bien que dans les réunions, et le congrès de 1925 poussa nouvellement vers un développement dans le sens de la fédération d'industrie, c'est-à-dire vers une concentration ultérieure. En 1928, le nombre des organisations adhérentes à la Fédération du travail n'était plus que de 35, comptant 4.800.000 membres. Ce nombre vient à présent d'être diminué de deux, tandis que, selon les données les plus récentes,

les effectifs totaux au 1er août ont monté à 4.942.986.

Le mouvement ouvrier dans la capitale donne l'image suivante. La ville de Berlin plus banlieu, compte 4 millions d'habitants. Les syndicats indépendants y comptent environ 480.000 membres. Leurs revenus se chiffèrent en 1928 à environ 25 millions $\frac{1}{2}$ de marks. Les caisses des sections locales établies à Berlin accusèrent un chiffre total de 4 millions $\frac{1}{2}$; 7 millions $\frac{3}{4}$ furent versés aux caisses des comités centraux. Les montants versés en secours de grève, de chômage, de maladie et d'invalidité s'élevèrent à respectivement 1 million $\frac{1}{2}$, 2 millions $\frac{1}{2}$, 2 millions et 1 million $\frac{1}{2}$ de marks. Les cours de l'école syndicale berlinoise, qui s'étendent sur une période de deux ans, sont fréquentés tous les ans par environ 9000 militants syndicaux.

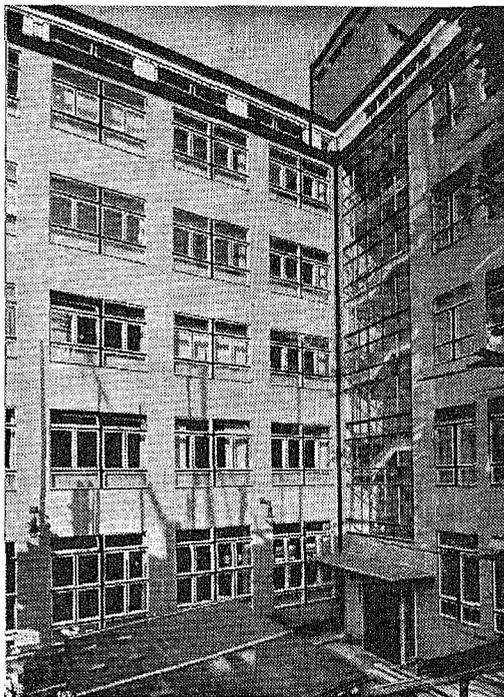
La section de Berlin de la nouvelle organisation fusionnée comptera 110.673 membres et sera la section locale la plus importante de Berlin. La section de Berlin de la Fédération allemande du Trafic comptait en 1916, au moment des effectifs les plus bas, 15.000 membres et en 1920, au moment de l'apogée, 154.076, chiffre qui fléchit à 46.440 en 1924. Depuis lors, les effectifs remontèrent graduellement jusqu'à arriver à 70.024 — dont 10.033 adhérents féminins et 1.975 mineurs — à la fin de 1928. Pendant les trois premiers trimestres de 1929, 15.000 nouvelles adhésions purent être enregistrées.

La coopérative de consommation de Berlin et environs qui existe depuis 30 ans, compte 178.000 membres (ménages). Tous les mois, elle enregistre de 2.000 à 3.000 nouvelles inscriptions. Son chiffre d'affaires était en 1925 de 27 millions, en 1927 de 40 millions et en 1928/29 de 68 millions de marks. Le personnel employé par elle est de plus de 4.000 unités et le parc des autos d'environ 100 véhicules.

A Berlin, le parti social-démocrate est le parti politique le plus important. Ses effectifs s'élevaient au 1er juillet 1929 à plus de 62.000 membres, dont près de 16.000 membres féminins. Selon des derniers rapports du parti communiste, ses effectifs à Berlin étaient d'environ 15.000.

Pour terminer, encore quelques renseignements sur la nouvelle organisation. En 1903 il fut pour la première fois question de la construction d'un immeuble. Les ressources financières faisaient cependant défaut. En 1909, on décida la création d'une caisse spéciale pour la nouvelle maison; les sections locales versèrent immédiatement un montant de plus de 90.000 marks dans ce fonds pour lequel les membres payent individuellement une cotisation supplémentaire. Au 1er juillet 1929, le montant réuni était de 1.326.000 marks. En 1911 et 1912, les premiers terrains avaient été acquis; par la suite, on en acheta d'autres, ce qui fait que l'organisation dispose actuellement de 3.500 mètres carrés. Les frais qui, jusqu'à fin 1927, s'éle-

La cour du nouvel immeuble



vaient à plus d'un million furent entièrement couverts par les revenus du fonds

TRAMWAYS

Une grève à la Compagnie des tramways de Lille-Roubaix-Tourcoing.

Un conflit d'ordre moral a mis aux prises pendant une dizaine de jours la Compagnie des tramways de Lille-Roubaix-Tourcoing et le puissant syndicat du personnel. Un agent ayant été injustement suspendu du service, ses camarades se solidariserent avec lui et le personnel dans sa totalité, soit environ 1.000 agents, déposa le travail le 14 septembre. Devant cette attitude énergique du personnel, le préfet désigna un enquêteur pour l'éclairer sur le conflit, à savoir le vice-président du tribunal correctionnel de Lille. Celui-ci accordant tout crédit aux déclarations des représentants de la Compagnie déposa un rapport défavorable au personnel. Le syndicat protesta et demanda une discussion du rapport en réunion mixte. Le préfet comprenant qu'aucun accord ne pouvait sortir d'une pareille discussion, demanda au syndicat ses conditions de reprise du travail. Après des pourparlers prolongés, un accord intervint sur les conditions suivantes: 1° reprise générale du travail; 2° aucune sanction ne sera prononcée pour faits de grève; 3° retrait de la note de service (affichée pendant la grève) interdisant au syndicat la perception des cotisations etc. dans les locaux de la compagnie; 4° remise en service sans aucune sanction de l'agent frappé. On voit que ces conditions constituent une belle victoire pour les travailleurs.

de construction et par les bénéfices réalisés par la maison d'éditions que possède la Fédération du trafic.

La construction est en cours depuis quelques années déjà, mais elle a été ralentie par le fait que l'on n'était pas sûr des organisations qui participeraient à la fusion. A présent, la construction va être accélérée. Le nouvel immeuble ne contiendra pas seulement les bureaux de l'organisation, mais également une imprimerie et toute une série d'autres entreprises créées par la Fédération.

Cet édifice constituera en effet — ainsi que l'exprime l'inscription sur la première pierre — un «témoignage durable de la puissance et de la cohésion des membres» qui réussirent à créer quelque chose d'aussi grandiose. Le souhait exprimant l'espoir que, par cette construction, sera créé «un noyau central qui exercera une influence féconde sur l'ensemble du mouvement et garantira une heureuse représentation des intérêts des travailleurs», se trouvera certainement réalisé.

Bonne chance, camarades de la Fédération amalgamée!

La journée de 8 heures aux tramways lettons.

L'été dernier, sur la proposition de la fraction socialiste au Parlement letton, la journée de travail pour le personnel des tramways fut légalement fixée à 8 heures. Ceci n'empêcha pas la direction de la Compagnie des tramways de Riga de chercher à enfreindre cette disposition. Seuls les receveurs ont réussi jusqu'à présent à écarter les heures supplémentaires; les wattmen doivent faire actuellement encore 3 à 4 heures de plus par jour. Dans une certaine mesure, les salaires minimes engendrent la nécessité de faire des heures supplémentaires: les salaires des agents des tramways sont de 139 lats, soit de 55 florins hollandais par mois. C'est ainsi que la lutte pour la journée de 8 heures est liée à celle pour le relèvement des salaires.

Toutes ces circonstances donnent lieu à l'organisation de se préparer à une lutte acharnée qui pourra même aller jusqu'à une grève à Riga.

Les agents des tramways et la grève générale en Lettonie.

Le 18 octobre dernier, une grève générale fut déclarée en Lettonie, sous la direction du parti socialiste et de la Centrale syndicale nationale, afin de protester contre les attaques du gouvernement réactionnaire contre plusieurs importantes conquêtes des travailleurs.

Les agents des tramways et les conducteurs d'automobiles participèrent au mouvement. Dans le pays entier, environ 3.200 travailleurs employés dans les transports automobiles ont déposé le travail, soit presque 100 % du nombre entrant en ligne de compte. Les agents des tramways prirent tous part à la grève.

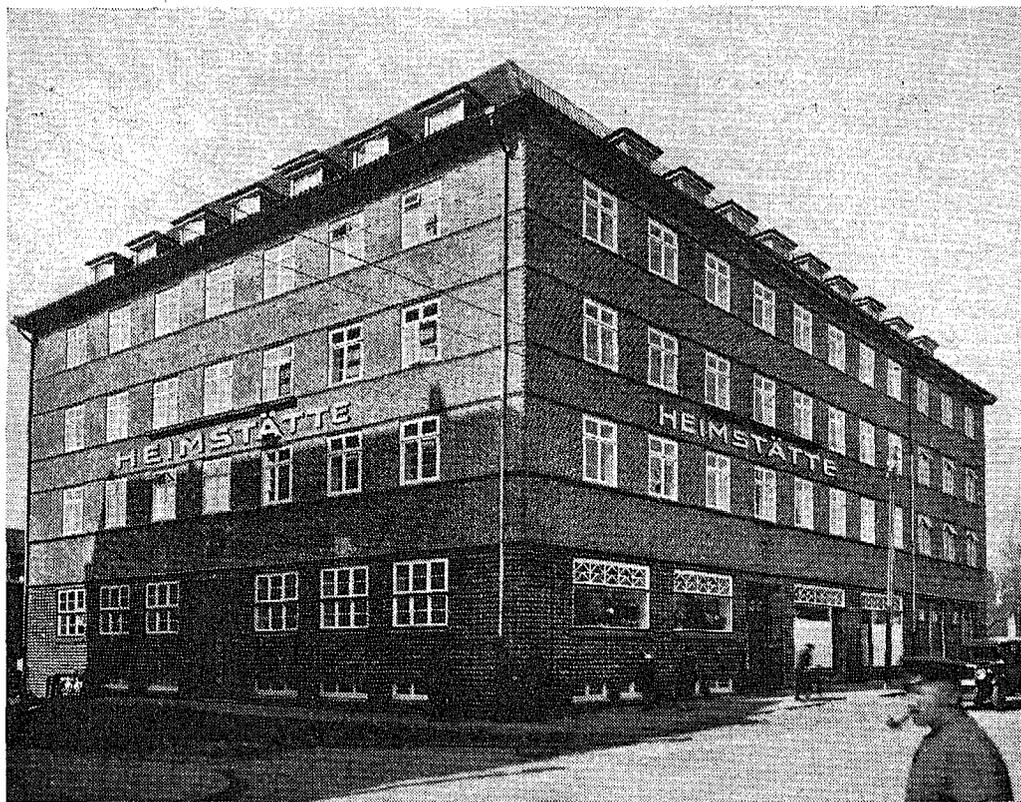
Conclusion en Allemagne de nouveaux contrats collectifs.

Nous avons annoncé dans le temps que la Fédération allemande du trafic avait résilié pour le 30 septembre le contrat-type national applicable aux tramways non municipaux. Des négociations au sujet de la conclusion d'un nouveau contrat eurent lieu à Berlin les 25 et 26 septembre; outre l'Association allemande des entreprises de tramways et de chemins de fer secondaires, l'Association patronale des tramways de Rhénanie et de Westphalie (la *Rhevestra*) assista aux négociations. Les employeurs proposèrent divers avilissements, avec l'idée que le contrat-type serait dorénavant appliqué également à la *Rhevestra* — où le personnel bénéficiait jusqu'à présent de conditions plus favorables — ce qui eût signifié un double avilissement pour le personnel de cette entreprise. Les propositions des employeurs tendaient entre autres à ne plus faire entrer en ligne de compte pour le calcul des heures de travail les temps nécessaires pour un agent pour relayer quelqu'un sur la ligne ou pour faire le versement de sa recette, à diminuer à 30 minutes par journée de travail les temps destinés à tourner le convoi aux points terminus, à la suppression de la clause disant que chaque 7ème jour de congé doit tomber un dimanche ou jour férié et à diminuer le taux et la durée de versement de l'indemnité de maladie et d'accident.

Après des négociations longues et difficiles, il fut possible d'écarter toutes les propositions d'avilissement et d'obtenir pour le personnel de la *Rhevestra* le maintien de l'ancien contrat. Les tramways du district de Magdebourg auxquels s'appliquait jusqu'à présent le contrat-type national seront dorénavant assujettis au contrat valable pour la *Rhevestra*, à l'exception de la clause relative au congé annuel qui sera remplacée par l'article correspondant du contrat national.

Le nouveau contrat prévoit le prolongement pour la durée d'un an et demi du contrat du 12 janvier 1928.

Les contrats collectifs séparés conclus pour les villes de Hambourg et de Dusseldorf expiraient en même temps que le contrat collectif national. L'organisation put obtenir que des négociations séparées aient lieu pour ces villes. Pour Dusseldorf des pourparlers eurent lieu à Berlin le 21 septembre; ils aboutirent à une prolongation du contrat en vigueur avec quelques modifications favorables au personnel, comportant entre autres une diminution de la semaine de travail de 52 à 50 heures $\frac{1}{2}$, une majoration de 15 à 25 % du taux des heures de travail effectuées en sus de 48 heures par semaine et une clause disant que chaque deuxième jour de congé doit tomber un dimanche. Le contrat est valable jusqu'au 30 septembre 1931 et sera ensuite prolongé d'année en année à moins de résiliation avec un préavis de trois mois. En ce qui concerne Hambourg, les négociations qui eurent lieu le 2 septembre n'aboutirent à



La Maison du Marin à Cuxhaven.

La réunion de la section des marins à Cuxhaven.

Samedi le 5 octobre 1929, la Commission consultative des gens de mer de l'I. T. F. se réunit pour deux jours à Cuxhaven. Le choix de cette petite localité plutôt éloignée avait été déterminé par le fait que la Fédération allemande du trafic a fondé dans ce port, situé à l'embouchure de l'Elbe et particulièrement important pour la grande pêche, une Maison du Marin que la Commission consultative désirait visiter.

Étaient représentées à la session par un ou plusieurs délégués les organisations maritimes d'Allemagne, Belgique, Danemark, Finlande, France, Grande-Bretagne, Hollande, Norvège et Suède. Un représentant de l'Association internationale des officiers assistait également à la réunion.

aucun accord. Les pourparlers furent repris le 26 septembre en la présence d'un arbitre. Ils amenèrent un accord, aux termes duquel le contrat est prolongé, avec cette modification que le travail supplémentaire que les agents sont tenus d'effectuer en cas de nécessité du service, est diminué d'une demi-heure à un quart d'heure. Les taux des salaires sont en outre majorés à partir du 1er octobre pour les agents masculins de 4 pfennigs et à partir du 1er juillet 1930 d'encore un pfennig pour chaque heure de travail effectif; pour les agents féminins la majoration est de 3 pfennigs. Le contrat relatif aux salaires est valable jusqu'au 31 mars 1931, les autres clauses jusqu'au 1er octobre 1931. La période de préavis est de 3 mois.

Le rapport moral du secrétariat attestant d'une activité accrue de l'I. T. F. au profit des marins, fut approuvé à l'unanimité des voix après un échange de vues prolongé.

Les notices parues dans la presse patronale de plusieurs pays, pour commencer dans la presse belge, tendant à affirmer que les marins anglais auraient déclaré qu'une réglementation internationale des heures de travail était impossible, donnèrent lieu à un échange de vues dont il apparut que ces informations avaient probablement été lancées par les armateurs à l'effet de compromettre le résultat des délibérations de la Conférence internationale du Travail s'ouvrant à Genève le 10 octobre 1929. La résolution suivante fut adoptée à ce sujet :

«La Commission consultative de la section des gens de mer de l'I. T. F.,

ayant appris que plusieurs journaux patronaux de divers pays européens ont publié des notices tendant à affirmer que les marins de Grande-Bretagne auraient, au cours de réunions, repoussé toutes propositions relatives à l'introduction obligatoire d'une législation réglant les heures de travail à bord;

ayant entendu le rapport présenté par J. Henson de l'Union britannique des transports, a constaté qu'aucune réunion de marins n'a été tenue en Grande-Bretagne à cet effet et que les revendications des gens de mer relatives à la réglementation des heures de travail à bord, c'est-à-dire pour l'obtention de la semaine de 48 heures, sont exactement les mêmes qu'en 1919.

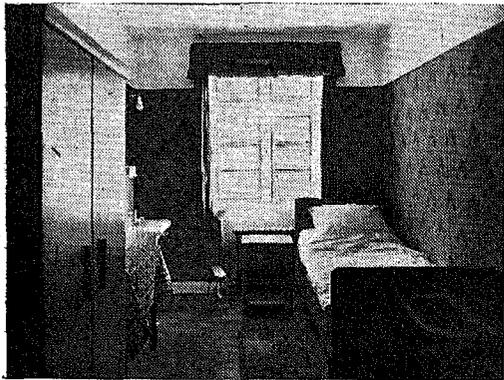
La Commission consultative condamne

cette tactique de la part des armateurs et confirme les revendications des gens de mer, telles qu'elles ont été formulées dans le programme élaboré d'un commun accord par l'I. T. F. et l'I. S. F. (International Seafarers' Federation) et présenté au Bureau international du Travail au printemps 1926».

Une partie importante des débats fut consacrée à l'examen de l'ordre du jour de la XIIIème session de la Conférence internationale du Travail. La Commission consultative, après avoir exprimé ses regrets au sujet de la parution tardive des rapports imprimés préparés par le B. I. T. — qui empêchait une étude sérieuse de ces rapports avant l'ouverture de la Conférence — traça de façon unanime les directives à observer à Genève par les représentants des organisations adhérentes de gens de mer. Il fut décidé que l'Association internationale des Officiers de la Marine marchande, qui avait son congrès à Genève les 7, 8 et 9 octobre et qui collabore étroitement avec l'I. T. F. dans toutes les questions intéressant les gens de mer, serait consultée avant l'ouverture des travaux de la Conférence, sur quelques points de détail.

La Commission examina ensuite un rapport sur l'emploi de la main-d'œuvre asiatique à bord, rapport qui fut approuvé dans les grandes lignes. Ce rapport n'avait toutefois pas un caractère définitif, attendu qu'il devait encore être examiné par la Commission mixte créée par l'I. T. F. et l'Internationale des officiers et être ensuite soumis à l'approbation des deux Internationales.

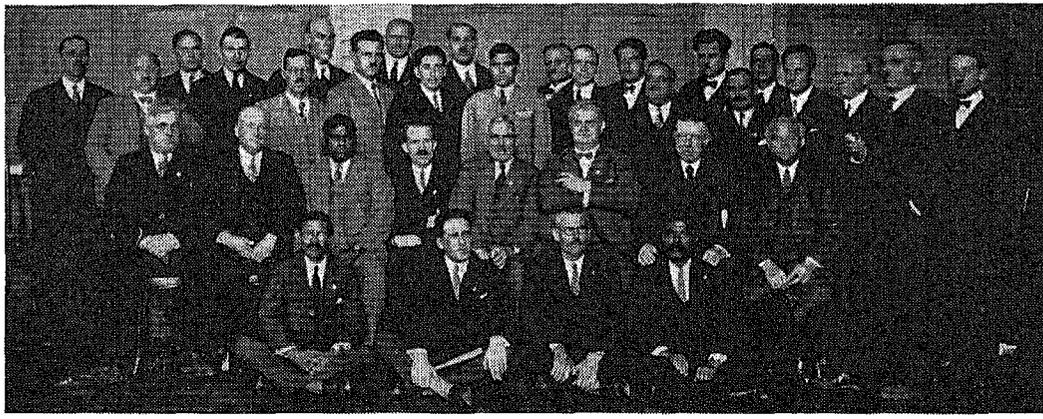
Le secrétariat de l'I. T. F. reçut mission pour terminer, de commencer une enquête concernant les conditions de travail et de salaires existant dans la pêche maritime de différents pays et de rapporter à une prochaine session de la Commission consultative sur le résultat de cette enquête.



Une chambre dans le Foyer des Marins.

A l'occasion de la réunion, un montant de 1500 florins fut remis au nom de la section des gens de mer de l'I. T. F. et des organisations adhérentes, aux représentants de la Fédération allemande du Trafic qui offrait l'hospitalité à la conférence, somme destinée à compléter l'installation du Foyer des Marins à Cuxhaven.

L'I. T. F. à la Conférence internationale du Travail.



La XIIIème session de la Conférence internationale du Travail.

I.

La tenue de la session de la Conférence internationale du Travail qui se réunit à Genève du 10 au 26 octobre dernier, fut décidée dès 1926 par la IXème session de la Conférence. Celle-ci adopta, sur la proposition du groupe ouvrier, une résolution par laquelle le Conseil d'administration du Bureau international du Travail était invité à convoquer en 1928 une session de la Conférence qui s'occuperait de la réglementation internationale des heures de travail à bord. Les gens de mer avaient demandé qu'elle fût tenue en 1927, la Conférence se décida pour 1928, le Conseil d'administration en fit 1929.

Sur ces entrefaites, la procédure suivie aux Conférences internationales du Travail a subi une, voire deux modifications, revenant cependant toutes deux au même résultat : une convention ne pourra être adoptée qu'après deux discussions successives, ce qui fait que le vote en est retardé pour le moins d'un an.

Une décision définitive concernant les questions discutées par la XIIIème session ne pourra donc être prise qu'en 1930 au plus tôt. Nous estimons que la nouvelle procédure signifie une perte de temps, pour ne point parler du gaspillage d'argent qu'elle comporte. La session maritime de cette année n'eut rien d'autre à faire qu'à rédiger des conclusions en vue du questionnaire à préparer par le Bureau international du Travail et à soumettre par lui aux gouvernements. Il est compréhensible que les rapports préparés par le Bureau international du Travail et ses suggestions servirent de base aux délibérations, de même qu'il est évident qu'on ne put éviter des débats sur des questions de principe et qu'il va de soi, que les gouvernements peuvent, s'ils le désirent, ne pas se contenter de répondre par «oui» ou par «non» aux questionnaires qui leur sont adressés, mais exposer leurs conceptions générales. Nous pensons qu'il suffirait de demander par écrit les avis des parties intéressées et avoir assez confiance en le B. I. T. pour lui laisser le soin de rédiger et d'expédier les questionnaires. Ce qui est important avant tout, c'est la préparation

du projet de convention qui est et restera de la tâche du B. I. T.

Quoiqu'il en soit, ce ne sera qu'en 1930 au plus tôt que l'on procédera à l'examen définitif. Cela fera alors depuis Gênes exactement dix ans que les gens de mer auront attendu et espéré que la Commission paritaire maritime prépare une réglementation, c'est-à-dire une limitation des heures de travail à bord.

Toutefois, on ne peut pas dire que rien n'a changé. Dans divers pays des tentatives ont été faites avec succès pour arracher, par la puissance syndicale, des améliorations. Chaque organisation de travailleurs maritimes sait cependant que, pour être durable, la réglementation des heures de travail à bord doit être appliquée internationalement. La Conférence, convoquée suivant le désir des marins et contre la volonté des armateurs, offrait une occasion de s'employer pour arriver à une réglementation internationale. Les marins ne se leurreront pas sur la valeur des résultats obtenus, car ils savent que le vote d'une convention n'est pas synonyme de l'application de celle-ci.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, la Conférence fut convoquée contre la volonté des armateurs. Elle n'a pas pu ne pas s'apercevoir de ce fait : les armateurs commencèrent une grève. Nous ne saurions leur en vouloir; eux qui, dans la vie habituelle, n'ont que la possibilité du lock-out désiraient sans doute voir ce que c'est que de faire la grève ! Comme une conséquence de cette attitude, la XIIIème session de la Conférence a suscité partout un intérêt exceptionnel. Par le coup de théâtre qui la distingua de ses prédécesseurs, la Conférence attira sur elle l'attention de toute la presse internationale.

Ce coup de théâtre eut une influence heureuse sur l'atmosphère de Genève. Les gouvernements se virent dans la nécessité de faire valoir leur autorité vis-à-vis des armateurs. Nous aurons l'occasion de revenir là-dessus. Il est cependant dès à présent certain que les tentatives des armateurs après la Conférence pour défendre encore leur tactique

(échouée) ne pourront susciter qu'un sourire de pitié auprès de tous ceux qui ont assisté à la Conférence. N'oublions pas qu'il existe encore des procès-verbaux pour démontrer la triste figure faite par les délégués patronaux !

S'il ne se fut agi que d'arguments et d'habileté dans les débats, les armateurs auraient essuyé un échec complet. Nous tâcherons de le démontrer dans un prochain numéro. Nous nous en voudrions cependant de terminer cet article, sans avoir fait mention avec appréciation de la collaboration exemplaire qui existait, sous la direction de l'I.T.F., au sein du groupe ouvrier et entre l'I.T.F. et l'Internationale des officiers de la marine marchande.

Les pêcheurs des côtes de l'Ouest de la Suède ont fondé une organisation.

Les pêcheurs habitant les côtes suédoises des environs de Gotembourg ont créé un syndicat. La constitution en a eu lieu en juin dernier, au cours d'une réunion bien fréquentée.

Quelques explications sont nécessaires pour ceux qui ne sont pas parfaitement au courant des conditions existant en Suède. La majeure partie de la pêche suédoise est effectuée par des pêcheurs petits propriétaires. (Il y a certes à Gotembourg une flotte de chalutiers à vapeur, mais son importance est minime à cause du fait que le poisson pêché de cette façon est considéré comme étant de qualité inférieure et trouve difficilement acquéreur; les équipages de ces chalutiers sont syndiqués dans l'Union des chauffeurs.) Les pêcheurs, petits propriétaires, sont ceux qui ont leurs propres engins de pêche et bateaux. Généralement, ils sont à plusieurs pour posséder un bateau ou les principaux engins de pêche qui sont très coûteux. Ils doivent cependant peiner pour obtenir une compensation convenable pour leur travail

fatigant. A Gotembourg, ils doivent transporter le poisson jusqu'à l'endroit central de vente, la halle aux poissons, où le poisson est vendu aux enchères. Les revendeurs se sont toutefois organisés et tâchent de tenir les prix aussi bas que possible. Lors d'un arrivage important, les prix peuvent même être considérablement déprimés. Le cas s'est produit que l'on offrait 50 cøre pour une caisse de poisson, tandis que la caisse seule avait coûté au pêcheur une couronne. Dans un pareil cas, il est plus avantageux pour les pêcheurs de jeter le poisson à la mer et de garder les caisses. Pour les consommateurs, le prix du poisson est bon marché comparé à celui de la viande, mais il y a une différence énorme entre le prix payé par les consommateurs et celui que touchent les pêcheurs. Cette différence va dans les poches des intermédiaires et son importance ne correspond guère au travail ou aux risques de ceux-ci.

Les pêcheurs doivent payer cher leurs engins et tout ce dont ils ont besoin. Il y a quelques années, une espèce de coopérative d'achat fut créée dans les îles des environs de Gotembourg; elle s'occupe principalement de l'achat d'huile brute pour les bateaux. Cet essai donna de bons résultats. Après quelques années cependant, les revenus non seulement n'avaient pas augmenté, mais ils tendaient même plutôt à diminuer. Ceci poussa les pêcheurs à une nouvelle démarche. Une certaine collaboration fut établie entre les travailleurs des différentes îles et on décida combien d'engins de pêche seraient employés chaque jour et combien de caisses de poisson chaque bateau pourrait vendre. Ces mesures apportèrent un certain progrès, sans être toutefois entièrement satisfaisantes.

C'est pour cette raison qu'on a procédé à présent à la création d'une organisation syndicale et que l'on s'est mis en relation avec les Centrales syndicales suédoise et norvégienne. Nous n'arri-

vons pas à comprendre pourquoi cette association s'intitule «syndicat». Par «syndicat», nous entendons en effet, une organisation qui a pour tâche de défendre les intérêts des travailleurs, vis-à-vis des employeurs, possesseurs des moyens de production. Dans ce cas cependant, ce sont les travailleurs eux-mêmes qui sont propriétaires des moyens de production et doivent au fond être, pratiquement parlant, considérés comme employeurs.

L'organisation est encore en voie de formation. Une de ses premières tâches sera la nomination d'un délégué chargé de représenter dans les ports de pêche les intérêts des membres. On ne nous informe pas comment celui-ci s'acquittera de sa tâche, mais il est probable qu'il s'occupera d'organiser les pêcheurs et de veiller à ce que le poisson ne soit pas vendu sous un prix déterminé.

Il est difficile de prévoir quel sera le développement futur de ce mouvement. Nous aurons soin de ne pas perdre la chose de vue et de porter à la connaissance des lecteurs tous renseignements de nature à les intéresser.

W. E.

Mouvement revendicatif des marins allemands.

Ainsi que nous l'avons annoncé précédemment, la section des marins de la Fédération allemande du Trafic avait résilié le contrat collectif en vigueur pour les gens de mer et réclamé un nombre de relèvements de salaires. Les négociations entamées entre les deux parties n'aboutirent à aucun résultat, raison pour laquelle il fut nécessaire de faire appel à l'arbitrage. L'arbitre vient à présent de rendre une sentence qui comporte un relèvement des soldes de 5,6 %.

Le salaire des matelots est porté de 125 à 132, celui des chauffeurs de 135 à 143 marks par mois. Nous reviendrons amplement sur la chose dans le prochain numéro.



L'espéranto dans l'I.T.F.

L'organe des cheminots allemands de Tchécoslovaquie qui, dans son numéro du 4 octobre, faisait mention des démarches de l'I.T.F. en vue de la publication d'un organe espéranto, annonce l'ouverture prochaine d'une rubrique sur l'espéranto.

L'organe des cheminots yougoslaves a également reproduit dans son numéro du 1er octobre la circulaire lancée par le secrétariat de l'I.T.F. concernant l'espéranto, de même que le début d'un cours d'espéranto.

L'I.T.F. publiera-t-elle un organe espéranto?

Des témoignages de sympathie avec notre projet et des demandes d'inscription à un abonnement, nous

sont déjà parvenus de Hollande, Belgique, Allemagne, France, Grande-Bretagne, Suisse, Pologne, Portugal, Autriche, Russie, Tchécoslovaquie ainsi que des Etats-Unis.

Il n'est pas possible de se former dès à présent un jugement définitif sur la possibilité de la publication d'un organe espéranto. Nous attendons pour le faire le début de janvier prochain. Presque journellement, nous recevons de nouvelles demandes d'inscription. Nous avons également appris que, dans plusieurs milieux, on envisage encore la prise de mesures susceptibles d'aider à la réalisation de notre projet.

Les syndicats et la langue mondiale.

Des propositions tendant à la création de cours d'espéranto et à l'insertion de rubriques espéranto dans les organes syndicaux furent présentées aux congrès des métallurgistes et des travailleurs des services publics allemands. Ces propositions qui ont recueilli une vive approbation, seront exécutées en une forme encore à préciser. Le «Deutsche Eisenbahner», l'organe de l'Union des cheminots allemands a publié en des suites successives hebdomadaires, un cours complet d'espéranto qui est utilisé également par d'autres organes.

En Russie soviétique, une association de cheminots espérantistes a été créée.

L'association des typographes d'Esthonie a demandé que les cours de religion dans les écoles soient remplacés par des cours d'espéranto.

Ricevitaj.

Biblioteko de Sennaciulo:

I. Serio: Scienco No 9. «Revolucio en la Lingvoscienco», skizo de A. P. Andreev.

II. A. Boqdanov: «Ruĝa Stelo», fantazia romano. Ambaŭ eldonoj de S.A.T. Eldona Fako Kooperativa, Leipzig.

Recenzo.

Kandid (Candide) de Voltaire laŭdinde tradukita de E. Lanti, Redaktoro de «Sennaciulo», 160 paĝa 13 x 19 cm. prezo R.M. 1.20. Ilustrita. Eldonita de I.A.T., Colmstrato 1, Leipzig. Francoj diras ke suprenomita verko estas la plej bona de la eminenta Voltaire. Estas vera ĝuo legi ĝin. Multon Kandid, la ĉefpersono, travivas, laŭŝajne ĝustan filozofion la ĉiam klopodas kompreni, sed fine lia racio venkas. Tiam li komprenas. Tiam li komprenas, ke por ion atingi oni devas labori, labori kaj ankoraŭ foje labori. K.