



# 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:  
E (PAYS-BAS)  
61 VONDELSTRAAT

TÉLÉPHONE:  
20186

### S O M M A I R E :

Communications diverses: L'Internationale  
et le Fascisme . . . . . 121  
Participation directe des travailleurs aux  
organisations internationales . . . . . 122  
Argumentation spécieuse . . . . . 122  
Chronique syndicale . . . . . 123  
Communications du Bureau . . . . . 124  
Cheminots: Conditions de travail du Per-  
sonnel des Chemins de Fer dans les  
différents pays (Russie) Suite . . . . . 124

Tableau concernant le règlement des con-  
gés pour le personnel des chemins de fer 125  
Ouvriers du Transport: Les salaires du per-  
sonnel roulant dans les entreprises de  
tramways de l'Amérique du Nord . . . 126  
Conditions de travail du personnel roulant  
au service des tramways dans quelques  
capitales d'Europe d'après la situation  
au 1<sup>er</sup> septembre 1925 . . . . . 127  
L'accroissement de la circulation automobile 128

Les communications aériennes inter-  
nationales . . . . . 128  
Gens de Mer: Nouvelles soldes des marins  
allemands . . . . . 129  
Tendances internationales vers le désar-  
mement des navires . . . . . 129  
La marine marchande américaine et le  
commerce extérieur . . . . . 130  
A tous échos . . . . . 131  
Espéranto . . . . . 132

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

## COMMUNICATIONS DIVERSES

### L'Internationale et le Fascisme.

En Italie, la situation des travailleurs conscients devient de plus en plus terrible et désespérée.

S'il a pu sembler un moment — immédiatement après le meurtre de Matteotti — que le règne maudit de Mussolini et de la bande corrompue qui l'entoure, touchait à sa fin, cet espoir s'est bien vite évanoui et actuellement, trois ans après l'avènement du fascisme au pouvoir, le prolétariat de ce malheureux pays est en proie à une dictature de plus en plus impitoyable.

Tout ce que la classe ouvrière italienne avait réussi à construire en de longues années de luttés et de dur labeur: son parti politique, son mouvement syndical puissant, ses coopératives exemplaires; tout a été foulé aux pieds et anéanti par la terreur fasciste. La fortune des organisations a été confisquée, en d'autres termes volée, les sièges des syndicats ont été saccagés, les coopératives ont été détruites et leurs biens livrés aux flammes. Les dirigeants et les militants du mouvement, particulièrement ceux des organisations locales, ont été et sont persécutés, maltraités, assommés à coups de gourdin. Toute liberté de pensée est interdite. Quiconque ne partage pas les convictions de la bande de malfaiteurs, dont dépend aujourd'hui le sort de l'Italie, et a l'audace ou l'imprudence de manifester son opinion, risque sa vie et celle des siens.

Avec un courage indiscrutable, aux prix de sacrifices inouïs et en dépit des menaces et des persécutions, les meilleurs parmi les travailleurs italiens ont tenu bon. Ils ont

rassemblé à nouveau les camarades dispersés, ils ont rendu confiance aux désespérés, ils ont fixé les indécis, ils ont reconstruit les organisations et les ont fait fonctionner à nouveau, fut-ce sous forme incomplète.

Il semble à présent que Mussolini et ceux qui se trouvent derrière lui, les gros capitalistes dont le Duce, tout tyran qu'il veut être, est cependant l'instrument, veulent porter le coup décisif à ce qui reste encore du mouvement syndical italien. Un accord a été conclu entre les associations patronales et les corporations fascistes portant qu'à l'avenir ces dernières seront seules reconnues, ce qui signifie que toute autre organisation syndicale sera désormais marquée de l'empreinte de l'illégalité. (Depuis lors, le Parti Socialiste unitaire également été dissout.)

Dans une session commune, les Comités de la Fédération Syndicale Internationale et de l'Internationale Ouvrière Socialiste ont voté une résolution de protestation contre les nouvelles attaques déchainées par le Gouvernement fasciste contre le mouvement ouvrier italien. La F. S. I. a, en outre, adressé une lettre de protestation au président du Conseil d'Administration du Bureau international du Travail. Et, enfin, dans la dernière session du Conseil d'Administration du Bureau international du Travail, les délégués ouvriers ont appelé, par l'organe d'Oudegeest, Secrétaire de la F. S. I., l'attention sur les agissements du Gouvernement italien. Aux termes des Communiqués de Presse de la F. S. I., la majorité du Conseil d'Administration a accueilli cette protestation avec sympathie. Par une grande majorité, il a été décidé d'inscrire la question de la liberté syndicale à l'ordre du jour de la Conférence internationale du Travail de . . . . 1927 et d'élaborer un projet de convention à cet effet.

Sans doute, les ouvriers italiens apprendront-ils cette nouvelle avec joie et se réjouiront-ils de la fin prochaine de leurs misères! Et Mussolini et ses acolytes trembleront en songeant à la fin de leur règne. En 1927, la Conférence internationale du Travail discutera la question de la liberté syndicale et votera éventuellement une convention à ce sujet, convention qu'évidemment tous les Gouvernements réactionnaires — y compris celui de Mussolini — se hâteront de ratifier et — il va sans dire — de mettre à exécution!

Soyons sérieux; ne raillons pas. La chose est trop sérieuse et trop grandes sont les souffrances, trop profonde est l'angoisse du prolétariat italien. Et le Bureau international du

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.

Travail, lié par des règlements et des stipulations, handicapé par les influences qui régissent son fonctionnement, ne peut pas faire plus qu'il n'a fait en plaçant la question à l'ordre du jour de la Conférence de 1927. Car l'ordre du jour pour 1926 était déjà arrêté lorsqu'Oudegeest fit entendre sa protestation au sein du Conseil d'Administration.

Le Bureau international du Travail, cet embryon d'un parlement international, est impuissant, plus encore qu'un parlement national, à faire, quoi que ce soit, en faveur de la classe ouvrière, tant que les travailleurs eux-mêmes n'exerceront pas, par la voie de leurs organisations, sur la classe capitaliste et ses gouvernements, la pression, toujours nécessaire, pour obtenir même la plus petite des concessions. Et le prolétariat italien restera ployé sous la brute domination du fascisme, en dépit des meilleures intentions et de tous les projets du Bureau international du Travail, en dépit de toutes les délibérations et conventions en 1927, tant qu'il ne réussira pas à s'émanciper de ses propres forces, soutenues par celles du prolétariat des autres pays.

Il est temps que tous les organismes compétents du mouvement ouvrier international examinent la question de savoir s'il sera possible et, si oui, jusqu'à quel point, de réaliser, au moyen d'un mouvement commun, le but qu'Oudegeest s'était tracé lors de son intervention au Conseil d'Administration, but qui ne pourra jamais être atteint par aucune Conférence du Travail.

Plus d'une fois déjà, le mouvement ouvrier européen a montré qu'il était prêt à utiliser le pouvoir économique dont il dispose pour un autre but que l'amélioration immédiate des conditions de travail. Et ce ne serait pas la première fois que, par son intervention, il porterait aide et espoir à un prolétariat persécuté et martyrisé par des dominateurs assoiffés de sang. Il y a cinq ans, la Fédération Syndicale Internationale a mené une action contre le régime sauglant sévissant en Hongrie, une action qui — il faut en convenir — ne fut couronnée, à la suite d'erreurs de caractère organique et stratégique, que par un succès partiel et passager. Mais, en dépit des fautes, cette action peut servir d'exemple et de leçon pour ce que des ouvriers, syndiqués internationalement, peuvent faire et réaliser au profit de camarades persécutés et terrorisés. Elle constitue un avertissement pour tout gouvernement de bourgeois et de valets de bourgeois : enrichie des expériences d'alors, enrichie des expériences acquises au cours de mouvements ultérieurs, une action du mouvement syndical européen contre Mussolini et ses chemises noires aurait sans doute, à condition d'être bien préparée, de tenir compte de tous les facteurs, économiques aussi bien que politiques, matériels aussi bien que psychologiques, une action du mouvement syndical européen aurait sans doute un résultat autrement direct qu'une discussion au sein d'une Conférence du Travail, quelque intéressante qu'elle soit, ou qu'une convention sur papier, dont les dominateurs de l'Italie ne se soucieront guère. Car, ainsi que tous les dominateurs, ils ne sont tenus en respect que par un seul facteur : la force et la puissance du prolétariat qu'ils tentent d'opprimer.

Edo Fimmen.

### Participation directe des travailleurs aux organisations internationales.

A maintes reprises — et non à tort, nous semble-t-il — la plainte se fait jour que nos organisations internationales ne sont, si pas uniquement, pour la plus grande partie cependant que des internationales de dirigeants. Seul un nombre relativement restreint de militants des divers pays, en général toujours les mêmes, entretient des relations épistolaires et se

rencontre de temps à autre à l'occasion de Congrès ou de Conférences internationales. La grande masse des travailleurs n'a aucune part directe au mouvement international. Parfois, leurs revues et journaux leur fournissent quelques renseignements sur la lutte que soutiennent leurs collègues d'autres pays, parfois aussi, la rare occasion leur est offerte d'entendre parler chez eux dans un meeting un camarade étranger. Toutefois, pour plus de 99% des travailleurs, l'unique endroit où ils puissent se rencontrer avec leurs frères d'autres pays est toujours le champ de bataille.

Il est difficile — nous en convenons — de modifier la structure des organismes internationaux de façon à permettre aux simples membres de prendre une part effective aux travaux. C'est possible, cependant, et il faut s'efforcer par tous les moyens de réaliser quelque chose dans ce sens.

Ce qui est réalisable, sans aucun doute, c'est de ne plus déléguer les permanents uniquement, et encore moins toujours les mêmes, aux Conférences et Congrès internationaux. Il semble que certaines de nos organisations l'aient compris. Deux des délégations, tout au moins, au Congrès international des Tramways, des 18, 19 et 20 juillet à Bruxelles, celles des autrichiens et des anglais, étaient composées, à un membre près, uniquement de délégués qui travaillent encore pratiquement dans l'exploitation des tramways. Notons que leurs discours au Congrès n'étaient sûrement pas moins bien que ceux des délégués, permanents de leurs syndicats.

Au début du mois passé une délégation de sept représentants de l'Union britannique des Transports visita les ports d'Anvers, de Rotterdam, d'Amsterdam et de Hambourg, afin d'étudier sur place les conditions de travail et les installations mécaniques existant dans ces ports. De cette délégation également, cinq membres étaient des hommes qui, actuellement encore, gagnent leur vie en travaillant dans un port anglais. Les dirigeants des syndicats des ports qu'ils visitèrent étaient remplis d'admiration pour la façon dont ces simples ouvriers avaient conduit leur enquête.

Nous accueillons avec joie cette tendance de faire participer les membres des organisations aux travaux de caractère international et nous espérons que d'autres organisations imiteront les exemples cités ci-dessus. Notre Internationale ne peut qu'y avoir du profit, si elle devient une réalité vivante, également pour ceux qui gagnent encore leur vie comme cheminots, ouvriers du transport ou marins. Le contact direct des travailleurs avec l'I. T. F. ou avec les organisations adhérentes est une des conditions essentielles pour réaliser ce but.

### Argumentation spéieuse.

De temps à autre, rédacteurs d'organes officiels d'organisations adhérentes à l'I. T. F. estiment qu'il est nécessaire et souhaitable de critiquer ce que dit ou fait le soussigné, non en sa qualité de secrétaire de l'I. T. F., mais en qualité de personne privée qui se permet de considérer les questions politiques et syndicales de façon quelque peu différente de celle adoptée par les rédacteurs en question qui, sans doute, sont non seulement beaucoup plus capables, mais également bien plus dévoués.

L'année passée, au Congrès international de l'I. T. F. à Hambourg, il m'a été reproché — non entièrement à tort, j'en conviens — que je n'établissais pas toujours la distinction voulue entre les directives et principes adoptés par l'I. T. F. et mes convictions personnelles. J'ai reconnu le bienfondé de cette critique et j'ai promis de me surveiller de plus près à l'avenir. Je défie n'importe qui de démontrer ou de prouver que je n'aurais pas tenu parole, mais je me vois obligé, en même

temps, de constater que mes estimés critiques se rendent coupables d'actes analogues à ceux qui me furent reprochés, qu'au surplus, ils abusent de leur position de rédacteurs pour mener une campagne, apparemment systématique, contre quiconque est d'un avis qui ne leur agréé point.

J'ai passé jusqu'ici sous silence toutes ces accusations absolument personnelles. Le Bulletin de l'I. T. F. n'est pas mon organe personnel et je ne puis et ne veux remplir ces colonnes de polémiques concernant des attaques dirigées contre ma personne avec le but de miner sa position de secrétaire. Si je m'écarte aujourd'hui de l'attitude adoptée jusqu'ici, c'est qu'un des rédacteurs en cause a à présent trouvé le moyen de servir à ses lecteurs un passage d'un article de ma main, paru dans le Bulletin de l'I. T. F., comme une preuve de ma perversion et comme un indice de la nécessité que je disparaisse. Il s'agit d'un rédacteur du «*Deutscher Eisenbahner*» l'organe de l'Union unifiée de Cheminots allemands, affiliée à l'I. T. F., rédacteur que, pour autant que je sache, je n'ai pas le plaisir de connaître.

Dans le numéro du 30 août dernier dudit organe qui, pour une raison inexplicquée jusqu'ici, ne nous parvint qu'après des demandes réitérées, ce rédacteur expose dans un article, intitulé «*Fimmen*», qu'Edo Fimmen est «*un des Secrétaires de la Centrale de l'I. T. F. à Amsterdam*», à quoi il ajoute la réflexion : «*Il n'est pas facile pour nous de discerner, à distance, quelle y est en réalité sa tâche et de quelle façon il la remplit.*» Suivent une série de constatations sur ce que le soussigné fait ou ne fait pas pendant ses loisirs, après quoi le rédacteur affirme qu'il ne saurait «*et probablement d'autres syndicats des transports avec lui, prendre la responsabilité des faits et gestes de Fimmen*». Après cette affirmation, allant de soi et par conséquent superflue, l'estimé camarade se permet la phrase perfide que voici : «*Nous voulons supposer qu'à côté des occupations auxquelles nous avons fait allusion, Fimmen fournit encore du travail productif au Bureau de l'I. T. F.*». L'article poursuit reproduisant une véhémence attaque dirigée contre moi par un autre journal, l'organe officiel de la Centrale syndicale allemande, à propos d'un article, publié par moi personnellement et sous ma propre responsabilité, dans un périodique anglais au sujet du récent Congrès syndical en Allemagne.

L'article qui fourmille de pointes, d'accusations à la légère et d'insinuations, se termine comme suit :

«*L'I. T. F. publie un Bulletin où paraissent souvent des articles de la main de Fimmen. Le numéro du mois d'août contient un article intitulé : «*Notre tâche et celle des autres*». Les ouvriers des transports y sont décrits comme l'avant-garde, comme les troupes d'assaut du prolétariat international qui ont toujours répondu aux appels qui leur étaient adressés (Fimmen mentionne ici les diverses actions en faveur de la Hongrie, la Pologne etc.) et en ont supporté les conséquences : perte de salaire, persécutions, révocations, chômage, misère et faim, tandis que les «*autres*» restèrent au travail, comme si de rien n'était. Ces «*autres*» — ce sont les mineurs, les métallurgistes, les ouvriers du bois, du textile et du bâtiment — ces autres sauront apprécier, comme il convient, cette aimable caractérisation. Nous ne voulons relever ici qu'une seule chose : l'occupation de la Ruhr. Nos lecteurs connaissent les événements de cette lutte mémorable. Fimmen aussi connaît tous les détails du mouvement. Néanmoins, il n'écrit dans l'organe de l'I. T. F. que cette courte phrase :*

Lorsque les troupes franco-belges occupèrent la Ruhr en janvier 1923 et qu'une action générale et internationale s'avéra impraticable, ce furent les bateliers du Rhin qui passèrent à l'offensive, qui tâchèrent d'arrêter le transport du charbon et payèrent leur effort d'emprisonnement et d'expulsion.

Fimmen possède l'art de la parole. Il a vécu sur place les événements de la Ruhr. Mais il a été en Russie et semble avoir appris là un des enseignements de Lénine, selon lequel il faut qu'on taise et tourne les faits, si l'intérêt du prolétariat le réclame. Ce n'est que de la sorte qu'on arrive à comprendre le mépris à l'égard des cheminots allemands qui se manifeste par le silence du Secrétaire de leur Internationale à leur sujet.

Il nous serait agréable, si Fimmen cherchait bientôt un autre domaine d'activité.»

Je m'abstiens de commentaires. L'article parle pour lui-même et démontre clairement le but que poursuit son auteur.

Edo Fimmen.

## Chronique syndicale.

Les dernières semaines ont été riches en événements pour le salariat des transports.

En ce qui concerne les *cheminots*, il n'y a pas à signaler de conflits ouverts de grande envergure. En Allemagne, les travailleurs du rail ont entamé il y a quelques temps un mouvement pour le relèvement de leurs salaires. La Compagnie des Chemins de fer tient compte, ainsi qu'il ressort d'une circulaire adressée par la Direction générale aux Directions de réseaux, de la possibilité de «*nouveaux et sérieux conflits*» et s'efforce de développer les «*Unions de secours du personnel*» (*Personalbetriebshilfe*), une espèce de garde de jaunes, en une puissante organisation de défense contre les grèves. Elle a également jugé utile de décréter une ordonnance qui, en se référant à une sentence judiciaire, assimile la «*résistance passive*» à la grève. En Grande-Bretagne, le programme de revendications présenté, en décembre dernier, par l'Union des Cheminots et l'Association des Employés, va être soumis sous peu au *Conseil National des Salaires*. On sait que les *Compagnies* ont répondu aux revendications du personnel par des contre-propositions qui, non seulement, repoussent les desiderata de leurs salariés, mais prévoient même des avilissements notables. Il va de soi que dans les circonstances données, il ne sera pas facile de réaliser une entente. Aux Pays-Bas, les négociations entre les Syndicats et la Direction des Chemins de fer ont finalement abouti à une nouvelle réglementation des salaires qui maintient, en général, les taux actuels. En Autriche, il fut enfin possible, après des négociations qui traînèrent en longueur durant une année entière, d'arriver à un régime de retraites qui ait l'approbation de l'organisation des cheminots. En France, la Fédération des Travailleurs des Chemins de fer a réclamé un relèvement des salaires et a émis dans une lettre adressée au Comité de Direction des Grands Réseaux, la suggestion d'introduire une échelle de salaires variant automatiquement avec l'indice du coût de la vie. Mentionnons, pour terminer, aux Etats-Unis, une grève du personnel de la locomotive du *Western Maryland Railroad* et une autre des télégraphistes de l'*Atlantic Coast Railroad*. Il paraît que, dans les deux cas, le personnel a répondu, presque sans exception, au mot d'ordre de grève lancé par le Syndicat. Les deux conflits trouvent leur cause dans un différend relatif aux salaires.

A noter, dans la section des *ouvriers des transports*, l'issue heureuse des mouvements des ouvriers des ports de Nantes, St. Nazaire et de Nice. Dans les tramways d'Allemagne, un nombre de conflits se sont produits plus particulièrement dans la zone industrielle de Rhénanie et de Westphalie. Un nouveau contrat-type fut conclu entre l'association des entreprises de tramways municipaux et les syndicats, contrat, qui, dans ses parties essentielles, correspond à l'ancien texte.

Il semble que la réduction des soldes des *gens de mer*, survenue en Grande-Bretagne, ait amené les armateurs des autres pays à tenter à leur tour une attaque contre les salaires de leur personnel. Les armateurs hollandais viennent de déclarer, dans une entrevue avec leurs salariés, entrevue qui eut lieu sur leur demande, qu'ils se voient dans l'obligation de diminuer les frais de main-d'œuvre, soit par une réduction des salaires, soit par une prolongation de la durée du travail. Simultanément à cela, l'Association des Armateurs d'Oslo adressa à l'Association norvégienne d'Armateurs la demande de résilier tous les contrats conclus avec les gens de mer. Vu que le contrat des gens de mer norvégiens n'expire que le 31 mars prochain, cette demande n'aura pas de conséquences immédiates. En Allemagne, une sentence arbitrale a accordé aux gens de mer une augmentation des soldes de 5% qui aura effet du 1er octobre 1925 au 31 mars 1926.

## COMMUNICATIONS DU BUREAU

### Rappel.

Nous rappelons aux organisations de cheminots les circulaires concernant la Commission consultative de la Section des cheminots et concernant la vente des brochures sur les conditions de travail des cheminots dans les divers pays.

Les organisations de dockers sont priées de répondre sans retard aux questionnaires concernant l'assurance-accidents et concernant les conditions générales du travail.

Pour terminer, nous rappelons aux organisations des gens de mer nos demandes d'informations concernant l'effectif des équipages et concernant les nombres des marins employés au long cours, au cabotage et à la pêche.

\*  
\*\*

### Cotisations.

Sont encore rentrées les cotisations suivantes :

Union des Cheminots d'Esthonie	F. 46,72
Union des Ouvriers des Transports d'Autriche	F. 1.233,34
Union amalgamée des marins anglais	£ 20.--
Union des Bateliers tchèques	F. 9,30
Union danoise du Personnel de la Locomotive	Cour. 100,—
Union des Cheminots autrichiens	F. 1.274,—
Union des Cheminots lettons	F. 177,66
Fédération allemande du Trafic	M. 9.750,—
Union unifiée de Cheminots allemands	M. 7.000,—



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

### Russie.

#### *XI. Le libre parcours.*

Le personnel des chemins de fer a droit à trois billets de libre parcours par an sur les chemins de fer et les voies navigables. Les agents mariés en reçoivent un nombre égal à l'usage de leur famille. Les billets de libre parcours donnent droit au transport gratuit dans tous les trains, de même que sur tous les navires maritimes ou fluviaux. Les agents habitant la banlieue de centres importants ont droit à un permis permanent de libre parcours entre leur domicile et l'établissement d'attache. Le personnel technique et le personnel de surveillance, de même que les permanents des organismes syndicaux, les fonctionnaires de l'inspection du travail, de la coopérative des transports et d'autres organisations ont droit, pour voyages de service, à un permis annuel de libre parcours, valable dans la zone de leur activité (secteur, réseau, pays entier).

Chaque agent a, en outre, droit, au début de son congé annuel régulier, au voyage gratuit pour se rendre dans une maison de convalescence, un sanatorium ou une station de vacances. Ce permis peut être étendu aux membres de la famille qui sont à la charge de l'agent.

Il existe également des cartes annuelles d'approvisionnement pour trafic sur grandes distances ; elles donnent droit à 12 voyages sur un parcours de 300 à 500 verstes du domicile, pour le personnel marié et à 6 voyages sur une égale distance pour les célibataires. Sur leur demande, les agents peuvent obtenir, au lieu de celles-ci, des cartes pour trafic de banlieue (jusqu'à 70 verstes) donnant droit à 48 voyages pour les agents mariés et à 24 pour les célibataires. (On envisage actuellement la mise en vigueur d'un troisième genre de cartes d'approvisionnement pour les agents habitant les grandes villes. Ces cartes donneraient droit aux agents mariés à 200 voyages sur une distance de 10 à 15 verstes.)

Les enfants visitant l'école reçoivent gratuitement des abonnements d'écoliers. Pour se rendre dans une clinique, un hôpital etc., le voyage est également gratuit.

Les retraités, les invalides et leurs familles, de même que les familles des agents décédés, continuent à bénéficier des facilités de parcours durant 6 mois après l'entrée en jouissance de la retraite, respectivement après la mort de l'agent. Les enfants des cheminots pensionnés gardent le droit au libre parcours pour visiter l'école.

Lors de déplacement, les agents ont droit au transport gratuit pour eux, leurs familles et leurs biens.

Les cheminots sans travail conservent leurs facilités de parcours pendant six mois après avoir quitté le service. Pour leurs enfants qui visitent l'école, le libre parcours reste en vigueur jusqu'à ce que les parents aient trouvé un autre emploi.

Il n'y a que deux classes en Russie : la classe « dure » et la classe « capitonnée ». Pour tous les voyages de service, les agents ont droit à cette dernière ; tous les billets de parcours gratuit ne donnent droit qu'au voyage dans la classe « dure ».

Le personnel n'a pas le droit de circuler sur des réseaux étrangers.

#### *XII. Récompenses et sanctions pénales.*

Les punitions suivantes peuvent être infligées en cas de violation des règlements de service, de manquement à la discipline et de négligence dans l'exécution du service : a) réprimande ou blâme, b) blâme sévère avec licenciement, c) révocation, d) révocation avec poursuites judiciaires (par exemple, en cas d'accidents). En cas d'infraction des stipulations concernant le libre parcours, le nombre des voyages gratuits peut être diminué et en cas de méfait d'ordre criminel, le droit peut être retiré pour une année entière. Les déplacements disciplinaires ne sont pas admis.

Une suspension immédiate est possible en cas de poursuites judiciaires. La question de la rétribution durant cette période est tranchée par la Commission des Taxations et Conflits. On n'inflige jamais d'amendes.

Avant d'infliger des punitions, l'Administration est tenue de demander à l'inculpé une déclaration écrite. L'agent puni a en tous cas le droit d'interjeter appel. L'inculpé est informé par écrit de la peine infligée.

Il n'existe pas de punitions avec sursis. Dans les certificats qui sont remis à l'agent, en cas de révocation, il ne peut être fait mention que de la date de l'entrée en service et de celle de la sortie.

Il n'y a pas de sanctions spéciales pour des fautes déterminées. La punition est fixée d'après la gravité du méfait. Une révocation immédiate sans enquête préalable n'est pas admise.

Comme règle générale, il n'est pas accordé de récompenses. Dans certains cas, les Directions des réseaux ont le droit de payer une prime de stimulation aux agents qui se sont particulièrement distingués (en évitant des accidents, en découvrant des endroits où la ligne est creusée par l'eau, en constatant des incendies, des endroits où les rails sont brisés etc. de même qu'en faisant preuve d'initiative, en ce qui concerne des inventions ou des améliorations techniques). Le montant de ces primes est fixé par la Direction du réseau, de concert avec l'organisation.

(La Suite à la page 126.)

Tableau concernant le règlement des congés pour le personnel des chemins de fer.

Pays	Personnel services administratifs	Chef de train	Mécanicien	Echelle la plus basse	Congés spéciaux (en tant que des stipulations existent)	Observations
Belgique	15 jours	15 jours	6 jours	—	Des congés spéciaux peuvent être obtenus pour remplir des devoirs civiques ou de famille	Les ouvriers n'ont pas droit à un congé (une nouvelle réglementation a été mise à l'étude par le Ministre); en général, 59 jours de repos par an
Danemark (Réseau de l'Etat)	2 semaines, après 15 années de service 3 semaines	2 semaines, après 15 années de service 3 semaines	2 semaines, après 15 années de service 3 semaines	1 semaine	—	La mesure du congé varie avec l'échelle de traitement
Allemagne	jusqu'à 30 ans 17 jours, de 30 à 40 ans 23 jours, ensuite 31 jours	jusqu'à 30 ans 17 jours, de 30 à 40 ans 23 jours, ensuite 28 jours	jusqu'à 30 ans 17 jours, de 30 à 40 ans 23 jours, ensuite 31 jours	jusqu'à 30 ans 14 jours, de 30 à 40 ans 17 jours, ensuite 21 jours	Accordés selon des directives émises par la Direction générale	Le personnel ouvrier bénéficie après 1, 2, 5, 10 ou 15 années de service de respectivement 3, 6, 9, 12 et 15 jours de congé
Grande-Bretagne	12, 15 ou 18 jours, d'après le traitement	6 jours	6 jours	6 jours	—	—
Italie	16 jours, après 10 années de service 26 jours	16 jours, après 10 années de service 26 jours	13 jours, après 10 années de service 16 jours	13 jours, après 10 années de service 16 jours	—	La mesure du congé varie avec l'échelle de traitement
Pays-Bas	14 jours, après 15 années de service 18 jours, après 25 années de service 21 jours	14 jours, après 15 années de service 18 jours, après 25 années de service 21 jours	14 jours, après 15 années de service 18 jours, après 25 années de service 21 jours	14 jours, après 15 années de service 18 jours, après 25 années de service 21 jours	Lors de décès de parents au 1er degré 2 jours, de parents ou 2e degré ou lors de naissance, 1 jour. Lors de maladie grave de parents proches, des congés spéciaux peuvent être accordés	—
Autriche	14 jours, après 5 années de service 21 jours, ensuite 28 jours	14 jours, après 5 années de service 21 jours, ensuite 28 jours	14 jours, après 5 années de service 21 jours, ensuite 28 jours	14 jours après 5 années de service 21 jours, ensuite 28 jours	Lorsque les vacances sont prises entre le 1er nov. et le 31 mars, les agents ont droit à 2 jours suppl. par 6 jours de congé régulier	Les agents non commissionnés et ouvriers auxiliaires reçoivent après 1 an de service 8 jours de congé
Norvège (Réseau de l'Etat)	21 jours	21 jours	21 jours	21 jours	—	La loi concernant les fonctionnaires publics, du 15 février 1918, prévoit un congé minimum de 14 jours
Espagne	Bureaux centraux 15 jours	—	—	—	—	Lors de l'introduction du jour de repos hebdomadaire, les congés annuels ont été abrogés
Suède (Réseau de l'Etat)	Jusqu'à 40 ans 25 jours, ensuite 35 jours	Jusqu'à 40 ans 20 jours, ensuite 35 jours	Jusqu'à 40 ans 25 jours, ensuite 35 jours	Jusqu'à 40 ans 20 jours, ensuite 30 jours	Lors de circonstances spéciales de famille ou autres, on accorde en général des congés supplémentaires	La mesure du congé varie avec l'échelle de traitement. Le personnel féminin a les mêmes droits que les mécaniciens. Les agents non-commissionnés ont droit à 8 jours de congé. Le nombre annuel des jours de repos pour le personnel des trains est de 36
Suisse	3 semaines	7 jours, après 7 années de service ou à l'âge de 28 ans révolus 14 jours, après 15 années ou à 35 ans 21 jours, à partir de 50 ans 28 jours	comme le chef de train	comme le chef de train	Lors de décès de membres de la famille et lors de naissances, 1 à 3 jours de congé spécial; lors de mariage 8 jours de congé	—
Russie	3 semaines	2 semaines	2 semaines	2 semaines	Lors de circonstances spéciales, un congé supplémentaire est accordé	La durée du congé annuel est prévue par le Code du Travail. Celui-ci stipule qu'en cas de travail dangereux ou préjudiciable à la santé, un congé supplémentaire d'au moins 2 semaines doit être accordé

Le montant et le caractère de l'indemnité allouée aux inventeurs pour l'application de leurs inventions sont fixés par un contrat conclu entre l'intéressé et l'entreprise. Certains agents qui se sont particulièrement distingués au cours d'une série d'années sont fêtés par l'organisation, de concert avec l'Administration, comme des « héros de travail » ; on leur accorde dans ce cas une récompense spéciale.

### XIII. Le logement.

Le Gouvernement, aussi bien que les Municipalités et l'Administration des Chemins de fer, accordent une attention particulière au logement du personnel. Pour le réseau entier, des demeures, d'une superficie totale de 4.415.549 sagènes carrées (1 sagène carrée = 4.552 mètres carrés) ont été mises à la disposition du personnel qui, de par la nature même de son travail, doit habiter dans le voisinage immédiat des lignes.

L'Administration centrale des Chemins de fer affecte des sommes importantes à la réparation et reconstruction des demeures endommagées pendant les guerres mondiale et civile. A part cela, elle construit tous les ans des nouvelles demeures. En 1924 seulement, elle dépensa une somme de 1.296.382 roubles pour la construction de nouvelles demeures, sans parler encore des dépenses faites par les administrations locales. En 1925, une somme de 2 millions y sera affectée. 191.000 ouvriers et employés habitent les demeures de l'Administration.

Les municipalités louent des demeures aux ouvriers contre paiement d'un loyer modique, calculé d'après le montant de leur salaire. Toutes les habitations construites par les municipalités sont réparties entre les travailleurs.

A côté des mesures prises par les autorités pour surmonter la crise du logement, les agents des chemins de fer ont créé des coopératives de construction. Dans une période d'environ 9 mois, 250 coopératives de construction furent créées aux chemins de fer, groupant un total de 45.000 membres. Durant les premiers mois de leur activité, celles-ci réussirent à rendre habitables des demeures chiffrant une superficie totale de 54.127 sagènes carrées ; en dépit de la saison déjà avancée, elles construisirent, en outre, des demeures nouvelles d'une superficie de 4.659 sagènes carrées et entreprirent la construction de demeures d'une superficie d'environ 5.079 sagènes.

L'Administration des Chemins de fer accorde à ces coopératives une réduction d'au moins 50% sur le transport des matériaux de construction, ce qui signifie une économie notable. Elle leur accorde également des matériaux de construction à prix réduit, payables dans un délai de 10 à 15 ans ; elle manufacture dans ses ateliers les charpentes à des conditions favorables, accorde le concours gratuit de techniciens etc.

Les agents habitant les demeures de l'Administration ne sont sujets à aucune mesure restrictive ; la répartition des demeures est faite par une commission spéciale composée de représentants des deux parties intéressées. En vertu des lois en vigueur, le taux des loyers est fixé proportionnellement au salaire du locataire. Il est, lors de salaire mensuel :

de moins de 30 roubles, de 10 à 20 copecks par sagène carrée  
 » 2) à 50 roubles » 20 à 40 » » »  
 » 50 à 70 » » 40 à 60 » » »  
 » 70 à 100 » » 60 à 90 » » »  
 » 100 à 150 » » 90 à 1 rouble, 20 par sagène carrée

Les agents ayant un salaire mensuel de plus de 150 roubles, payent 10 copecks de plus par 10 roubles en sus de ce montant. Pour le calcul du loyer, on ne tient compte que du salaire de base, sans allocations supplémentaires. Le tarif ci-dessus est réduit de moitié pour les caves, les greniers ou les pièces mal éclairées. Les agents des neuf premières échelles de traitement bénéficient en outre de réductions pour des demeures situées le long de la voie.

Dans les zones où il y a des centrales électriques appartenant aux chemins de fer, les habitants des demeures construites par ceux-ci reçoivent l'énergie électrique au prix courant. Les combustibles sont livrés aux agents habitant les habitations des chemins de fer ou des municipalités à 80% du cours du marché.

La fin au prochain numéro.



## Les salaires du personnel roulant dans les entreprises de tramways de l'Amérique du Nord.

Les conditions de travail des agents des tramways des Etats-Unis et du Canada sont arrêtés par des conventions locales, passées entre les entreprises et les syndicats ; elles diffèrent donc d'une ville à l'autre.

La durée du travail effectif (à l'exclusion des pauses) est de 8 à 10 heures par jour. Les heures supplémentaires sont convenablement rétribuées, en général. Dans la plupart des cas, on paye une allocation de 50% ; souvent une allocation spéciale est prévue pour le service du dimanche et du samedi après-midi.

Nous faisons suivre ci-dessous un tableau des salaires, tels qu'ils ont été fixés, dans un nombre de villes choisies au hasard, par entente entre les entreprises et les sections locales de la « Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employees of America » qui s'étend également au Canada. Lorsque le contraire n'est pas indiqué, les taux ont trait au wattman et au receveur. Les conducteurs d'un one-mancar touchent en général une indemnité spéciale de 5 cents par heure.

Notons encore que d'après des données statistiques, le salaire horaire moyen dans les Etats-Unis s'élève pour des villes de plus de 500.000 habitants à 65,3 cents, pour celles de 200.000 à 500.000 habitants à 52,7 cents et pour celles de 100.000 à 200.000 habitants à 52,8 cents.

Ville	Salaires horaires	Heures supplémentaires
	<b>Etats-Unis</b>	
Boston, Mass.	Premiers trois mois	59 $\frac{1}{2}$ c.
	Neuf mois suivants	65 $\frac{1}{2}$ »
	Après un an	72 $\frac{1}{2}$ »
Chicago	<i>Wattman :</i>	
	Premiers trois mois	71 »
	Neuf mois suivants	72 »
	Après un an	77 »
	<i>Conducteur :</i>	
	Premier an	70 »
Ensuite	72 »	
Cincinnati, Ohio	Premiers trois mois	48 »
	Neuf mois suivants	51 »
	Après un an	53 »
Dayton, Ohio	Premiers trois mois	46 »
	Neuf mois suivants	48 »
	Après un an	50 »
Pittsburg, Penn.	Premiers trois mois	60 »
	Neuf mois suivants	65 »
	Après un an	67 »
Trenton, N. J.	Premiers trois mois	51 »
	Neuf mois suivants	53 »
	Après un an	55 »
Washington	Premiers trois mois	52 »
	Neuf mois suivants	56 »
	Après un an	58 »
	<b>Canada</b>	
Hamilton	Première année	38 »
	Deuxième année	42 »
	Ensuite	48 »
Montreal	Première année	42 $\frac{1}{2}$ »
	Deuxième année	47 »
	Ensuite	51 »
Ottawa	Première année	45 »
	Deuxième année	47 »
	Troisième année	48 »
	Ensuite	50 »
Toronto	Premiers trois mois	55 »
	Neuf mois suivants	57 $\frac{1}{2}$ »
	Après un an	60 »
		allocation 50%
		allocation 50%
		allocation 50%
		allocation 50%
		allocation 50%
		allocation 50% ; travail dominical 7 cents par heure
		allocation 50% ; travail dominical 5 cents par heure
		allocation 50% ; travail dominical 25%
		allocation 50% ; travail dominical 25%

## Conditions de travail du personnel roulant au service des tramways dans quelques capitales d'Europe d'après la situation au 1<sup>er</sup> septembre 1925.

### I. Heures de travail

Villes	Durée moyenne de travail par jour	Pauses et travaux secondaires	Tour de service	Jours de repos	Congé annuel
Amsterdam	8	Travaux de préparation et de terminaison, de même que pauses de casse-croûte, inclus	Ininterrompu	Tous les 8 jours, un jour de repos	12 jours
Berlin	9	Travaux secondaires inclus pour une durée déterminée, de même que les arrêts aux points terminus	Ininterrompu	Tous les 7 jours, un jour de repos	Après 1 année de service 4 jours » 3 années » » 1 semaine » 5 » » » 10 jours » 10 » » » 2 semaines » 20 » » » 17 jours
Bruxelles	8	Travaux secondaires inclus	—	52 jours de repos par an, dont 26 avec solde	aucun
Copenhague	8	Inclus: 25 minutes de casse-croûte et 48 minutes pour arrêts aux points terminus (Durée du service effectif 6 heures 47 minutes)	Deux tiers du service sans interruptions	Tous les 6 jours, un jour de congé	15 jours
Londres	8	Travaux secondaires inclus	Ininterrompu	52 jours par an	8 jours
Stockholm	8	Travaux secondaires inclus	2 tours de service de 4½ heures, avec 1 heure de pause. Lors de service ininterrompu, 7 heures au maximum	Tous les 6 jours, un jour de congé, en outre tous les 17 jours un jour de congé supplémentaire	Pendant les premières 4 années de service 10 jours Quatre années suivantes 14 jours Ensuite 18 »
Vienne	8	Travaux secondaires inclus	Ininterrompu en général	52 jours par an	Après 1 année de service 7 jours » 5 années » » 14 » » 10 » » » 21 » » 28 » » » 28 »

### II. Taux des salaires

Villes	Salaires		Primes et Gratifications	Service dominical et nocturne	Heures supplémentaires
	Wattman	Receveur			
Amsterdam	fl. 40,56 par semaine	fl. 38,64 par semaine	—	—	Premières 2 h., allocation de 10% Deux heures suivantes 25% Ensuite 50% Heures supplément., dimanches et jours fériés, 100% Heures supplémentaires de nuit 50%
Berlin	Minimum M. 0,63 par heure Maximum M. 0,70 par heure Allocation familiale pour femme et enfants sous 14 ans 3 pfennig par heure	Comme wattman	Prime de conduite M. 0,90 par jour	—	Premières 2 heures allocation de 25% Ensuite 50%
Bruxelles	Salaires mobiles (L'indice du coût de la vie entre 521 et 540 détermine des salaires de frs. 22,— à 24,50 par jour)	Comme wattman	Après un nombre déterminé d'années gratification entre frs. 100,— et 700,—	—	Terminaison du service après minuit frs. 0,25 en plus » minuit ½ frs. 0,50 en plus » 1 heure frs. 1,— en plus
Copenhague	Minimum cour. 4.008 par an Maximum cour. 4.423 par an	Comme wattman	—	—	2 couronnes par heure
Londres	Minimum sh. 64 par semaine Maximum sh. 73 par semaine	Comme wattman	—	—	Premières 2 h., allocation de 25% Ensuite 50%
Stockholm	Minimum cour. 270 par mois Maximum cour. 335 par mois	Comme wattman	—	—	Dimanches et jours fériés 50 à 100% d'allocation.
Vienne	Minimum sh. 239 par mois Maximum sh. 324 par mois	Comme wattman	—	Lors de service dominical paiement d'une heure supplémentaire	Allocation de 50%

## L'accroissement de la circulation automobile.

Le périodique « Wirtschaft und Statistik », publié par l'Office de Statistique du Reich, donne dans le premier cahier d'octobre le tableau suivant concernant le nombre de voitures et de camions automobiles dans les principaux pays.

Pays	1 9 2 4			Nombre d'habitants par véhicule	1 9 2 5			Nombre d'habitants par véhicule
	Voitures en milliers	Camions	Total		Voitures en milliers	Camions	Total	
Etats-Unis . . .	13.465	1.628	15.093	7	15.598	2.143	17.741	6
Grande-Bretagne . .	480	179	659	71	446	332	778	60
Canada . . . . .	555	88	643	14	573	63	636	14
France . . . . .	352	93	445	90	459	115	574	71
Allemagne . . .	132	61	193	321	176	80	256	244
Australie . . .	109	9	118	41	185	20	205	27
Argentine . . .	85	1	86	85	—	—	120	75
Italie . . . . .	45	30	75	455	62	28	90	450
Espagne . . . .	45	8	53	352	63	7	70	314
Belgique . . . .	45	12	57	122	41	24	65	121
Indes								
britanniques	45	4	49	6.480	58	6	64	4.950
Suède . . . . .	35	8	43	161	50	14	64	95
Nouvelle Zélande . . .	45	—	45	25	52	8	60	18
Afrique du Sud britannique.	—	—	38	230	47	5	52	181
Autres pays . .	340	64	404	2.387	433	108	541	1.758
Totaux . . . . .	15.778	2.185	18.064	99	18.243	2.953	21.409	84

Les chiffres sont basés sur des renseignements *privés* ; ils se rapportent au début de l'année, à l'exception de l'Allemagne, pour laquelle les chiffres donnés ont trait au 1er juillet. Les pays pour lesquels il n'était pas possible d'obtenir des chiffres séparés pour les deux espèces de véhicules n'ont pas été pris en considération. Les totaux n'indiquent donc pas l'effectif mondial.

D'après ce tableau, le nombre de véhicules automobiles a augmenté au cours d'une année, d'environ 18½ pour cent. Il mérite toutefois d'être retenu que la majoration *relative* du nombre des voitures automobiles est beaucoup inférieure à celle du nombre des camions. Tandis que le nombre du premier groupe a passé de 15.778.000 à 18.243.000, c'est à dire accuse une augmentation de 15 pour cent, le nombre des camions passa de 2.185.000 à 2.953.000, accusant un progrès de 36½ pour cent. (En Belgique, le nombre de camions augmenta même de 50 pour cent.)

En ce qui concerne la Grande-Bretagne, les chiffres du tableau diffèrent des chiffres officiels britanniques. Le Ministère des Transports vient de publier un relevé sur le nombre de licences pour véhicules automobiles, délivrés entre le 1er décembre 1924 et le 31 août 1925, selon lequel le nombre de voitures privées a augmenté de 474.000 à 580.000 et celui des camions de 209.000 à 224.000.

Les chiffres pour la Grande-Bretagne, au cours des cinq années écoulées, sont les suivants :

Année	Voitures privées	Augmentation en pour cent	Camions	Augmentation en pour cent
1921	250.000	—	135.000	—
1922	293.000	17	158.000	17
1923	382.000	30	181.000	15
1924	474.000	24	209.000	15
1925*)	580.000	22	224.000	7
Augmentation totale en 5 ans	330.000	132%	89.000	65%

Le tableau suivant, emprunté à « Wirtschaft und Statistik » renseigne sur la situation en Allemagne :

Voitures automobiles	1914	1923	1924	1925
a) Voitures de louage et autos transports en commun . . . . .	7.732	9.044	9.333	14.008
b) Voitures au service de l'autorité publique . . . . .	1.258	3.075	3.000	3.794
c) Voitures utilisées dans un but industriel, professionnel ou autre . . . . .	46.010	88.221	119.846	157.863
Total	55.000	100.340	132.179	175.665

\*) 31 août.

## Camions automobiles

1) Poids à vide jusqu'à 2000 kg	—	10.453	13.921	26.386
2) Poids à vide plus de 2000 kg				
a) au service de l'autorité publique . . . . .	710	4.143	4.426	5.538
b) au service d'entreprises forestières et agricoles . . . . .	76	1.946	2.081	2.230
c) entreprises de transport . . . . .	—	4.929	6.104	6.479
d) entreprises commerciales industrielles et autres . . . . .	8.285	30.265	34.097	39.730
Total	9.071	51.736	60.629	80.363

(Les chiffres se rapportant à 1914 ont été réduits en proportion avec le territoire actuel du Reich.)

Un tiers environ de tous les camions automobiles d'Allemagne est utilisé dans les provinces de Rhénanie et de Westphalie.

## Les communications aériennes internationales.

Nous publions ci-dessous un aperçu du développement de la navigation aérienne en Allemagne, en France, en Grande-Bretagne et en Hollande. Dans ces quatre pays, la navigation aérienne s'est développée le plus rapidement, ce qui fait que les renseignements que nous faisons suivre permettent de se faire une idée assez complète de l'importance actuelle de l'avion, comme moyen de transport et de communication. En ce qui concerne le nombre d'avions-kilomètres effectués, la France dépasse de beaucoup les autres pays, également par égard au transport de colis et de courrier. Le chiffre des passagers transportés est, par contre, d'environ un tiers de celui de l'Allemagne. A cet égard, l'aviation allemande occupe donc la première place, ce qui trouve sans doute sa cause dans le fait que l'Allemagne possède le réseau aérien le mieux développé. Ce qui semble étonnant, c'est l'importance restreinte du transport de colis et de courrier.

### Allemagne.

Pendant l'exercice 1925, il y avait en Allemagne 24 lignes aériennes à horaire déterminé. Douze de ces lignes avaient leur point de départ et point terminus en Allemagne même, les autres étaient internationales, à savoir :

- 1) Königsberg-Memel-Riga-Reval-Helsingfors ;
- 2) Königsberg-Kowno-Smolensk-Moscou ;
- 3) Danzig-Stockholm ;
- 4) Berlin-Warnemünde-Karlskrona-Stockholm ;
- 5) Dresde-Berlin-Travemünde-Malmö-Gothenbourg-Oslo
- 6) Berlin-Hannovre-Amsterdam-Londres ;
- 7) Kopenhague-Hambourg-Breme-Amsterdam-Londres ;
- 8) Brême-Kopenhague-Malmö ;
- 9) Hambourg-Brême-Amsterdam-Londres ;
- 10) Hambourg - Brême - Dortmund - Francfort - Mannheim - Stuttgart - Zurich ;
- 11) Munich-Zürich-Lausanne-Genève ;
- 12) Munich-Vienne-Budapest.

Il y avait, en outre, deux lignes passant sur le territoire allemand, mais exploitées par des compagnies étrangères, à savoir les lignes : Londres-Bruxelles-Cologne, de la Imperial Airways Ltd., et Rotterdam-Hambourg-Copenhague de la Koninklyke Luchtvaart Maatschappij. Sur les parcours Berlin-Stockholm et Berlin-Stettin, les appareils circulaient également de nuit.

Les chiffres suivants renseignent sur le développement du transport :

Année	Avions-kilomètres	Nombre passagers	Colis et courrier kg
1923	1.266.769	26.509	67.007
1924	1.666.855	35.880	112.477
1925 (1er semestre)	2.500.000*)	44.000*)	?

\*) Approximatif.



Les chiffres, indiqués pour 1923 et 1924, se rapportent à la saison principale, c'est à dire à la période allant de commencement mai à fin octobre. Le trafic sur les lignes allemandes à l'étranger est inclus.

#### France.

La France avait, en 1924, 6 lignes aériennes qui avaient toutes leur terminus à l'étranger. Les chiffres suivants indiquent l'importance du trafic :

Année	Nombre voyages	Avions-kilomètres	Nombre passagers	Colis kg	Courrier kg
1920	2.286	853.950	1.771	77.038	15.660
1921	6.232	2.353.455	10.619	261.890	34.840
1922	7.361	2.798.366	9.502	556.370	167.680
1923	9.720	3.387.195	11.638	969.001	328.440
1924	11.536	3.647.826	16.729	877.591	532.777

Le plus grand nombre de passagers fut transporté sur la ligne Toulouse-Casablanca-Oran-Alicante (en 1924, 7.702 personnes). Suivent, selon l'importance, les lignes Paris-Londres, avec 5.622, Paris-Constantinople-Prague-Varsovie, avec 2.240, Paris-Amsterdam avec 1.362 et Abtibes-Ajaccio (hydro-avions) avec 298 passagers.

Deux compagnies étrangères exploitaient en outre des lignes survolant le territoire français; ce sont la Imperial Airways Ltd. (Londres-Paris et Paris-Zürich) et la K. L. M. (Amsterdam-Paris).

En ce qui concerne la nationalité des passagers, 45% étaient américains, 31% anglais, 6% hollandais, 5% français et 13% d'autres nationalités.

#### Pays-Bas.

La Koninklyke Nederlandsche Luchtvaart Maatschappij (K. L. M.), l'unique entreprise de transport aérien des Pays-Bas, exploitait en 1925 les suivantes lignes aériennes :

- Amsterdam-Rotterdam-Londres (deux fois par jour);
- Amsterdam-Rotterdam-Paris (une fois par jour);
- Amsterdam-Breme-Hambourg (une fois par jour alternant avec le Aero Lloyd allemand);
- Rotterdam-Amsterdam-Hambourg-Copenhague (une fois par jour).

Le tableau suivant indique l'importance des transports de la Société :

Année	Nombre passagers	Colis kg	Courrier kg	Nombre voyages	Avions-kilomètres
1922	1.414	90.351	3.772	916	396.900
1923	3.937	166.288	9.002	1.386	540.000
1924	3.648	146.650	12.127	1.589	789.615
1925*)	4.538	128.151	7.414	—	—

Ne sont pas compris dans ces chiffres, les transports des sociétés étrangères dont les appareils atterrissent en Hollande.

#### Grande-Bretagne.

La Imperial Airways Ltd., issue de la fusion de quatre compagnies anglaises indépendantes, a exploité pendant l'exercice se terminant le 31 mars 1925, les lignes suivantes :

- 1) Londres-Paris;
- 2) Londres-Bruxelles-Colognes;
- 3) Londres-Amsterdam-Hannovre-Berlin;
- 4) Londres-Paris-Bâle-Zürich.

Sur les deux dernières lignes, trois voyages étaient faits par semaine dans les deux sens; sur les autres lignes, le service était journalier.

Les chiffres se rapportant aux deux derniers exercices (arrêtés respectivement le 31 mars 1924 et le 31 mars 1925) sont les suivants :

Année	Avions-kilomètres	Nombre passagers	Colis kg
1923/24	1.606.400	15.013	433.500
1924/25	1.424.000	13.478	515.620

De mai 1919 au 31 mars 1925, les avions britanniques transportèrent au total 52.552 passagers.

\*) Saison d'été.



## Nouvelles soldes des marins allemands.

Les contrats dans la navigation allemande avaient été résiliés pour le 30 septembre par la Section des Gens de Mer de la Fédération allemande du Trafic. Les négociations avec les armateurs ayant échoué, une commission d'arbitrage fut nommée sur la demande des marins. Celle-ci ne put réaliser une entente, une proposition du Président visant à une augmentation générale des soldes de 5 pour cent ayant été repoussée. Finalement, une sentence arbitrale dans la sens de cette proposition fut rendue et déclarée exécutoire. Elle porte les soldes aux montants que voici :

Service pont	Long cours	Mer du Nord et Baltique
1er officier	M. 280.—	M. 216.—
4e officier	" 132.—	" —
Maître d'équipage	" 116.—	" 116.—
Matelot	" 93.—	" 93.—
Matelot léger	" 50.—	" 50.—
Novice	" 35.—	" 35.—
Mousse	" 26.—	" 26.—

#### Service machines

1er officier	M. 410.—	M. 284.—
4e officier	" 168.—	" —
Conducteur petite chaudière	" 111.—	" 111.—
Chauffeur	" 106.—	" 106.—
Soutier	" 90.—	" 90.—

#### Service général

Cuisinier	" 117.—	" 117.—
Maître d'hôtel min.	" 90.—	" 90.—
Maître d'hôtel max.	" 117.—	" 117.—

L'indemnité de nourriture est de M. 1.95 par jour. Lors de maladie sans hospitalisation, en cas de congé et lorsque la nourriture n'est pas préparée à bord, l'indemnité est de M. 2,50; en cas de maladie sans solde de M. 3,— par jour.

Les taux ci-dessus ont trait aux bâtiments de plus de 100 t., à l'exception des navires de pêche, de sauvetage, remorques et allèges.

Voici les soldes dans le remorquage :

	Grand cabotage	Petit cabotage
Capitaine	M. 210.—	M. 205.—
Second	" 163.—	" 150.—
1er lieutenant	" 131.—	" —
1er mécanicien	" 205.—	" 200.—
2e mécanicien	" 163.—	" 150.—
3e mécanicien	" 131.—	" —

#### Hommes (remorqueurs et allèges)

Matelot	M. 92.—
Matelot léger	" 44.—
Chauffeur	" 99.—
Cuisinier	" 50.—

Le nouveau contrat est applicable du 1er octobre 1925 au 31 mars 1926.

## Tendances internationales vers le désarmement des navires.

La résolution, prise il y a quelques mois, à la Conférence de la Baltique et de la Mer blanche concernant le désarmement d'une partie de la flotte marchande, a donné naissance, depuis

lors, à divers projets concrets. De la part des armateurs allemands, on propose de désarmer ou de démolir environ 22 pour cent du tonnage mondial, mais nous ignorons jusqu'à quel point, il existe une entente entre les armateurs allemands au sujet d'une proposition de ce genre. Un article de la *Frankfurter Zeitung* permet, en tous cas, de constater que dans les cercles armatoriaux, les avis sont différents en ce qui concerne le procédé à suivre, car il y est dit au sujet des mesures proposées : « En Allemagne du moins, on ressentirait comme une injustice, si on lui posait l'exigence de désarmer une partie de sa flotte, à elle qui, après l'expropriation en vertu du Traité de Versailles, n'a pu reconstruire qu'une partie de son tonnage d'avant-guerre. Une entente internationale ne pourrait en toute justice que prendre comme point de départ l'augmentation par rapport à la période d'avant-guerre ; l'Allemagne aurait, dans ce cas, largement fourni sa part, en considérant l'exécution de son programme de reconstruction comme terminée.

Le projet qui a jusqu'ici attiré le plus d'attention est celui élaboré par le président de l'Association danoise des Armateurs, *M. Chr. Andresen* et publié dans la circulaire de septembre de la *Baltic and White Sea Conference*. Contrairement aux projets précédents qui visaient à rendre obligatoire le désarmement de navires, *Andresen* ne veut porter aucune atteinte à l'indépendance des armateurs. Il estime que ceux-ci se décideront plutôt de leur plein gré à désarmer des navires, si on leur offre, pour le tonnage désarmé, une indemnisation qui correspond à peu près aux frais du désarmement. Les fonds nécessaires pour ces dédommagements devaient être rassemblés par une cotisation spéciale de la part des armateurs ; le montant de cette cotisation, de même que celui de l'indemnisation à verser, devraient être fixés par les organisations nationales d'armateurs. Les organisations agiraient de façon indépendante ; aucune ne devrait rendre des comptes à une autre. Il faudrait cependant que le calcul de la cotisation et de l'indemnisation repose dans tous les pays sur le même principe. Ainsi, la cotisation pourrait être fixée au Danemark à 1 couronne et en Grande-Bretagne à 1 shilling par tonneau et l'indemnisation respectivement à 1 couronne et à 1 shilling par mois. Les cotisations seraient uniformes, mais l'indemnisation varierait avec l'âge des navires ; pour les navires désarmés, vieux jusqu'à dix ans, le dédommagement entier serait payé, pour ceux entre dix et 20 ans un certain pourcentage, et pour ceux de plus de 20 ans un pourcentage plus élevé serait déduit.

Dans la circulaire sus-mentionnée, la *Baltic and White Sea Conference* prie les organisations d'armateurs de prendre en considération la proposition d'*Andresen* et leur demande en même temps de désigner des délégués pour une prochaine conférence qui examinerait les détails du projet.

Reste à savoir si les efforts tentés dans ce sens auront quelque succès. Il est à prévoir en tout cas qu'ils se heurteront à de sérieuses difficultés, étant donné que les intérêts maritimes des diverses nations discordent entre eux. Certes, la course, engagée après la guerre entre les marines marchandes des divers pays pour accaparer une partie du trafic mondial, cause principale de l'excédent du tonnage mondial — aggravé sans doute par le fléchissement du pouvoir d'achat de l'Europe et le recul du mouvement commercial qui en découle — certes cette course semble être arrêtée, mais les gouvernements continuent à favoriser par des subventions la construction de nouveaux navires. Il y a quelques semaines, un décret a été promulgué en Espagne, portant augmentation des subventions déjà accordées à la navigation et à l'industrie de la construction des navires et institution de primes à la construction. En vue de l'abondance du tonnage disponible, cette attitude pourrait surprendre, mais cette mesure est l'indice d'une tendance qui, sous des formes plus ou moins nettes, existe également dans d'autres pays et explique pourquoi la flotte marchande mondiale tend toujours à augmenter. Cette tendance est une conséquence de la révolution technique qui est en train de s'accomplir ces derniers dix ans dans la construction maritime et qui fait que les navires deviennent surannés plus vite qu'autrefois. Car, aujourd'hui moins que jamais, l'importance

de la flotte marchande d'un pays est déterminée par son tonnage ; ce qui est bien plus décisif, c'est sa construction et le combustible utilisé. C'est ce qui fait comprendre les efforts actuels de compléter autant que possible les flottes par des navires de construction récente. Cette tendance peut être distinguée nettement dans le décret espagnol sus-mentionné qui interdit l'importation de navires vieux de plus de 10 ans et grève de taxes de 50 pour cent ceux de 8 à 10 ans, de 30 pour cent ceux de 5 à 8 ans, de 15 pour cent ceux de 2 à 5 ans et de 5 pour cent seulement ceux construits depuis moins de 2 ans. Les primes accordées pour les navires en service sont également plus élevées pour ceux qui filent plus de 16 nœuds à l'heure.

On constate que les intérêts de la navigation sont contradictoires. D'une part, on élabore des projets pour le resserrement du tonnage afin de « stabiliser » les frets, tandis que, d'autre part, les progrès de la technique — en corrélation avec la concurrence internationale — forcent sans cesse à la construction de nouveaux navires.

### La marine marchande américaine et le commerce extérieur.

Des chiffres récents accusent une tendance vers un fléchissement de la quote-part prise au commerce extérieur des Etats-Unis, par des navires américains. Les tableaux suivants, empruntés à des statistiques du Ministère du Commerce des Etats-Unis, illustrent cette tendance.

	juin 1924	juin 1925
<i>Exportations des Etats-Unis</i>		
Navires américains	\$ 95.414.000	\$ 85.938.000
Navires étrangers	\$ 159.121.000	\$ 173.596.000
<i>Importations aux Etats-Unis.</i>		
Navires américains	\$ 85.311.000	\$ 89.527.000
Navires étrangers	\$ 154.350.000	\$ 192.877.000

Un aperçu sur les deux années écoulées accuse la même courbe :

	Douze mois terminant juin	
	1924	1925
<i>Exportations des Etats-Unis</i>		
Navires américains	\$ 1.432.491.000	\$ 1.522.373.000
Navires étrangers	\$ 2.212.996.000	\$ 2.685.922.000
<i>Importations aux Etats-Unis.</i>		
Navires américains	\$ 1.011.004.000	\$ 1.055.013.000
Navires étrangers	\$ 2.066.726.000	\$ 2.298.023.000

D'autre part, le Shipping Board des Etats-Unis soutient que ces chiffres, basés sur la valeur au lieu que sur le tonnage des exportations et importations, donnent une fausse image de la situation. « Des aperçus basés sur la valeur », affirme-t-il, « sont des feuilles de bilan indiquant quelle est notre situation financière dans la concurrence commerciale avec d'autres nations. Des aperçus sur le mouvement du tonnage, par contre, fournissent les renseignements voulus pour le développement et maintien de la flotte, des routes commerciales, des installations des ports et des autres facteurs nécessaires dans l'exploitation convenable du transport comme une industrie d'importance nationale. C'est pourquoi les relevés commerciaux et relatifs au transport ne doivent pas être confondus et ne sauraient être comparés. Le mouvement du pétrole mexicain, par exemple, illustre nettement la différence fondamentale entre les deux types d'analyses. Plus d'un tiers du tonnage qui arrive dans des ports américains est occupé par l'huile lourde venant du Mexique. Sa valeur, toutefois, n'est que de 3% de la valeur totale de nos importations. Une statistique commerciale indiquerait donc le pétrole comme constituant 3% de nos importations, tandis qu'une statistique de transport indiquerait que le pétrole constitue 33% de nos importations. »

Le Shipping Board donne des tableaux indiquant le tonnage des importations et exportations :

	Douze mois terminant juin	
	1924	1925
<i>Exportations des Etats-Unis</i>	<i>Tonnage</i>	
Navires américains	16.493.200	17.759.100
Navires étrangers	32.629.600	33.742.000
<i>Importations aux Etats-Unis.</i>		
Navires américains	23.863.200	20.710.200
Navires étrangers	18.886.900	20.136.500

Voici les chiffres traduits en pourcentages :

	Douze mois expirant juin			
	1924		1925	
<i>Exportations des Etats-Unis</i>	<i>Valeur</i>	<i>Tonnage</i>	<i>Valeur</i>	<i>Tonnage</i>
Navires américains . . .	39.30 %	33.57 %	36.18 %	34.48 %
Navires étrangers . . .	60.70 %	66.43 %	63.82 %	65.52 %
<i>Importations aux Etats-Unis</i>				
Navires américains . . .	32.85 %	55.82 %	31.42 %	50.70 %
Navires étrangers . . .	67.15 %	44.18 %	68.58 %	49.30 %

On constatera, bien que ces chiffres soient à l'appui de la thèse du Shipping Board disant que le montant de la valeur des importations et exportations ne saurait être considéré comme un indice du mouvement maritime, qu'ils confirment cependant l'assertion du Ministère du Commerce que la part prise par les navires américains au commerce extérieur des Etats-Unis diminue, l'augmentation d'à peine un pour cent au chapitre Exportations, étant largement contre-balancée par la diminution de plus de 5% au chapitre Importations.

Il ne faut pas oublier non plus en considérant ces chiffres que les navires étrangers sont mis par la loi dans l'impossibilité de concurrencer les navires du pays dans le cabotage ou commerce intérieur.

Les entrées et départs de navires américains et étrangers dans les ports américains sont indiqués par les chiffres que voici :

	Douze mois expirant juin	
	1924	1925
<i>Entrés</i>	<i>Tonnage</i>	
Navires américains chargés	21.938.000	21.099.000
Navires américains sur lest	7.068.000	7.586.000
Navires étrangers chargés	27.119.000	28.512.000
Navires étrangers sur lest	11.530.000	11.693.000
<i>Déclarés à la sortie.</i>		
Navires américains chargés	19.340.000	20.162.000
Navires américains sur lest	9.969.000	8.886.000
Navires étrangers chargés	32.833.000	34.808.000
Navires étrangers sur lest	5.743.000	6.122.000

## A tous échos.

M. Samuel Vauclain, Directeur des Baldwin Locomotive Works, a déclaré récemment que les 11.000 hommes employés dans ses ateliers effectuent avec l'aide de machines une somme de travail qui requerrait la force de bras de 135.000 hommes. D'après des calculs établis par lui, le pourcentage constitué par les frais de la main-d'œuvre des frais totaux de la production est moins élevé en Amérique que partout ailleurs.

Au Congrès de l'Internationale des Travailleurs de l'Industrie du Cuir et des Peaux, le Secrétaire international, Simon, soumit le tableau suivant des indices les salaires payés dans les divers pays :

Grande-Bretagne	100	France	64
Norvège	64	Belgique	60
Suède	60	Danemark	48
Suisse	45	Allemagne	44
Autriche	38	Hongrie	32
Roumanie	29	Tchécoslovaquie	24

En tenant compte du pouvoir d'achat de la monnaie, la proportion entre les salaires était celle-ci :

Grande-Bretagne	100	Suède	100,6
Roumanie	76	Norvège	64
France	60,6	Belgique	59
Danemark	52	Allemagne	46,7
Autriche	45,5	Suisse	41
Hongrie	37	Yougoslavie	35,6
Tchécoslovaquie	30		

D'après la *Wiener Arbeiterzeitung*, les Pêcheries réunies de San Diego (Californie) utilisent pour le moment trois avions pour la recherche des bancs de poissons. Eloignés entre eux d'un mille, ces avions examinent la mer sur une distance de 10 milles et informent par T. S. F. les stations terriennes de la découverte de bancs de poisson. Grâce à ce système, on a déjà constaté une augmentation du produit des pêches de vingt pour cent.

M. Stauning, le Président du Conseil socialiste du Danemark, a déclaré dans une interview que le Gouvernement danois a l'intention de proposer une réduction de l'armée de 100.000 à 13.000 unités. Lorsque cette réduction aura été effectuée, le Gouvernement fera une déclaration permanente de neutralité.

Le Président du Ministère public de Budapest a invité les rédactions des journaux à remettre, en même temps que les numéros des journaux à examiner, la solution de mots croisés éventuels. Pour justifier cette mesure, il allègue que les mots croisés auraient été utilisés pour faire de la propagande illicite. Un Gouvernement qui se sent menacé par des mots croisés, semble vraiment reposer sur des bases peu sûres.

On vient de faire en Angleterre des expériences intéressantes concernant les effets d'un travail monotone. On choisit dans ce but quatre jeunes filles dont deux étaient très intelligentes, la troisième d'une intelligence moyenne et la quatrième d'une intelligence sous la moyenne. Les deux jeunes filles intelligentes réalisèrent un rendement élevé, mais ne purent se maintenir à ce niveau. Les fluctuations du rendement (c'est à dire les diminutions maxima du rendement maximum atteint) s'élevaient respectivement à 25 et à 20%, contre 14% pour la jeune fille d'intelligence moyenne. La quatrième jeune fille débuta avec de mauvais résultats, mais progressa graduellement et finit par atteindre, à la fin de l'expérience, approximativement le rendement minimum des trois autres. Les meilleurs résultats furent obtenus avec l'ouvrière d'intelligence moyenne. Une autre expérience fut tentée ensuite sur les mêmes jeunes filles avec le travail aux pièces. L'augmentation moyenne du rendement, en comparaison avec celui obtenu lors de salaire à l'heure, fut pour les ouvrières intelligentes de respectivement 13,9 et 9,3%, pour celle d'intelligence moyenne de 10,1% et pour celle d'intelligence inférieure de 17,9%. Celle-ci resta cependant de beaucoup la plus lente.

Des essais avec un nouveau type de traction viennent d'être faits sur une section des Chemins de fer nationaux du Canada, entre Peterboro et Lakefield. Le train se compose d'une automotrice et d'une remorque, actionnées par l'électricité produite par un moteur Diesel. Le coût du combustible est de deux cents par mille, contre 20 à 26 cents pour une locomotive à vapeur, remorquant la même charge. On espère que le nouveau type de train permettra aux chemins de fer de concurrencer avec succès les services automobiles sur courtes distances, tant en ce qui concerne le transport de voyageurs que celui de marchandises.

Le Reading Railway (Etats-Unis) vient de faire des essais réussis avec une nouvelle locomotive Diesel, 1000 H. P., qu'on dit être en mesure de transporter assez huile lourde pour un parcours de huit ou neuf cent milles et au moyen de laquelle on compte économiser environ 75% des frais de combustible que comporte la traction à vapeur.

\*

Le journal triestin « Il Piccolo » constate que la Tchécoslovaquie occupe la première place parmi les pays utilisant le port de Triest pour le transit. Durant le premier semestre de l'année en cours, les importations tchèques par la voie de ce port s'élevèrent à 131.260 tonnes, contre 222.560 tonnes d'exportations. Ce chiffre est quelque peu inférieur à celui de l'année passée, ce qui provient de ce que la Tchécoslovaquie importe en plus grandes quantités des phosphates et des céréales de Hongrie.

\*

Le 28 septembre dernier, des trains de voyageurs actionnés à l'huile lourde ont été mis en service sur la section St. Lawrence du New York Central Railroad. Un service analogue va être inauguré sur une autre section de 18 milles et, si les essais réussissent, sur d'autres parcours secondaires. Les trains ressemblent beaucoup aux autobus utilisés actuellement dans bien des services interurbains aux Etats-Unis et l'on ajoute des remorques pour le transport de bagages et de colis.

## Espéranto.

### *Les gens de mer et l'espéranto.*

Le « Daily Herald » du 14 octobre annonce que J. Henson, Secrétaire adjoint de l'Union britannique des Matelots et Chauffeurs, s'est fait inscrire comme membre de la Ligue britannique de Socialistes Espérantistes. « Son expérience », ainsi le journal, « dans l'organisation de marins de tous les pays lui a fait comprendre, combien utile la langue internationale peut être pour le mouvement ouvrier. Il espère pouvoir obtenir que des livres en espéranto soient placés dans les bibliothèques des navires ».

\*

### *L'espéranto en Russie Soviétique.*

Le Commissariat du Peuple des P. T. T. s'est prononcé en faveur de l'admission de l'espéranto comme langue internationale télégraphique.

La délégation chinoise au Congrès international des P. T. T., tenu à Paris en septembre 1925, qui, au cours de son voyage, avait eu une entrevue avec les autorités soviétiques, se prononça dans le même sens.

Le texte sur les nouvelles cartes postales russes du trafic international est rédigé en russe, français et espéranto. Une série de timbres éditée en mémoire de l'ingénieur Popov est également pourvue de texte espéranto.

A l'université de Tashkent, l'espéranto a été inscrit, comme matière obligatoire, aux programmes de toutes les facultés.

\*

### *Extension de l'espéranto en Allemagne.*

Au Congrès des Espérantistes allemands, tenu récemment à Magdebourg, le Président signala qu'en 1924, plus de 10.000 enfants et plus de 6.000 adultes suivaient des leçons d'espéranto.

8.000 manuels et méthodes d'enseignement ont été vendus jusqu'à présent.

Une enquête ouverte par l'Administration des Chemins de fer du Reich, sur la demande de l'Association espérantiste de Cheminots allemands, a établi que le nombre de cheminots connaissant ou en train d'apprendre l'espéranto était de 370, tandis que 1.794 avaient manifesté l'intention de l'apprendre.

Le « Eisenbahnfachmann », une revue publiée par l'Administration des Chemins de fer — en concurrence avec un périodique qu'un groupe d'organisations du personnel éditait pour l'instruction technique des cheminots — contient, depuis le mois passé, également un cours d'espéranto.

\*

### *Une voix suédoise.*

« Pourquoi une langue mondiale ? Parce que le monde a un impérieux besoin d'une langue commune . . . »

« Les grands mouvements qui domineront sans doute le proche avenir seront au point de vue organique de caractère international. Il en résulte qu'il n'est pas possible de laisser subsister cette tour de Babel.

« Admettre qu'elle puisse subsister, c'est renoncer, à mon avis, à l'espoir en une ascension de l'humanité vers un avenir meilleur. »

F. W. Franzén,

Membre du Comité Central de l'Union des Cheminots suédois dans Svenska Arb. Esp.