



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAIT MENSUELLEMENT EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND ET ESPAGNOL

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE-AMSTERDAM

SIÈGE:
AMSTERDAM:
(PAYS-BAS)
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:
20186

S O M M A I R E :

Communications diverses: Charles Lindley,
sexagénaire 109
Un meilleur groupement syndical du per-
sonnel des transports publics 110
Nouvelles attaques fascistes en Italie 111
Chronique syndicale 111
Communications du Bureau 112
Cheminots: Les catastrophes de chemins
de fer en France 112

Conditions de travail du Personnel des
Chemins de Fer dans les différents pays
(Russie) Suite 113
Déclaration 115
Ouvriers du Transport: Le port d'Anvers 115
Tableau comparatif de la rétribution des
ouvriers des principaux ports de la Mer
du Nord (1er septembre 1925) 116

Les difficultés des Ouvriers des Transports
finlandais 117
Une grève d'ouvriers des ports dans l'île
de Java 117
Gens de Mer: La situation des marins-
pêcheurs islandais en 1924 et 1925 118
A tous échos 119
Espéranto 120
Les Livres Reçus 120

Nous prions d'emprunter des communications à notre
Bulletin - en mentionnant la source.



Charles Lindley, sexagénaire.

Le 14 octobre prochain, le camarade Charles Lindley, membre du Conseil général et du Comité Exécutif de notre Internationale aura 60 ans. Il ne les porte pas, ce robuste fils du Nord; en le voyant on lui donnerait 10 ans de moins et combien plus jeune encore est-il d'âme et d'esprit!

Quiconque examine toutefois sa carrière et constate qu'en avril 1897 déjà, il se trouvait à la tête de l'Union suédoise des Transports, que, dès fin 1894, il s'occupa de grouper les ouvriers des ports et les marins suédois, s'étant avant cette

époque intéressé au mouvement syndicaliste anglais et ayant participé à la fondation, en 1887, de l'Union des Matelots et Chauffeurs, se rendra compte qu'il ne saurait plus être tout jeune.

C'est sous sa direction que l'Union suédoise des Transports est devenue une des meilleurs organisations de combat du mouvement ouvrier suédois. Ferme comme un roc, elle tient bon au milieu des tempêtes et il mérite d'être souligné que la longue et terrible crise économique qui n'épargna pas la Suède, ne causa aucun préjudice à l'organisation dont l'effectif, bien que quelque peu diminué durant les premières années de la crise, est actuellement plus important que jamais. Si d'autres sont qualifiés plus que nous pour juger des mérites de Lindley en ce qui concerne le mouvement des transports de Suède, nous tenons toutefois à affirmer ici qu'il en est le pionnier et le chef incontesté.

Dans les annales de l'I. T. F. il convient également d'accorder une place importante à Lindley et de le mentionner comme un de ses pionniers. De tout temps, il a été un champion de l'organisation internationale de tous les travailleurs des transports. Ainsi que nous l'avons signalé ci-dessus, il débuta dans le mouvement ouvrier anglais (durant près de 13 ans l' navigua surtout sur des navires anglais) et retourna en 1894 dans sa patrie pour s'y consacrer à l'organisation des travailleurs des transports. Admettant comme une chose évidente que les pays scandinaves joueraient leur rôle dans le mouvement international, il participa au Congrès de fondation de l'Internationale, tenu à Londres en 1896. Sa perspicacité pour toutes les questions d'organisation, fit que Lindley se trouva, dès le début, à l'avant-plan. Rien d'étonnant que ce fut lui qui proposa au Congrès de fondation d'étendre l'Internationale à toutes les catégories d'ouvriers des transports, proposition qui fut repoussée à ce moment (l'Internationale ne groupant que des marins et dockers) pour être reprise en 1898, quand fut créée la Fédération internationale des Ouvriers du Transport.

Pour autant que nous sachions, Lindley n'a manqué d'assister à aucun des Congrès généraux de l'I. T. F. Avant la guerre, le contact entre les organisations, dans le cadre de l'I. T. F., se limitait presque exclusivement aux Congrès, mais à cette époque déjà, Lindley qui désirait accroître l'importance de l'I. T. F., fit la proposition de créer une caisse de résistance internationale à laquelle toutes les organisations contribueraient, dans la mesure de leur effectif. Pendant la guerre, Lindley

Les nouvelles de caractère d'actualité, concernant des mouvements en cours, etc., sont publiées dans les « Communications de Presse de l'I. T. F. », expédiées toutes les deux semaines aux organisations et à leurs organes.

s'efforça de maintenir les relations internationales et la reconstitution rapide de l'I. T. F. après la guerre est due en partie à son activité préparatoire, visant à concilier les organisations allemandes et anglaises.

Lorsque, après la guerre, l'I. T. F. fut rétablie sur une base plus large, Lindley était tout désigné pour représenter les organisations scandinaves au sein du Comité Exécutif et du Conseil Général. Dans l'exercice de ces fonctions, il s'est toujours montré plein de dévouement et a su rendre de précieux services à l'I. T. F. Collaborer avec lui est toujours agréable car, en dépit de divergences d'opinion, il reste l'ami qui sait porter avec dignité une défaite et avec générosité une victoire de son point de vue. En arrêtant son opinion, il place en première ligne l'intérêt de l'I. T. F. et des organisations adhérentes et il trouve le moyen de collaborer avec chacun, au profit des travailleurs dont l'I. T. F. est appelée à sauvegarder les intérêts.

En ce jour mémorable, camarade Lindley, je te félicite au nom de l'I. T. F., de tout cœur, et souhaite qu'il te soit donné de mettre, pendant de longues années encore, ton activité au service de notre cause.

Edo Fimmen.

Un meilleur groupement syndical du personnel des transports publics.

Le Syndicat italien des Transports Secondaires soumit au Congrès de Bellinzona une proposition tendant à un meilleur groupement syndical du personnel des transports publics. Le Congrès ne s'est pas prononcé sur cette proposition, mais a décidé d'inviter les camarades italiens à exposer leurs conceptions de façon plus détaillée dans le Bulletin d'Information de l'I. T. F. et à ouvrir, de la sorte, un échange de vues sur la question. Nous faisons suivre ici l'article que le Secrétaire du Syndicat nous a adressé à cet effet.

Avant d'examiner le sujet sus-indiqué, il convient que le lecteur, se débarrassant de tout préjugé, s'apprête à considérer les faits d'un point de vue pratique et basé sur l'expérience.

Au début du mouvement syndicaliste, les travailleurs des transports fondèrent des groupements dont la nature était déterminée par le système de transport et le caractère de l'exploitation. Ainsi furent créés des syndicats d'agents des chemins de fer, d'agents des tramways et de personnel de la navigation intérieure.

Cette subdivision des travailleurs des transports répondait à ce moment au but, car les chemins de fer étaient subdivisés en divers réseaux exploités par des Compagnies privées et le personnel trouvait des avantages à se syndiquer dans chaque entreprise et à réunir ces divers syndicats en un groupement fédératif. Les premiers organismes de cheminots s'étendirent par conséquent, à tous les réseaux, également aux réseaux minuscules d'intérêt local et aux lignes interurbaines appelées « tramways » (également, si à traction à vapeur) du fait que les rails se trouvent sur la voie publique. Par la suite, toutefois, certaines compagnies de chemins de fer s'étendirent ; d'autres fusionnèrent et, dans certains pays, l'intervention de l'Etat eut comme conséquence la nationalisation des principaux réseaux, créant un réseau unique de grande communication.

Ce développement fut suivi par une modification de la structure des organismes syndicaux des cheminots. La nécessité se fit sentir du *syndicat unique, subdivisé d'après les catégories professionnelles*. Toutefois, la modification dans la forme des entreprises et la transformation subséquente des organismes syndicaux mit dans des conditions d'infériorité le personnel

des petits réseaux et réseaux moyens et celui des réseaux tramviaires interurbains, par rapport aux cheminots des grands réseaux ou des réseaux de l'Etat. Il s'en suivit pour ces agents la nécessité inéluctable de sortir de l'organisation commune et de créer un groupement séparé ayant sa propre structure organique.

Dans certains pays, le personnel des tramways urbains s'est syndiqué et fédéré à lui seul. Dans quelques rares cas seulement, les agents des lignes interurbaines adhèrent au syndicat du personnel des tramways urbains ; ceci se produisit avant tout, là où une même entreprise exploitait le service urbain et interurbain.

Ailleurs, on vit une organisation commune grouper les agents des réseaux d'intérêt local (chemins de fer ou tramways) et ceux des tramways urbains. Ce genre de groupement demande toutefois une certaine autonomie pour les deux catégories en présence, surtout en vue de la résidence du personnel, celui des tramways urbains étant réuni dans la même ville et celui des réseaux secondaires se trouvant disséminé le long des lignes.

Dans certains autres pays enfin, les agents des réseaux secondaires et d'intérêt local continuèrent à adhérer au groupement des cheminots des grands réseaux. Il est certain, cependant, que dans ces pays, les travailleurs doivent se ressentir des défauts de structure que présente l'organisme syndical.

L'expérience acquise dans la pratique d'une vie syndicale, née en commun et subdivisée par la suite, semble bien indiquer que la forme d'organisation des cheminots et des travailleurs des transports en général, doit être revue et modifiée selon les directives fournies par cette expérience. Ces directives visent à nous faire considérer les services des transports (en ce qui concerne le groupement syndical du personnel) plutôt du point de vue du *service social* auquel ils sont affectés que de celui du système de traction ou d'exploitation. L'organisation syndicale du personnel des chemins de fer et tramways devra, par conséquent, se baser sur la division que voici :

- 1^o réseaux de grande communication ou communications primaires ;
- 2^o réseaux de communications secondaires (réseaux d'intérêt local ou interurbains, y compris ceux du type de tramways, parce que tracés sur la voie publique) ;
- 3^o réseaux de communications urbaines.

Chacun de ces trois types de communications a son importance sociale et son caractère industriel à lui, différences qui ne laissent pas d'exercer une influence sur les conditions de travail du personnel et dont il faut, par conséquent, tenir compte pour le groupement du personnel et pour la présentation des revendications de celui-ci.

Les réseaux de grande communication sont en majeure partie étatisés ; le personnel travaille sur des parcours très longs ; le trafic est intense ; les pertes d'exploitation éventuelles sont couvertes par l'Etat ; le service est d'une nécessité sociale indéniable.

Les services urbains, plutôt que satisfaire à une nécessité immédiate, répondent à un besoin de commodité ; lorsque le trafic est peu intense, cela prouve que la nécessité ne s'en fait pas beaucoup sentir et aucune raison de caractère social ne s'oppose dans ce cas à la suppression du service en question. Le genre de service du personnel diffère beaucoup de celui des cheminots.

Les réseaux secondaires répondent à une nécessité sociale, différente de celle des chemins de fer, mais non moins importante, car ils desservent des localités éloignées et perdues et, même si le trafic est peu intensif, il faut le maintenir à charge de la collectivité. Le service du personnel de ces réseaux

tient le milieu entre celui des grands réseaux et des réseaux urbains.

Les caractéristiques sus-énoncées de ces trois systèmes de communications font nettement ressortir les différences qui les distinguent en ce qui concerne le service social qu'ils sont appelés à rendre et le personnel des transports publics devra également être groupé d'après ce classement.

D'autres caractéristiques, telles que le type de traction, le système d'exploitation, la nature de la voie etc. sont d'importance secondaire, lorsqu'on tient compte de la distinction exposée ci-dessus ; la preuve en est que, dans certains pays, les cheminots ont groupé dans leur syndicat le personnel des services maritimes de l'Etat, le personnel des tramways urbains s'est adjoint celui des autobus, et les agents des transports secondaires ceux de la navigation intérieure, des funiculaires etc.

Après ce qui précède, la conclusion s'impose qu'il n'est pas logique de vouloir grouper le personnel des transports selon d'autres critères : les agents de la navigation intérieure à part, le personnel des autobus à part, tous les cheminots (personnel des grands réseaux et petits cheminots) ensemble, tous les agents des tramways (urbains et interurbains) ensemble. Suivre ce système signifierait ne pas tenir compte des nécessités de la pratique.

Dans le système préconisé par nous, les diverses catégories groupées dans un syndicat pourront avoir chacune leur section, dirigée par un Comité qualifié pour traiter toutes les questions qui intéressent plus particulièrement telle ou telle catégorie, système qui est déjà appliqué dans certaines organisations de cheminots, pour leurs sections professionnelles.

Il ne serait pas pratique, par contre, d'appliquer une subdivision de ce genre dans une organisation unique groupant tout le personnel des chemins de fer ou tout le personnel des tramways, car il faut que toute organisation lutte pour faire aboutir ses revendications, revendications qui sont étroitement liées au service social que le moyen de transport auquel sont employés les travailleurs en question, est appelé à rendre. C'est pourquoi il est nécessaire que chacun des groupements du personnel, tels que nous les avons classés ci-dessus, garde son entière liberté de mouvement.

Nous espérons que l'I. T. F. voudra ne pas s'opposer au système de groupement syndical tel qu'il a été exposé par nous, mais qu'elle voudra appuyer nos vues ou pour le moins ne pas créer d'empêchement à leur application, là où celle-ci existe ou est en train de se réaliser.

Spartaco Stagnetti.

Nouvelles attaques fascistes en Italie.

Ces derniers temps, le fascisme fait preuve d'activité particulière. Un de ses récents actes de violence consiste en l'occupation du Secrétariat de la Fédération des Travailleurs Maritimes, à Gênes. Dans le temps déjà, cette organisation avait été mise sous le contrôle d'un Commissaire, désigné par le Gouvernement, mais il paraît que dans les cercles gouvernementaux et patronaux, on n'a pas été satisfait de l'activité de ce Commissaire qui ne répondit pas à l'attente de ses mandats. On l'invita donc à se retirer, après quoi le Secrétariat de la Fédération fut, avec l'approbation tacite du Gouvernement, occupé par les fascistes. Il est facile de comprendre à quoi ce geste vise : on espère dompter à la fin les marins italiens, quelque peu rebelles. Mais ces marins ne veulent pas entendre parler des corporations fascistes et ils aiment mieux quitter les navires sur lesquels ils ont été enrôlés, préférant l'exil volontaire à l'esclavage.

Des milliers et des milliers de marins italiens ont déjà, de la sorte, désertés leurs navires dans les ports étrangers, ce qui fait naître un problème fort sérieux, étant donné que ces hommes se trouvent dans la misère. Il faut, en outre, éviter que le patronat n'abuse de leur situation et n'en fasse des briseurs de grève.

Un autre événement qui mérite d'être signalé est la convention passée entre l'Association patronale et les Corporations fascistes aux termes de laquelle les employeurs déclarent de ne plus reconnaître que les organisations fascistes comme représentants des salariés et de refuser toutes négociations avec les syndicats confédérés. Le fascisme s'est octroyé de la sorte un espèce de monopole, au moyen duquel il espère pouvoir totalement anéantir le mouvement ouvrier anti-fasciste. Il est à prévoir que les syndicats confédérés n'assisteront pas oisifs au cours des événements, mais défendront leurs droits par tous les moyens. Le gouvernement semble également se rendre compte que l'attitude des corporations fascistes peut mener à des sérieux conflits et il prend ses mesures pour consolider sa position. Quelques projets de loi qui seront soumis à la sa prochaine session du Parlement et qui visent à faire sanctionner la dictature fasciste par la constitution, en attestent.

Ces projets de lois prévoient la suppression absolue du droit de contrôle du Parlement qui jusqu'ici existe encore, pour la forme du moins ; ils abolissent en outre l'autonomie locale. A l'avenir, le Président du Conseil n'aurait plus à rendre de comptes qu'au roi et serait complètement indépendant de l'autorité du Parlement. En outre, les communes de plus de 5000 habitants ne seraient plus administrées par un maire de leur choix, mais par un Commissaire, désigné par le Gouvernement, qui ne serait responsable qu'envers celui-ci. Les Conseils municipaux continueraient à exister, mais n'y seraient pas éligibles toutes les personnes adhérentes à un parti ou à une association hostile au Gouvernement.

Les efforts de Mussolini visent, par conséquent, à soumettre l'Italie entière à la domination fasciste et à supprimer toutes libertés politiques et économiques pour ceux qui ne sont pas fascistes. Des moments bien difficiles attendent sans doute le mouvement ouvrier syndicaliste, car il est à prévoir que les mesures, citées plus haut, iront de pair avec une énergique campagne contre les travailleurs qui devront invoquer éventuellement le concours des organisations internationales du mouvement ouvrier.

Chronique syndicale.

La grève partielle des gens de mer anglais, commencée au mois d'août, persista durant tout le mois de septembre et s'aggrava singulièrement en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Afrique du Sud, les grévistes ayant rencontré dans les ports de ces pays un appui important de la part d'organisations nationales. En Grande-Bretagne, au contraire, le mouvement semble diminuer. Comme on sait, la grève qui trouve sa cause dans une décision du Conseil Maritime comportant une réduction des soldes à partir du 1er août, y est combattue par l'organisation principale, la « Sailors and Firemen's Union » et appuyée par la « Amalgamated Marine Workers' Union ».

Parmi les autres conflits survenus dans l'industrie des transports, le mouvement des cheminots allemands doit être placé en première ligne. Une deuxième commission d'arbitrage désignée pour examiner les revendications ne put amener une entente entre les parties, et finalement l'arbitre rendit une sentence arbitrale. Cette sentence est inacceptable pour les cheminots, car elle s'oppose à une augmentation générale des salaires. Objectivement parlant, elle est d'ailleurs également insoutenable, car elle base son argumentation sur l'action annoncée par le Gouvernement pour faire baisser le coût de la vie et part de la supposition que celle-ci aura l'effet voulu. Elle ne tient, par contre, aucun compte du fait que depuis la révision des salaires de mars dernier, le coût de la vie a sensiblement augmenté. Les organisations de cheminots, intéressées au contrat concernant les salaires, ont protesté contre la sentence arbitrale et l'ont repoussée. Bien que plusieurs semaines se soient écoulées depuis, elle n'a pas jusqu'ici été

déclarée exécutoire. On compte cependant que ceci aura lieu, mais il est à prévoir en même temps qu'avant longtemps les organisations de cheminots présenteront de nouvelles revendications. Contrairement au désir des délégués patronaux qui demandaient de prolonger la validité de la sentence arbitrale jusqu'au 31 mars 1923, l'arbitre a renoncé à fixer une durée déterminée.

COMMUNICATIONS DU BUREAU

Divulgateur plus large du Bulletin d'Information.

Le Secrétariat a envisagé ces derniers temps, à maintes reprises, la possibilité d'étendre le volume actuel du Bulletin d'Information. Tout en considérant qu'une extension contribuerait sans doute notablement à augmenter la valeur que le Bulletin d'Information peut avoir pour les organisations affiliées, le Secrétariat a cru ne pas devoir procéder à une mesure de ce genre, tant qu'une divulgation plus large parmi les membres ne serait pas assurée. L'aperçu ci-dessous des abonnements pris par les diverses organisations indique que bien des améliorations sont encore possibles à cet égard :

Syndicat National du Personnel des Ch. P. T. T. M. de Belgique	62
Union des Cheminots bulgares	14
Union unifiée des Cheminots allemands	1
Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer	7
Syndicat des Ouvriers du Transport du Bas-Rhin (Strasbourg)	12
Union des Cheminots anglais	100
Union néerlandaise du Personnel des Chemins de fer et Tramways	38
Fédération des Cheminots luxembourgeois	40
Union norvégienne des Matelots et Chauffeurs	10
Union des Cheminots autrichiens	100
Union des Ouvriers des Transports autrichiens	2
Union des Cheminots polonais	101
Union allemande des Ouvriers des Transports de Tchécoslovaquie	70
Union allemande des Cheminots de Tchécoslovaquie	20
Fédération suisse des Cheminots	200
Fédération allemande du Trafic	10
Union néerlandaise des Ouvriers des Transports (Section Rotterdam)	2

Le Secrétariat a adressé aux organisations une circulaire sur la question et espère qu'elle ne manquera pas de porter des résultats. Dans cette circulaire, il se déclarait également prêt à tenir compte, plus que ce n'a été le cas jusqu'ici, du désir, exprimé à maintes reprises, demandant que des exemplaires gratuits fussent mis à la disposition de certains militants.

**

Cotisations.

Sont rentrées les cotisations suivantes :

Union des Ouvriers des Transports irlandais	fl. 872.50
Union des Marins et Pêcheurs irlandais	» 62.82
Fédération des Cheminots d'Argentine	» 3000.—
Union des Cheminots polonais	» 2534.66
Union des Cheminots suisses	» 630.10
Union britannique des Mécaniciens d'Usine, Métallurgistes et électriciens	£ 8.15.0



Les catastrophes de chemins de fer en France.

Un grand nombre d'accidents de chemins de fer se sont succédés en France ces derniers temps et ont vivement inquiété l'opinion publique. Les accidents survenus pendant les trois mois écoulés ont causé la mort de 43 personnes, le nombre de blessés se chiffrant à 302. Comme toujours, les Compagnies de Chemin de fer voulurent voir la cause dans la négligence du personnel et, dans la plupart des cas, des cheminots soi-disant responsables furent arrêtés ou suspendus de leurs fonctions. Toutefois, le grand nombre des accidents suffit déjà pour prouver que les causes doivent être recherchées ailleurs que dans la négligence de quelques personnes et doivent avoir un rapport étroit avec le système d'exploitation des réseaux français. Dans quelques cas, on a déjà pu constater que le mauvais état du matériel était la cause directe de l'accident.

L'accident qui se produisit près d'Amiens est dû à une autre raison. Là aussi, le mécanicien fut arrêté, mais relâché aussitôt, ayant prouvé que la durée du parcours, prévue par les horaires, le forçait à rouler à une telle vitesse et qu'il s'exposait à une punition en ne pas se conformant aux horaires. C'est là que se trouve sans doute un des plus grands maux dont souffrent actuellement les chemins de fer français. Désirant satisfaire au désir général que la durée des trajets soit aussi courte que possible, les Compagnies françaises font rouler les trains à une vitesse que ne permettent, ni l'état du matériel roulant, ni celui des installations de signalisation. Afin de persuader les cheminots à fermer l'oeil sur ces défauts, elles ont introduit un système de primes pour le personnel de la locomotive, qui le pousse à regagner les pertes de temps éventuelles par un redoublement de vitesse. Vu que ces primes constituent une partie importante du revenu des conducteurs de locomotive et que les traitements fixes sont absolument insuffisants pour subsister, le personnel se voit contraint de subordonner la sécurité du trafic au soin pour son existence et de ne plus effectuer son service selon sa conscience.

Il paraît que, finalement, il ait été compris que ce système de primes est intolérable. Du moins, le ministre des Travaux Publics a manifesté l'intention de les supprimer. Il faut espérer que cette intention sera bientôt réalisée, dans le sens que le montant actuel des primes sera incorporé au traitement fixe. Il est toutefois regrettable qu'il y ait fallu des accidents en aussi grand nombre et aussi funestes, pour déterminer le ministre à mettre fin à ce système des Compagnies françaises qui menace sans cesse la vie et la sécurité, tant des voyageurs que du personnel des chemins de fer.

Un nombre d'autres mesures encore s'imposent impérieusement. Nous pensons, par exemple, et pas en dernier lieu, à la succession des trains. En France, cinq à six trains peuvent être lancés à des intervalles d'environ dix minutes, sans qu'on examine si le train précédent a déjà quitté la section. Un système de block, tel qu'il est pratiqué en Allemagne, par exemple, n'existe en France que sur le réseau d'Alsace-Lorraine. Les horaires actuellement en vigueur devront en outre être revus. Les Compagnies françaises semblent tenir à honneur de réaliser des vitesses excessives, mais elles oublient de prendre en considération si le matériel roulant, les appareils de signalisation, d'aiguillage etc. permettent ces vitesses. Généralement, ces installations sont assez surannées en France et suffisent peut-être à des vitesses de 40 à 50 km à l'heure, mais décidément pas pour des courses à la vitesse de 120 km et davantage qui se pratique actuellement sur la voie libre.

Une autre question importante qui demande impérieusement une révision est celle des conditions de salaire et d'heures de travail des cheminots. Depuis longtemps déjà, la nécessité en est ressentie en France. Ainsi qu'ailleurs, on n'y tient guère

compte de ce que la rapidité actuelle du trafic pose des exigences très élevées au personnel des chemins de fer qui doivent avoir une influence d'autant plus défavorable sur les conditions physiques du personnel, que l'irrégularité générale du service est, à elle seule déjà, préjudiciable à la santé.

Il ne semble pas probable toutefois que les Compagnies prendront de leur propre initiative toutes les mesures nécessaires. Comme règle, le patronat n'affecte ses ressources à des améliorations techniques que lorsque ces améliorations permettent d'économiser sur les frais de la main-d'œuvre. Il est vrai que, généralement, les Compagnies subissent également des dommages, en cas d'accidents de chemins de fer, mais l'expérience leur semble avoir appris que ces dommages sont toujours moins élevés que les sommes qui devraient être affectées à l'amélioration technique des installations. Cette mentalité patronale sera sans doute à peine modifiée par la récente épidémie de catastrophes. Les statisticiens des Compagnies françaises se sont déjà évertués pour établir que le nombre des accidents de cette année ne dépasse pas la moyenne d'autres années et que les réseaux français ne sont pas inférieurs aux autres réseaux, en ce qui concerne la sécurité. Ceci ne semble pas indiquer que les Compagnies françaises sont prêtes à tirer les conclusions qui s'imposent des expériences de ces derniers mois, et il est, par conséquent, nécessaire qu'un droit de co-gestion soit accordé au personnel et que l'administration des chemins de fer soit établie sur une base largement démocratique, ainsi que la Fédération des Cheminots, affiliée à l'I. T. F., et la C. G. T. française l'ont réclamé depuis longtemps.

Conditions de travail du Personnel des Chemins de Fer dans les différents pays.

Russie.

VII. Les conditions de travail.

(Statut du personnel.)

Contre toute révocation, appel peut être interjeté auprès des Commissions des Taxations et Conflits, dont il en existe une dans chaque entreprise et qui sont composées, sur une base paritaire, de représentants des travailleurs et de l'administration. Une révocation disciplinaire ne peut se faire qu'avec l'autorisation de ladite commission.

L'organisation a le droit de se pourvoir en appel contre les décisions de la Commission des Taxations et Conflits. Des décisions illégales peuvent être annulées par l'Inspection du Travail; contre les décisions de l'Inspection du Travail, l'appel est possible auprès du Commissariat du Travail. Lorsque la Commission des Conflits n'arrive pas à réaliser une entente entre les parties, le différend est soumis à un Conseil de Conciliation et aux tribunaux d'arbitrage. Le Code du Travail octroie à l'Administration le droit de dissoudre le contrat conclu avec un seul salarié, sans entente préalable de la Commission des conflits, dans les cas suivants : a) lorsque l'agent en cause a commis un délit ayant un rapport direct avec son travail et que ce fait a été confirmé par un jugement judiciaire valable ; b) lorsque l'agent en cause est détenu depuis plus de deux mois. Dans ce cas, l'agent révoqué a le droit de faire appel à la Commission des Taxations et Conflits.

Lorsqu'une révocation a été faite en violation des lois, l'intéressé touchera son salaire pour toute la période allant de la révocation jusqu'au moment de la réintégration à l'ancien poste.

Depuis la révolution d'octobre, les cheminots bénéficient, sans restriction aucune, du droit de remplir des fonctions publiques.

VIII. La durée du travail.

La durée maximum du travail est de huit heures par jour. Il n'est pas établi de différence entre heures de présence et heures de travail. Il existe des prescriptions spéciales concernant la durée de travail de différentes catégories de travailleurs.

Pour les ouvriers des divers services, de même que pour les employés dont le travail est en rapport étroit avec le processus de production et pour les agents qui, pour assurer la marche ininterrompue du service, travaillent en trois équipes, la durée de travail journalière est de huit heures.

Pour les agents devant fournir du travail administratif ou intellectuel, à l'exception de ceux dont il est question ci-dessus, ainsi que pour les apprentis entre 16 et 18 ans, la journée de travail est de 6 heures; pour les apprentis entre 14 et 16 ans, elle est de 4 heures. Le personnel des trains et de la locomotive est souvent contraint, de par la nature de son travail, à faire plus de 12 heures; la coupure de travail ininterrompue ne peut toutefois dépasser les 8 heures et le nombre d'heures supplémentaires ne peut excéder 600 par an. Les heures supplémentaires sont payées au double taux.

Tous les travailleurs ont droit à un repos hebdomadaire de 42 heures. Il est interdit de travailler les jours fériés ci-après : 1er janvier, le 22 janvier (anniversaire du 9 janvier 1905), 12 mars (anniversaire du renversement du tsarisme), 18 mars (anniversaire de la Commune à Paris), 1er mai et 7 novembre (anniversaire de la révolution prolétarienne). Sont prévus, en outre, dans les diverses localités d'autres jours fériés (10 par an au maximum), à fixer selon les circonstances locales, la composition de la population et les usages locaux (Pâques, Noël etc.).

Le Code du Travail prévoit pour tous les salariés un congé annuel payé, de 2 semaines au moins. Les travailleurs employés dans des métiers particulièrement dangereux ou préjudiciables à la santé ont droit à un congé supplémentaire, également de deux semaines au moins.

Il est accordé également des congés de brève durée dans des circonstances spéciales (mariage, maladie, déménagement etc.) Le salaire moyen est garanti aux agents absents du service pour s'acquitter de fonctions publiques.

Ne sont pas compris dans la durée du travail des repos et des pauses pour casse-croute. Les mères allaitant leur enfant ont droit à des pauses qui sont considérées comme durée du travail; lorsque la pause ne peut pas être intercalée dans la durée du travail, l'ouvrière est libre une heure avant la fin de son service, heure qui est complètement rétribuée.

La durée du travail nocturne est de 7 heures; elle est rétribuée au taux d'une journée de huit heures. Dans les entreprises à travail continu, la huitième heure de l'équipe de nuit est payée comme une heure supplémentaire. Comme règle générale, les employés supérieurs dont la journée de travail ne peut pas être fixée, ont une durée de travail indéfinie et touchent un supplément allant jusqu'à 50% du salaire de base.

Le travail supplémentaire, de même que le travail fourni les dimanches et les jours fériés, prévus par la loi, est payé au double taux. Comme règle, le travail hors des heures prévues n'est pas admis. Les heures supplémentaires ne sont permises que dans des cas exceptionnels, prévus par le Code du Travail, à savoir : a) lors d'exécution de travaux nécessaires pour la défense de la république ou pour éviter des désastres ou dangers publics ; b) lors d'exécution de travaux nécessaires dans l'intérêt public (dans les services de la distribution des eaux, de l'éclairage, des égouts, des P. T. T.) ; c) en cas d'événements inattendus qui troublent le fonctionnement régulier de ces services. Le nombre total d'heures supplémentaires ne peut excéder 120 par an.

IX. La réglementation des salaires.

Le Commissariat du Travail établit, pour chaque région de l'U. R. S. S., un salaire minimum, au-dessous duquel la rétribution ne peut descendre, ni dans les entreprises de l'Etat, ni dans celles privées.

Les taux des salaires et les augmentations périodiques sont fixés par entente entre l'organisation ou ses sections locales et l'administration de l'entreprise en question et dépendent évidemment des possibilités financières de l'entreprise.

Les salaires sont mensuels et sont fixés d'après le grade et le travail à fournir. Les ouvriers auxiliaires subissent une réduction pour les jours fériés et dimanches et ne sont rétribués que pour les journées de travail effectif.

Il existe au chemin de fer un barème de salaires qui comporte 24 échelles. La proportion entre le salaire de la 1^{re} échelle et celui de la 24^e est de 1 à 8. Le tableau suivant renseigne de façon plus détaillée sur la question.

Echelle	Proportion	Catégories				
1	1	Agents travail léger				Petit personnel services administratifs
2	1,2	Agents travail léger exigeant habileté et responsabilité et ouvriers travail pénible				
3	1,5	Ouvriers travail pénible exigeant habileté et responsabilité				
4	1,8	Ouvriers qualification inférieure	Personnel technique subalterne	Personnel de surveillance subalterne	Personnel moyen services administratifs	
5	2,2					
6	2,5	Ouvriers qualification moyenne	Personnel technique subalterne	Personnel de surveillance subalterne	Personnel moyen services administratifs	
7	2,8					
8	3,1	Ouvriers qualification supérieure	Personnel technique subalterne	Personnel de surveillance subalterne	Personnel moyen services administratifs	
9	3,5					
10	3,9	Personnel technique moyen	Personnel de surveillance moyen	Personnel supérieur services administratifs		
11	4,3					
12	4,5	Personnel technique moyen	Personnel de surveillance moyen	Personnel supérieur services administratifs		
13	4,8					
14	5,1	Personnel technique supérieur	Personnel de surveillance supérieur	Personnel supérieur services administratifs		
15	5,3					
16	5,5	Personnel technique supérieur	Personnel de surveillance supérieur	Personnel supérieur services administratifs		
17	5,7					
18	6	Personnel technique supérieur	Personnel de surveillance supérieur	Personnel supérieur services administratifs		
19	6,2					
20	6,4	Personnel technique supérieur	Personnel de surveillance supérieur	Personnel supérieur services administratifs		
21	6,7					
22	7	Personnel technique supérieur	Personnel de surveillance supérieur	Personnel supérieur services administratifs		
23	7,5					
24	8	Personnel technique supérieur	Personnel de surveillance supérieur	Personnel supérieur services administratifs		

Le salaire est fixé sur la base de la 1^{re} échelle et varie d'après la « zone de rétribution » du lieu de résidence. Il existe au total, aux chemins de fer de l'U.R.S.S., 6 zones, classées d'après le coût de la vie. Dans la première zone, on paye le salaire prévu par le barème, dans la deuxième 120% de ce salaire, dans la troisième 125%, dans la quatrième 130%, dans la cinquième 140% et dans la sixième 150%. Appartiennent à la zone la plus élevée : Moscou, Leningrad, Charkow, Kiev, réseau du Murmane, Caucase, Transcaucase et Tachkent. Chaque réseau distingue, en outre, dans son territoire un certain nombre de zones, toutefois pas plus de quatre.

Le traitement de nombreux agents du personnel technique et administratif n'est pas fixé par contrat, mais par accord individuel.

L'organisation est d'accord avec le régime de rétribution existant et participe à sa mise en application.

En ce qui concerne le rapport entre le mécanicien et le chef de train, le premier est classé dans l'échelle 14—15, le second dans l'échelle 11—12 ; l'organisation estime que cette proportion est juste.

On ne paye pas d'allocations familiales ou autres, mais on accorde des primes pour économie de combustibles sur les locomotives et dans les machines fixes. Ces primes s'élèvent en moyenne à environ 50 à 60% du salaire de base. Le personnel de la locomotive et des trains touche, en outre, des indemnités de parcours qui s'élèvent à peu près aux mêmes sommes que les primes.

Les taux des salaires payés dans les ateliers sont les mêmes que dans les autres services. L'Union des Cheminots pan-russes ajoute toutefois à ce sujet que « étant donné qu'il existe dans les ateliers un système stimulant de salaires aux pièces, la rétribution y est quelque peu supérieure à celle des autres services ». Dans la plupart des ateliers des chemins de fer, les salaires sont égaux à ceux payés dans l'industrie métallurgique.

Les salaires des cheminots sont supérieurs à ceux des agents des P. T. T.

Un mécanicien dépense de son salaire hebdomadaire pour :

	Début 1924	Début 1925
Loyer hebdomadaire d'un logement ouvrier dans les villes où le coût de la vie est le plus élevé	3,7%	4,9%
1 paire chaussures	57%	36%
1 complet (qualité moyenne)	165%	100%
1 Ko. pain	1%	0,7%
1 Ko. viande	4,2%	2%
1 Ko lard	5,4%	3,6%
1 Litre lait	0,7%	0,7%
100 Kos. charbon	2,7%	2,5%

Lors de déplacement imposé, les frais de déménagement sont remboursés. Lorsqu'un agent fournit un intérimat dans une fonction mieux rétribuée, il touche le salaire que cette fonction comporte.

X. Le règlement des retraites et secours en cas de maladie.

Tous les ouvriers et employés sont affiliés à une Caisse d'Assurance. Seuls les employeurs versent des cotisations à ces caisses.

Le payement du salaire est suspendu dès le premier jour de maladie et remplacé par l'indemnité de maladie, versée par la Caisse. En cas d'indisposition passagère, le montant de l'indemnité correspond au salaire touché par l'intéressé au moment où il est tombé malade. Cette indemnité est payée pendant toute la durée de la maladie. En cas d'hospitalisation gratuite, l'indemnité sus-visée est portée aux $\frac{2}{3}$ pour les agents mariés, à $\frac{1}{3}$ pour les célibataires.

Le contrôle des malades est effectué par des médecins attachés aux Caisses. Les médecins traitants émettent des recommandations quant à l'exemption de tout travail. Dans des cas douteux, le malade est examiné par les Commissions médicales de contrôle.

La masse des travailleurs est intéressée à la lutte contre la simulation, au moyen des organismes inférieurs économiques et d'assurances (conseils d'entreprise, commissions de protection ouvrière, délégués, correspondants ouvriers etc.).

En cas de décès inopiné d'un travailleur, le salaire est versé à la famille jusqu'au jour du décès. Au cas où la mort a été précédée de maladie, l'indemnité de maladie est versée jusqu'au jour du décès. Au cas où le défunt laisse de la famille, la Caisse accorde une indemnité de funérailles.

Il n'existe pas de Caisse spéciale de Retraite. Il y a, par contre, une Caisse générale d'Assurances qui se subdivise en une « Caisse de Pensions et Secours » et une « Caisse de Secours médical ». La première verse aux assurés des secours en cas de maladie, grossesse, accouchement, allaitement, quarantaine, funérailles, invalidité, chômage, vieillesse. Il y a dans la Caisse générale des Pensions et Secours un fond spécial pour le secours-chômage.

L'administration des caisses et fonds d'assurances repose entre les mains des ouvriers et employés. A la tête du système d'assurances sociales se trouve le Conseil de l'Union des Assurances sociales auprès du Commissariat du Travail qui est composé de façon paritaire de représentants des organismes économiques supérieurs et des Conseils centraux des Syndicats. Le personnel administratif des services économiques n'est pas affilié aux organismes d'assurance.

Les fonds des caisses d'assurance sont formés par des cotisations déterminées versées par les entreprises. Ces cotisations sont fixées à un certain pourcentage du montant des salaires, pourcentage dont l'importance varie avec le degré de danger ou d'insalubrité des entreprises en question.

Il existe actuellement un tarif de base de 22, 20, 18 et 16 pour cent ; il y a en outre un tarif de préférence qui comporte pour l'industrie des communications 12%, pour l'industrie lourde 10% et pour les entreprises dépendant de façon directe du budget de l'Etat 10%. Il y a, à part cela, un tarif partiel de 9,4, 9,2 et 0,5% applicable à certaines entreprises (surtout à celles à caractère provisoire ou saisonnier) dont les salaires ne sont assurés qu'en partie, c'est à dire pas pour tous les genres d'assurance sociale. Les pourcentages sont calculés d'après les salaires, toutes indemnités comprises.

A droit à la pension de retraite tout agent déclaré invalide après examen médical, sans tenir compte des causes de l'invalidité, du nombre d'années de service ou de l'âge. Font exception les agents dont l'invalidité a pour cause la veillesse, ceux-ci devant avoir fourni 8 années de service. Le montant de la pension varie d'après le groupe dans lequel est classé l'invalide. Il y a trois groupes; le groupe 1 comprend les travailleurs ayant complètement perdu la capacité au travail. La pension versée à ce groupe s'élève à 50% du salaire moyen payé dans la localité en question ; les groupes 2 et 3 touchent des pensions de respectivement $\frac{3}{4}$ et $\frac{1}{2}$ de la pension versée aux invalides du groupe 1.

Un système différent a été établi pour les invalides, victimes d'un accident du travail. En cas d'incapacité complète, ceux-ci touchent une pension égale au salaire touché au moment où s'est produit l'accident. Pour les accidentés du travail, il a également été prévu trois groupes ; dans les groupes 2 et 3, il est versé une pension s'élevant respectivement à $\frac{3}{4}$ et $\frac{1}{2}$ du salaire touché par l'accidenté au moment de l'accident. L'invalidité résultant de maladie professionnelle est considérée comme provenant d'accident du travail.

Pour les veuves et des orphelins, il est tenu compte des normes ci-après. Les familles de travailleurs décédés ou disparus comptant un membre incapable de pourvoir à son entretien reçoivent $\frac{1}{2}$, celles comptant deux membres incapables de travailler touchent $\frac{3}{4}$ et celles comptant trois membres, ou davantage, incapables de travailler, touchent $\frac{3}{4}$ de la pension d'un invalide du 1er groupe ou, lorsque la mort est la conséquence d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, $\frac{3}{4}$ du salaire total gagné par le décédé.

Il n'y a pas de limite d'âge pour l'entrée en jouissance de la retraite ; le droit à la pension est uniquement déterminé par l'invalidité. Lorsqu'un ouvrier ou employé quitte le service pour cause de maladie ou d'accident et que l'invalidité est constatée ensuite, la pension lui est versée à partir du jour où une requête à cet effet aura été présentée par l'intéressé. Lorsqu'un agent quitte le service volontairement ou par suite de compression des effectifs, il perd tous les droits acquis s'il néglige de se faire inscrire, avant expiration d'une période déterminée, à une Bourse du Travail et ne cherche plus à s'employer dans une autre position.

(A suivre.)

Déclaration.

Le Secrétariat de l'I. T. F. a été prié de publier dans le Bulletin la déclaration que voici :

« Au cours du 3e Congrès ordinaire de l'Union des Cheminots allemands, à Cologne, le représentant de la section de Dantzick a fait, concernant l'organisation-sœur polonaise (Z. Z. K.), des affirmations qui ne correspondent pas à la vérité.

Les reproches faits par ce représentant ne devaient pas être dirigés contre la Z. Z. K., mais visaient les organisations polonaises existant dans le territoire de la ville libre de Dantzick (Z. Z. P. et P. Z. I. K.).

Les représentants de la section de Dantzick de l'Union unifiée des Cheminots allemands déclarent que les principes internationaux de l'I. T. F. n'ont été d'aucune façon violés par la Z. Z. K. Les relations entre la Z. Z. K. et la section de Dantzick sont toujours amicales. »

Dantzick, le 9 septembre 1925.

Pour l'Union des Cheminots polonais (Z. Z. K.)
(signé) Maxamin, Sudy, Mastek.

Pour l'Union unifiée des Cheminots allemands :
(signé) Roggenbruck (section Dantzick),
Kontrowitz, » »
Wiechmann, » »
Kaulfuß, membre du Comité Exécutif.



Le port d'Anvers.

L'importance du port d'Anvers s'est régulièrement accrue durant les dernières années. Depuis 1922, tant le nombre que le tonnage des navires entrés ont dépassé les chiffres de l'année la plus favorable d'avant-guerre (1913). Entrèrent dans le port :

Année	Nombre de navires	Tonnage
1913	7056	14 146 819
1919	4820	5 245 048
1920	7689	10 858 926
1921	8076	12 980 874
1922	8323	15 050 182
1923	9061	17 349 098
1924	9537	19 302 534

L'administration du port repose entre les mains de la ville qui est également propriétaire de toutes les installations du port (à l'exception des quais de l'Escaut qui appartiennent à l'Etat). Elle ne possède pas seulement les constructions fixes (quais, entrepôts, hangars), mais également l'outillage mécanique (grues fixes et flottantes etc.) qui est affermé d'après un tarif arrêté par la municipalité.

Bien que l'outillage mécanique n'est pas aussi développé à Anvers qu'il l'est à Rotterdam, la façon de travailler s'y est tout de même considérablement modifiée au cours des dernières décades et aujourd'hui les engins mécaniques jouent un rôle important. Au total, le port disposait, au début de 1924, des nombres suivants d'engins de levage.

Grues hydrauliques.

2 d'une puissance de 1 tonne
83 » » » $1\frac{1}{2}$ »
234 » » » 2 »
2 » » » $2\frac{1}{2}$ »

Grues électriques.

80 d'une puissance de 2 tonnes
30 » » » $2\frac{1}{2}$ »

Il y a, en outre, 1 grue-portique de 120 tonnes, 1 grue électrique de 50 tonnes, 2 grues hydrauliques de respectivement 10 et 40 tonnes et 1 grue électrique de 30 tonnes de puissance.

Les appareils flottants de levage sont les suivants : 1 grue de 150 tonnes, 4 grues de 5 tonnes et 2 grues de 10 tonnes de puissance. Il y a, en outre, un appareil flottant pour le transbordement de minerai et de charbon, 16 élévateurs de grain, manipulant jusqu'à 200 tonnes par heure et qui déchargèrent pendant l'année 1922 un total de 2.061.433 tonnes. C'est

en 1909 que furent introduits les élévateurs mécaniques ; ils sont actuellement desservis par 173 hommes. Les autres services mécaniques (grues, remorqueurs, centrales électriques, bacs, etc.) emploient environ 1000 hommes. Ces derniers temps, le nombre d'engins mécaniques a encore augmenté.

Le nombre total de personnes employées dans le port d'Anvers est d'environ 18.000, ce qui dépasse notablement celui de Rotterdam (environ 8000 hommes), bien que le tonnage des navires soit à peu près le même pour les deux ports. Cette différence s'explique surtout par le fait qu'à Anvers, on manipule principalement des marchandises en ceuillette, tandis que Rotterdam est spécialement installé pour les marchandises en vrac (minéral, charbon, grains) et dispose de plus d'engins mécaniques.

Les principales entreprises de transport dans le port d'Anvers sont les « Nations » dont l'origine remonte au XIV^e siècle. C'étaient à ce moment des gildes ; actuellement ce sont des entreprises purement capitalistes qui occupent 4500 à 5000 ouvriers et se chargent du transport des marchandises vers les navires ou en provenance de ceux-ci. La machine a également révolutionné ce travail, car le transport se fait aujourd'hui presque exclusivement par camions-automobiles ou auto-tracteurs attelés aux chariots.

Le système d'embauchage dans le port d'Anvers laisse encore beaucoup à désirer. En opposition aux autres grands ports, il n'y a encore été introduit aucun système qui garantisse une certaine régularité du travail. Il n'existe pas non plus de bureaux de placement. Le payement du salaire est également fort mal réglé, du moins en ce qui concerne les ouvriers temporaires — qui sont le plus grand nombre. Généralement le salaire est payé quotidiennement ou, pour ceux qui travaillent à la tâche, une fois la tâche terminée. Dans ce cas, le salaire est remis à un des ouvriers de l'équipe qui partage la somme.

Une statistique, dressée par l'Union belge des Ouvriers du Transport, concernant l'âge et ayant trait à 13.699 ouvriers, a donné les résultats suivants :

Age	Nombre
17 ans	1
18 à 20 ans	400
21 à 40 ans	7950
41 à 50 ans	3575
51 jusqu'à 60 ans	1570
60 ans ou au-dessus	430

On constate que la plupart des ouvriers du port sont écartés à l'âge de 40 ans environ ; peu nombreux sont ceux qui tiennent plus longtemps ou réussissent à trouver du travail après cet âge. Il est vrai qu'il y a encore bon nombre d'ouvriers ayant dépassé la cinquantaine, mais beaucoup d'entre eux-ci s'occupent de surveillance, de contrôle ou d'autres occupations secondaires.

Les risques professionnels sont toujours très grands. Il n'existe aucun contrôle sur les outils employés. La loi sur la sécurité ouvrière prescrit aux patrons le devoir de faire vérifier les outils, mais elle ne prévoit aucun contrôle à cet effet. Il est vrai que les inspecteurs du travail ont le droit d'écartier les outils devenus impropres au travail, mais leur nombre est trop restreint pour exercer un contrôle de quelque valeur.

Dans les dispensaires de secours du port d'Anvers, on a traité en 1919 3913, en 1920 5827, en 1921 5830 et en 1922 4796 accidentés. Il y eut en moyenne 30 accidents mortels par an. Dans les cinq premiers mois de 1925, il se produisit 2810 accidents, dont 5 mortels.

Les salaires varient d'après le nombre-indice du coût de la vie. Actuellement, le salaire minimum pour l'ouvrier des entrepôts et hangars est de 26 francs pour une journée de huit heures ; pour les autres catégories d'ouvriers, il est de 31 francs. Pour le travail particulièrement pénible ou sale, on paye une allocation de 2 à 6 francs par jour. Le travail de nuit est payé à 75% au-dessus du taux normal et 8 heures sont considérées comme 9 heures de travail. On fait en général peu de travail nocturne. Le travail du dimanche est rétribué au double taux. Lors de travail à la tâche, les ouvriers gagnent en moyenne 60 pour cent de plus.

Les ouvriers du port d'Anvers sont syndiqués presque sans exception dans l'Union belge des Ouvriers du Transport. C'est grâce à son influence que la situation des travailleurs s'est notablement améliorée au cours des dernières années. Pour remédier sérieusement aux abus, il faudrait toutefois que la Municipalité d'Anvers prenne des mesures semblables à celles qui ont été prises, entre autres, à Hambourg et Rotterdam. Un projet dans ce sens est depuis longtemps à l'étude et va finalement être réalisé sous peu.

Tableau comparatif de la rétribution des ouvriers des principaux ports de la Mer du Nord (1^{er} septembre 1925).

Port	Heures de travail par jour par semaine		Salaires journaliers	Limitation et rémunération des heures supplémentaires	Travaux de préparation et de terminaison	Travail nocturne et dominical
Anvers	8	48	Frs. 31.—. Les ouvriers des entrepôts touchent frs. 5.— de moins. Le travail pénible et dangereux est payé de 2 à 6 francs en plus. Le salaire varie d'après le nombre-indice du coût de la vie.	2 heures $\frac{1}{2}$ par jour au maximum. La semaine de travail ne peut excéder 56 heures. L'allocation supplémentaire est de 75% du salaire normal. Le travail supplémentaire n'est autorisé qu'après accord entre employeur et organisation et dans les limites fixées par la loi.	Les ouvriers devant effectuer des travaux de préparation et de terminaison ont droit à des congés, variant de 8 à 26 jours par an, d'après le nombre d'heures fournies. La durée des dits travaux ne peut dépasser 2 heures avant ou après le travail.	Le travail de nuit est payé à 75% en sus du taux normal ; 8 heures de travail sont considérées comme 9 heures. Pour le travail de nuit, un salaire de 6 heures est garanti. Le travail commencé après 1 h. du matin est payé comme une nuit entière. Le travail dominical est payé au double taux.
Hambourg	8	48	Mk. 7.20 pour la 1 ^e équipe ; Mk. 8.22 pour la 2 ^e et 3 ^e (commençant le travail respectivement à 15 h $\frac{1}{2}$ et à 23 heures)	3 heures par jour au maximum. Au cours de 2 semaines, les heures de travail ne peuvent excéder 96 heures. L'allocation supplémentaire est en moyenne de 25% pour la 1 ^{re} heure et de 40% pour les heures suivantes ; pour l'équipe de nuit, elle est de 40% pour la 1 ^{re} h et de 60% pour les heures suivantes.	Le travail de préparation et de terminaison est payé comme travail supplémentaire, à raison de 40% en sus du taux normal ; il ne peut être de plus d'1 heure avant et après le travail.	Le travail dominical est payé Mk. 1.94 par heure
Londres	8	44	Sh. 12/-	Pas de limitation. Les heures supplémentaires éventuelles sont rémunérées à raison de 33 $\frac{1}{3}$ à 50% au-dessus du taux normal. Le travail fourni le samedi entre 17 h. et minuit est payé au double taux.	Le travail de préparation et de terminaison est payé à 100% en sus du taux normal pour une heure avant ou après le travail.	Le travail dominical est payé au double taux.
Rotterdam	8 $\frac{1}{2}$	48	Fl. 5.60	2 heures par jour au maximum. Le travail supplémentaire est payé d'environ 50% au-dessus du taux normal d'après les équipes.	Le travail de préparation et de terminaison ne peut être de plus que 1 heure avant ou 1 heure après le travail ; ce travail n'est pas rétribué.	Le travail de nuit est payé par une allocation d'environ 35% d'après les équipes. Le travail dominical est payé par une allocation fixe d'environ 100%.

Les difficultés des Ouvriers des Transports finlandais.

Aucun événement de grande importance ne s'est signalé ces derniers temps dans le domaine d'activité de l'Union finlandaise des Transports. Des grèves partielles sont en cours dans les ports de Sörnäs et Yxpilä ; à Brahestad également, des conflits se sont produits, mais il n'est pas probable qu'une grève éclate dans les premiers mois à venir.

Le mouvement dans les ports de Finlande a été exceptionnellement important cette année. Durant les sept premiers mois de 1925, 2139 navires, jaugeant au total 916226 tx., entrèrent dans les ports finlandais. Les chiffres pour la période correspondante de 1924 étaient de 1115 navires, jaugeant 773.389 tx. Sont sortis dans la période en question 3148 navires, jaugeant 1.716.158 tx., contre, l'année passée, 2547 navires, jaugeant 1.393.140 tx.

En dépit de cette augmentation du mouvement des ports et de la courbe du nombre-indice qui de 1124,4 en 1922 fléchit à 1198,4 en août 1924, pour remonter en août 1925 à 1265,8, il ne fut pas possible d'obtenir des augmentations de salaires. Dans quatre ports, au contraire, des réductions furent introduites qui, dans deux cas, allaient jusqu'à 25 ou 30 pour cent. Les mouvements de grève, menés pour résister à ces avilissements, furent vains.

Ces conditions peu favorables trouvent avant tout leur cause dans le fait que la population de Finlande est composée pour la plus grande partie de travailleurs agricoles. Plus de 65 pour cent de la population vit de l'agriculture ou des industries qui en dépendent. Vu que, généralement, la terre que possèdent les laboureurs ne suffit pas pour les nourrir entièrement, ils sont contraints de vendre leur travail pendant une partie de l'année. Cette nécessité existait déjà dans le temps, mais elle s'est beaucoup aggravée par les impôts de plus en plus accablants, conséquence, en grande partie, de la hausse incessante des dépenses militaires. Or, le paysan finlandais est très réactionnaire et arriéré sous tous les rapports. S'il est contraint de faire du travail de salarié, il ne s'inquiète guère du taux de son salaire, mais accepte ce que le patron veut bien lui donner. Il ne voit d'ailleurs aucune honte à fournir du travail de supplantateur. Vu que la main-d'œuvre de ce genre est abondante et que le Gouvernement finlandais empêche par tous les moyens la création de syndicats ouvriers, le salariat n'est pas en mesure d'améliorer sa situation ou d'empêcher que, même dans des périodes où le travail abonde et où la vie renchérit, des réductions de salaire ne lui soient infligées.

On comprendra que les circonstances alléguées ci-dessus ont exercé une influence défavorable sur le développement des syndicats finlandais. L'Union des Transports n'a pu éviter, en dépit de tous ces efforts, que l'effectif qui, au début de l'année était de 5413 syndiqués, ne baisse de quelques centaines de membres. Ce recul continuera sans doute encore, car les indices sont là qui font prévoir que l'hiver amènera un chômage considérable. Les scieries de bois, par exemple, n'ont acquis que très peu d'étendue de forêts. Les bûcherons et travailleurs des scieries ne trouveront donc qu'à s'employer pendant peu de temps. Vu que la Finlande exporte surtout du bois, la situation économique du pays s'aggravera davantage ce qui diminuera, à son tour, la possibilité d'emploi pour les ouvriers des ports. Ceux-ci constituent plus que les trois quarts de l'effectif de l'Union des Transports qui est donc menacée par un nouveau recul du nombre de ses membres.

La situation que nous venons d'esquisser atteste, une fois de plus, de la nécessité d'une collaboration internationale des travailleurs, car, si l'Union finlandaise des Ouvriers des Transports est seule impuissante à résister au patronat, une action de solidarité internationale pourrait considérablement accroître son influence. Pratiquement, ce mouvement de solidarité pourrait s'effectuer par le refus, dans les ports étrangers, de décharger des navires boycottés par l'organisations finan-

landaises et chargés par les ouvriers agricoles non-syndiqués. L'avenir nous enseignera jusqu'à quel point, il sera nécessaire d'envisager et d'exécuter des mesures de ce genre.

Une grève d'ouvriers des ports dans l'île de Java.

Une grève locale qui toutefois est importante comme un symptôme des événements qui se préparent parmi le salariat dans les colonies, a éclaté le 4 août dernier, à Semarang dans l'île de Java (Indes néerlandaises). Un refus ayant été opposé aux revendications présentées par une délégation du personnel, exclusivement indigène, des pirogues, le travail fut déposé d'un commun accord. Le conflit dont il s'agit est de nature purement économique.

Les conditions de travail actuelles des hommes qui sont au nombre de 1100 environ, sont les suivantes :

Solde mensuelle fl. 22,50 ; allocation de fl. 0,50 ; par trajet ; paiement en nature de 600 gr. environ de riz par semaine. Les heures supplémentaires fournies entre 18 h. et minuit sont rétribuées à raison de fl. 0,50 ; celles effectuées entre minuit et 6 heures, à raison de fl. 1.— par heure.

Les revendications présentées sont celles-ci :

- 1° Augmentation des soldes de 22,50 à 30 florins par mois ;
- 2° Sortie des pirogues à 6 heures au lieu de 5 h. ;
- 3° Rentrée à 5 h. de l'après-midi des pirogues qui ne travaillent pas ou paiement d'heures supplémentaires.

La première de ces revendications fut nettement repoussée. Au sujet de la deuxième, la Direction du service des allèges déclara qu'elle la soumettrait aux Compagnies de Navigation. On fit droit à la troisième revendication, en tant que les coolies devant rester sur la rade sans travailler, toucheront la moitié de l'allocation supplémentaire accordée à ceux qui travaillent après 6 heures.

Le conflit s'est aggravé par suite des mesures prises par le Résident qui, immédiatement après la déclaration de la grève, émit des dispositions fortement limitatives du droit d'association. Les meetings en plein air furent interdits ; pour d'autres meetings publics, l'autorisation doit être préalablement demandée. Toutes autres réunions ne pourront avoir lieu que si l'autorisation en est demandée cinq jours d'avance et les autorités de la ville auront le droit de la refuser. En outre, la police devra être admise à toutes les réunions.

Il ressort nettement de ce qui précède que les autorités gouvernementales des colonies ne sont toujours pas disposées à reconnaître des conflits purement économiques et qu'elles abusent de leur pouvoir au profit du patronat. On comprendra pourquoi : il s'agit d'empêcher que le mouvement syndicaliste dans les colonies ne se développe en un facteur de quelque importance dont le patronat serait obligé de tenir compte, de même qu'en Europe. Dans un interview à un journal des Indes « De Locomotief », un importateur a été explicite à ce sujet : « Il s'agit de savoir, a-t-il dit, si le capital européen restera maître chez lui ou deviendra, de même qu'en Hollande, le valet de ses salariés. C'est pour cela que nous devons lutter et si cette lutte doit nous coûter quelque chose, cela ne fait rien. Nous devons lutter d'un commun accord pour cette question d'extrême importance. »

La question de savoir si les revendications des travailleurs sont justifiées n'est guère examinée par le patronat. Pour lui, il ne s'agit que de se monter intransigeant envers les syndicats et d'ébranler la confiance des travailleurs en la valeur du groupement syndical. Car l'avènement d'un mouvement ouvrier puissant dans les colonies ferait approcher le jour où celles-ci cesseraient d'offrir des conditions de travail, idéales d'un point de vue patronal. Ce jour semble encore fort lointain pour le moment, mais les conflits qui se manifestent un peu

partout, dont la grève de Semarang n'est qu'un exemple, permettent de constater une vive effervescence que le mouvement ouvrier européen ne doit pas seulement suivre avec attention, mais favoriser par tous les moyens. Ses propres intérêts économiques l'y contraignent d'ailleurs, car plus le syndicalisme en Europe et en Amérique gagne en puissance, plus la tendance du patronat se manifeste d'avoir recours à la main-d'œuvre des pays coloniaux et mi-coloniaux.



La situation des marins-pêcheurs islandais en 1924 et 1925.

Le rapport intéressant que nous faisons suivre ci-dessous nous a été adressé par le Président de la Sjómannafjelag Reykjavíkur (Union des Marins et Pêcheurs de Reykjavik).

« En ce qui concerne l'industrie de la pêche, l'année 1924 fut exceptionnellement prospère, peut-être la plus prospère dont on se souvienne. L'exportation se chiffrà à un total de 80.000.000 couronnes, chiffre considérable pour un pays dont la population entière est d'un peu moins de 100.000 âmes. En dépit de ce fait, le coût de la vie augmenta graduellement durant les premiers neuf mois de l'année. Les équipages des chalutiers touchèrent un salaire très satisfaisant, d'une part grâce à la pêche abondante et d'autre part grâce au fait que les chalutiers furent en service durant l'année entière. Le contrat relatif aux salaires expirant à la fin de septembre, un nouveau contrat fut conclu en date du 1er octobre 1924. Aux termes de ce contrat, le salaire fixe fut augmenté de 18 pour cent et l'allocation accordée par baril de foie de 20 pour cent. Les négociations qui aboutirent à ce contrat ne présentèrent pas de difficultés. Peu de temps après sa conclusion, le cours de la couronne islandaise se mit à monter, hausse qui continua lentement jusqu'à la fin de l'année. Ce mouvement du change n'influença pas, toutefois, le coût de la vie et les prix ne manifestèrent aucune tendance à baisser. Les chalutiers continuèrent à saler le poisson jusqu'à la fin de l'année, ce qui donna du travail à peu près 300 hommes de plus que ce n'aurait été le cas, si le poisson avait été conservé sur glace pour être vendu sur le marché anglais.

Le contrat relatif aux salaires des marins de la marine marchande expira fin décembre et les pourparlers pour un nouveau contrat traînèrent en longueur et furent difficiles. Finalement, une entente fut obtenue et la solde mensuelle des hommes du pont fut augmentée de 15, celles des chauffeurs de 20 pour cent. Le paiement pour heures supplémentaires resta tel quel, à savoir 70 öre par demi-heure. Les autres dispositions du contrat précédent en ce qui concerne les heures de travail et la rémunération ne subirent pas non plus de modifications. Une nouvelle clause fut toutefois insérée disant que tout homme devait toucher 10 couronnes par mois pour literie et couvert, et une autre imposant aux hommes de l'équipage l'obligation de travailler pendant des grèves et lock-outs. Ce contrat reste en vigueur jusqu'à fin décembre 1925.

Tout ce qui précède suffira pour prouver qu'en dépit des bas salaires durant les neuf premiers mois, l'année 1924 fut en moyenne assez bonne.

Au début de 1925, notre organisation groupait 1047 membres cotisants. Durant les premières semaines de l'année, aucun événement de quelque importance ne se produisit, jusqu'à la nuit du 7 au 8 février, lorsque, par une épouvantable tempête de neige, deux chalutiers, avec leur équipage entier de 60 hommes,

perirent. Un de ces chalutiers était anglais, mais l'équipage était composé presque exclusivement de marins islandais. Après cette catastrophe, un impressionnant service commémoratif, eut lieu le 10 février dans notre ville et dans diverses autres localités du pays. Une quête fut organisée au profit des familles des accidentés; elle rapporta plus de 100.000 couronnes. Immédiatement après la tempête, la flotte entière des chalutiers partit à la recherche des navires disparus, mais ces recherches furent vaines, hélas, et on ne réussit pas à en découvrir la moindre trace.

Au mois de juin, des pourparlers commencèrent pour les salaires sur tous les navires occupés à la pêche du hareng durant les mois de juillet et août. Sans conflit, ces pourparlers aboutirent à un résultat satisfaisant. L'accord conclu n'avait trait qu'aux salaires minima et une augmentation de 15 pour cent put être obtenue. Il y avait un manque de pêcheurs et les armateurs durent payer, pour avoir des pêcheurs expérimentés, des salaires dépassant de 20 à 30 pour cent ceux payés précédemment. La saison du hareng est à présent passée et la pêche a été plutôt sous la moyenne, ce qui fait que l'allocation touchée par les hommes est peu élevée. Des négociations pour la fixation des soldes devront être prochainement entamées, car le contrat expire à la fin de ce mois (septembre). Les chances d'arriver facilement à une entente ne semblent pas grandes. Le coût de la vie n'a guère diminué. Depuis le début de l'année, le cours de la Livre sterling a oscillé entre 28 et 26 couronnes et la couronne danoise et suédoise se trouvaient bien au-dessus de la nôtre, tandis que notre commerce avec ces pays, spécialement avec le Danemark, était très actif. Tous les articles importés sont soumis à des droits élevés, ce qui contribue aussi à faire renchérir le coût de la vie. Tout récemment, une hausse importante et subite de notre change s'est manifestée et actuellement la Livre note 22,75 couronnes. On comprendra que ceci a rendu les armateurs furieusement enclins à réduire les salaires, mais nous ne pouvons y consentir, étant donné qu'il est peu probable que les prix des articles importés baissent pour les premiers 4 ou 6 mois à venir.

A la dernière session du Althing (Parlement) qui a duré du 7 février jusque vers la mi-mai, les conservateurs déposèrent une proposition de loi portant institution d'une *police de secours*, destinée, sans aucun doute, à intervenir dans des conflits économiques. Cette police devait être recrutée d'après le système adopté pour la milice dans les pays ayant le service militaire obligatoire. La proposition fut accueillie assez froidement par les autres partis du Parlement et une Commission le rejeta finalement, après de longues et vives discussions. De tous les côtés du pays, et particulièrement des milieux ouvriers, des protestations surgirent contre le projet. Comme un résultat de ces discussions, le Althing vota une loi prévoyant qu'en cas de conflits du travail, un arbitre sera nommé pour trancher le différend. Cet arbitre sera nommé avant que nos présentes négociations ne soient terminées et il est donc assez probable que la première tâche qui lui incombera sera d'intervenir dans un conflit entre les armateurs et notre organisation.

Comme suite à une augmentation de la flotte de pêche, notre effectif s'est notablement accru, 270 nouveaux membres ayant été inscrits depuis le début de l'année. Une nouvelle Union de Marins et Pêcheurs a été fondée à Hafnarfjörður (une ville d'environ 3000 habitants, à 10 km. de distance de Reykjavik). Cette organisation groupe à peu près 200 membres et collabore avec nous dans tous les négociations, leur barème de salaires étant identique au nôtre.

Nous tenons encore à vous présenter nos sincères remerciements pour les lettres et documents que vous nous adressez. Ceux-ci sont pour nous d'une valeur inestimable, car ils nous permettent de suivre le cours des événements qui se déroulent dans le monde, à nous qui, en raison de notre petitesse et de la grande distance qui nous sépare des autres pays, sommes dans l'impossibilité de collaborer directement au mouvement international par l'envoi de délégués aux Congrès internationaux ou d'autre façon. Nous faisons toutefois de notre mieux pour

suivre le développement des événements qui se produisent et pour rester au courant de votre activité en faveur de la classe ouvrière, activité dont, tôt ou tard, nous aussi cueillerons les fruits.»

A tous échos.

Récemment, deux énormes locomotives de rapide, destinées à la Compagnie espagnole du Réseau du Nord, mesurant avec le tender une longueur de 25 m. 50, ont été embarquées à Hambourg, démontées en deux parties seulement (la chaudière et son équipement et le châssis). Ce mode d'expédition permet de poser les locomotives sur rails dès leur arrivée dans un port espagnol et de les faire rouler au lieu de destination. Jusqu'ici des locomotives de ce genre étaient entièrement démontées pour le transport, ce qui nécessitait de les remonter à leur arrivée.

Le « Motor Ship » contient quelques données comparatives intéressantes concernant les frais d'exploitation de navires à moteurs et de ceux à vapeur. Le plus grand moteur du monde, le « Svealand », vient de transporter, lors de son premier voyage, 20.600 tonnes de minéral à une vitesse moyenne de 11.6 noeuds et avec une consommation de mazout de 20,6 tonnes. Le « Parkeston », un paquebot à moteur de 3000 tx de jauge brute, qui vient de commencer le service sur la ligne Harwich-Esbjerg, atteint une vitesse de 15 noeuds $\frac{1}{2}$ et consomme en moyenne 12 tonnes de mazout par jour ; pas plus de neuf hommes sont employés dans la salle des machines. Un vapeur d'une puissance quelque peu inférieure consomme 55 tonnes de charbon par jour, tandis que le personnel des machines se chiffre à 19 hommes.

Un projet est à l'étude prévoyant un vaste réseau de lignes souterraines affectées au transport de marchandises et de colis à Londres. Le projet prévoit 69 milles de lignes reliant les docks et wharfs de Londres avec dix importantes gares-terminus, avec les sept marchés principaux et avec la plupart des centres commerciaux, y compris l'Office central des Postes et Fleet Street, le quartier des grands journaux. Ce chemin de fer rémédierait grandement à la crise de la circulation qui, à Londres, commence à devenir aigue. Les £ 32.000.000 de capital nécessaires seraient fournies par un groupe de banquiers anglais et américains.

La Imperial Airways Ltd. mettra prochainement en service sur la ligne entre Londres et le Continent, un avion offrant des places pour 50 passagers et contenant un restaurant.

Le 14 août dernier, le Canal de Panama était en exploitation depuis onze ans. Durant la période de son existence, 30.298 navires commerciaux, chargés d'un total de 134.140.495 tonnes de marchandises et ayant payé des droits d'un montant total de 121.780.395.87 dollars, ont traversé le canal.

Lors de la grève des mineurs de Henrietta (Oklahoma, U. S. A.) certains grévistes de convictions religieuses, organisèrent des prières publiques en plein air, près du puits de mine, afin d'invoquer l'aide divine pour persuader les briseurs de grève de renoncer à leur sarassinage. Craignant, sans doute, que le Tout-Puissant pourrait peut-être intervenir en faveur des grévistes, le Préfet de police, après avoir consulté le Gouverneur d'Etat, interdit ces prières. Plusieurs mineurs ayant violé l'interdiction, ont été arrêtés.

Il semble que les chances pour un jeune homme bien doué de se faire une position de ses propres forces, diminuent aux Etats-Unis. Le « Railroad Worker », de septembre, contient quelques chiffres intéressants empruntés à une étude faite par un statisticien de l'Université de Minnesota et ayant trait à 228 hommes riches défunts et à 248 encore en vie.

Le tableau ci-dessous indique le pourcentage des millionnaires dans la génération présente et passée qui virent le jour pauvres, de classe moyenne ou riches :

	Génération précédente.	Génération actuelle.
Pauvres	38,8	19,6
De classe moyenne	31,5	27,7
Riches	29,7	52,7

Ainsi qu'il ressort des chiffres suivants qui indiquent la profession des pères des millionnaires défunts ou encore en vie, ceux qui ont des velléités de devenir millionnaires feront bien de se choisir un père parmi les commerçants, chefs d'industrie, banquiers, financiers ou hommes d'affaires :

Occupation du père	Génération précédente	Génération actuelle
Commerçant, chef d'industrie, banquier, financier ou homme d'affaires	52,2 ^o / ₁₀	75 ^o / ₁₀
Fermier	24,6 ^o / ₁₀	7,3 ^o / ₁₀
Médecin, professeur ou ecclésiastique	8,8 ^o / ₁₀	4,4 ^o / ₁₀
Ouvriers	7,0 ^o / ₁₀	1,6 ^o / ₁₀
Autres professions	7,4 ^o / ₁₀	11,7 ^o / ₁₀

Il y a un an environ, une certaine inquiétude se manifesta aux Etats-Unis, à la suite d'une prédiction disant que les ressources de pétrole du pays seraient bientôt épuisées. Or, la commission nommée par le « American Petroleum Institute » pour enquêter sur la question, vient de publier son rapport qui est décidément rassurant. Ce rapport estime à 734.000.000.000 barils la quantité de pétrole encore disponible et ne tient compte que des gisements de pétrole connus. Sur la base de la consommation de pétrole de l'année passée, cette quantité suffirait pour faire face aux besoins mondiaux durant 734 années. Il ne faut pas oublier toutefois qu'au cours des 25 années écoulées, la consommation mondiale de pétrole s'est élevée de 150.000.000 à 1.000.000.000 barils par an.

D'après les renseignements de la Fédération internationale des Patrons dans l'industrie de la filature du coton, le nombre de broches se montait (en millions)

Pays	au 1er mars 1914	au 1er janvier 1925
Grande-Bretagne	55.97	56.71
Etats-Unis	31.32	37.88
Allemagne	11.4	9.5 ¹⁾
France	7.4	9.5 ²⁾
Russie	9.11	7.24 ³⁾
Pologne	—	1.14
Italie	4.60	4.63
Autriche	4.94	1.05
Tchécoslovaquie	7	3.46
Espagne	2.2	1.81
Belgique	1.51	1.76
Suisse	1.38	1.52
Canada	0.86	1.15
Mexique et Brésil	0.53	2.52
Japon	2.41	5.11
Chine	?	3.35
Inde	6.39	8.31

¹⁾ perte de l'industrie d'Alsace-Lorraine ; ²⁾ adjonction de l'industrie d'Alsace-Lorraine ; ³⁾ on estime à 3.37 millions le nombre en exploitation.

Le nombre au 31 janvier dernier se répartit comme suit : Europe 100421, Asie 16773 et Amérique 41567 millions. L'augmentation mondiale depuis 1914 est de 11% à peu près (de 144.704 à 159.904 millions). Pour les Etats-Unis, l'augmentation est de 20%, pour l'Inde de 30%, pour le Japon de 115% et pour la Grande-Bretagne de 1 $\frac{1}{2}$ %.

D'après les calculs d'un employeur allemand du textile, la somme payée en salaires et traitements constituait pour son entreprise le pourcentage suivant du prix de vente :

pour le fil :	
en 1914 (janvier au 13 juillet)	6.6 %
en 1924 (avril)	2.8 %
en 1924 (décembre)	3.8 %
pour les tissus :	
en 1914 (janvier au 13 juillet)	12.6 %
en 1924 (avril)	5.5 %
en 1924 (décembre)	4.69 %

Ce nonobstant, les prix de gros du textile accusent en Allemagne une plus forte ascension, par rapport à 1913, que ceux d'autres marchandises. Tandis que, par exemple, l'indice des prix de gros pour le charbon et le fer se trouvait à 21.2, celui pour les métaux et minerais à 33.5, celui pour les denrées coloniales à 77.1 points au-dessus du niveau de 1913, le nombre-indice pour les articles du textile accuse une hausse de 89.8 points.

D'après l'évaluation d'un économiste allemand, le salaire allemand a subi pendant la période de l'inflation (1916 à 1923) une perte moyenne en salaires de cinq milliards de marks par an. Ceci représente en 7 années la somme prodigieuse de 35 milliards.

Selon le « Railway Gazette », un récent congrès des Chambres du Commerce de la Région de Toulouse et des Pyrénées a adopté une résolution en faveur de la réalisation de communications ferroviaires directes entre la Grande-Bretagne, la France, l'Espagne et les colonies françaises en Afrique, au moyen de tunnels creusés sous la Manche et sous le Détroit de Gibraltar. Si le projet est mis en application, il facilitera grandement les opérations de guerre au Maroc.

Au cours des sept premiers mois de l'année en cours, la Interstate Commerce Commission des Etats-Unis approuva la construction de 692 milles de nouvelles voies ferrées comportant une dépense d'environ 30 millions de dollars. Durant la même période, elle approuva l'abandon de 481 milles d'anciennes lignes. Le périodique américain « Labor » estime que durant les cinq années écoulées, 3780 milles de nouvelles lignes ont été construites et 2474 milles d'anciennes lignes abandonnées.

Espéranto.

Les syndicats anglais et l'espéranto.

Le récent Congrès des Trades-Unions britanniques décida, sur la proposition de l'Union des Métallurgistes, de « donner mission au Conseil Général de reconnaître l'espéranto comme langue officielle internationale et d'insister pour que son enseignement soit inscrit à tous les programmes d'études des institutions d'éducation ouvrière dépendentes de la Centrale syndicale. »

Le « Daily Herald » constate, au sujet de cette décision : « Il est hors de doute que des Congrès internationaux gagneraient immensément et que le pouvoir international du Travail serait considérablement augmenté, si l'on se servait d'une seule langue. Or, l'espéranto a fait ses preuves. »

L'espéranto dans la pratique.

« Mon service auprès des Chemins de fer de l'Etat et mon activité syndicale me firent, à maintes occasions, ressentir le besoin de sortir de mon isolement linguistique. Je ne disposais toutefois pas du temps nécessaire pour apprendre une, encore moins les trois grandes langues vivantes. Ayant appris à connaître l'espéranto, je pus constater que cette langue suffisait à mes besoins. Grâce à cette langue auxiliaire, je suis actuellement en mesure de correspondre avec le monde entier. »

« L'émancipation des travailleurs ne pourra être que l'oeuvre des travailleurs eux-mêmes — ceci s'applique également à l'émancipation des liens et entraves de la diversité des langues. »

Ernst Erikson,
Député et membre du Comité
de l'Union des Cheminots suédois.

L'espéranto dans les écoles.

Le Ministère de l'Instruction publique de Finlande a ordonné de faire des essais pour examiner la valeur de l'espéranto comme première langue étrangère à enseigner dans les écoles.

Maxime Gorki et l'espéranto.

« Dans un ordre d'idées conservateur, l'espéranto est une utopie. La réalité vivante qui se développe d'après des lois déterminées, réfute, non avec hésitation, mais de façon de plus en plus décisive, cette manière de voir conservatrice. »

Svenska Arb. Esp.

La nécessité d'une langue auxiliaire.

« Bien des projets d'avenir, plus particulièrement ceux qui se trouvent dans le domaine de l'oeuvre d'éducation internationale, ne pourront être réalisés qu'à l'aide d'une langue internationale. Des questions qui échouent devant le problème de la diversité des langues, sont solutionnées par les espérantistes sans aucune peine »

De quelque côté qu'on se tourne, partout surgit, avec une logique incontestable, l'impérieuse nécessité d'une langue auxiliaire universelle. Elle existe, mais si elle n'existait pas, elle devrait être créée aujourd'hui.

L'histoire se répète : les ancêtres ont pensé que c'était un rêve; les contemporains présentent que c'est étonnant et la postérité pensera que cela va de soi. »

G. Pietsch,
Membre du Comité de l'Union unifiée
des Cheminots allemands.

« L'Internationale la plus puissante de l'histoire, l'église catholique, nous l'enseigne : aucune Internationale vivante sans langue universelle commune. »

Der Eisenbahner
(Aussig, Tchécoslovaquie).

LES LIVRES REÇUS

Norsk Transportarbeiderforbund. — Beretning 1924.

Deutscher Eisenbahnerverband. — Geschäftsbericht vom 1. Juli 1922 bis 31. Dezember 1924.

Beretning over Dansk Arbejdsmands Forbund Virksomhed 1922—1925.

Satzungen des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.

Conférence internationale du Travail, 8me session, 1926. — Questionnaire. — Simplification à apporter à l'inspection des émigrants à bord.

Conférence internationale du Travail, 9me session, 1926. — Questionnaire. — Codification internationale des règles relatives au contrat d'engagement des marins.

Conférence internationale du Travail, 9me session, 1926. — Questionnaire. — Principes généraux de l'inspection du Travail des marins.