



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:	Compte-rendu de la Session du Comité	des Cheminots	141
Oswald Schumann	Exécutif	Ouvriers du Transport: Un jugement en	
La portée et le sens du fascisme	Chronique syndicale	Norvège concernant le droit de mener	
La nouvelle loi fasciste contre la liberté	Cheminots: Conditions de travail du Per-	des grèves de sympathie lors de con-	
syndicale	sonnel des Chemins de Fer dans les	flits à l'étranger	142
Le développement des effectifs de l'I. T. F.	différents pays (Russie) Fin.	Gens de Mer: Les soldes des Gens de mer	
Programme commun d'action et de revendi-	Tableau comparatif du régime des retraites	au mois de novembre 1925	143
cations pour le personnel des tramways	pour les cheminots de divers pays	A tous échos	143
et des chemins de fer	A propos du rapport de l'Union pan-russe	Espéranto	144

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



Oswald Schumann.

Le 11 décembre 1925, Oswald Schumann, le Président de la Fédération allemande du Trafic, termine la soixantième année d'une vie laborieuse, consacrée à la classe ouvrière.

L'activité de Schumann dans le mouvement syndical trouve ses débuts immédiatement après la suppression de ces entraves qui, pendant plus d'une décennie, ont pesé sur le mouvement ouvrier syndicaliste en Allemagne, dans la période dite de la loi socialiste. Bien qu'il n'eût fréquenté qu'une simple école de

village, Schumann se distingua bientôt dans le mouvement ouvrier. Il eut une part prépondérante à la création, survenue en 1896, de l'organisation des Ouvriers du Commerce, des Transports et des Communications, qui fut transformée par la suite en la Fédération du Trafic; en élisant Schumann comme président de la nouvelle organisation, le Congrès où fut décidée cette transformation fit preuve d'apprécier son activité à sa juste valeur.

Oswald Schumann a toujours servi son organisation avec une habileté et une énergie remarquables. C'est à lui qu'est dû pour une large part l'essor qu'a pris cette organisation et si la Fédération du Trafic a pu traverser la phase la plus difficile depuis sa fondation, les années de la guerre, de l'occupation de la Ruhr et de l'inflation, sans profondes secousses intérieures, c'est sûrement en grande partie, grâce à la main ferme et prudente de celui qui était à la barre.

Il y a tout lieu pour l'I. T. F. de s'unir à ceux qui en ce jour d'anniversaire viendront présenter leurs félicitations à Oswald Schumann, car, depuis 1904 jusqu'à la fin de la guerre, il fut membre du Conseil Général de l'ancienne I. T. F. qui avait son siège à Berlin. Depuis la guerre, Schumann est fort absorbé par son activité au sein du mouvement ouvrier allemand; il ne manque pas cependant d'accomplir sa part dans les travaux de l'I. T. F. Régulièrement, il assiste aux Congrès et ses interventions qui se distinguent par une logique serrée, par leur clarté et leur largeur de vue, sont toujours écoutées avec attention. Chacun de ses auditeurs se rend compte immédiatement que l'homme qui lui parle a des qualités innées de conducteur, un caractère intègre et un profond sentiment de sa responsabilité à l'égard de la classe ouvrière.

L'I. T. F. voit dans cette entrée d'Oswald Schumann dans la septième décennie de la vie, une occasion tout indiquée pour le remercier de son travail productif au profit de la classe ouvrière. Elle y joint le souhait que le camarade Schumann puisse, pendant de longues années encore, se trouver en pleine jouissance de ses facultés physiques aussi bien qu'intellectuelles et que souvent encore, en des Congrès de l'I. T. F., les travailleurs des transports aient l'occasion de puiser à la riche source de son expérience.

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.

La portée et le sens du fascisme.

Rien, peut-être, ne met mieux et plus clairement en lumière l'atmosphère d'indolence et d'inactivité dans laquelle vit la classe ouvrière par égard au danger qui la menace, que la réception échuë à l'article publié dans le Bulletin d'Information de l'I. T. F. du mois de novembre, sous le titre « L'Internationale et le Fascisme », article en lui-même fort peu sensationnel, tant en ce qui concerne son contenu que par rapport à sa rédaction. Non seulement, un nombre important d'organisations adhérentes à l'I. T. F. ont reproduit l'article dans leurs organes, mais beaucoup d'autres journaux l'ont également repris en son entier. Des agences télégraphiques cablèrent son contenu à travers tous les pays d'Europe et les Communiqués de Presse de la F. S. I. y virent l'occasion de lancer une véhémence attaque personnelle, non pas contre Mussolini, ni contre le régime fasciste, mais contre l'auteur du dit article.

Entretemps, le Comité Exécutif de l'I. T. F. s'est, dans sa session de la fin du mois passé, rallié au contenu et à la portée de l'article en cause et a décidé que l'I. T. F. prendra, ou bien de concert avec d'autres ou bien seule, les mesures voulues, afin de pouvoir accorder au prolétariat italien une aide tant morale qu'effective dans les graves moments qu'il traverse. Bien avant que ne paraissent ces lignes, les organisations adhérentes à l'I. T. F. auront reçu une lettre par laquelle la manière de voir et les décisions du Comité Exécutif auront été portées à leur connaissance et un appel aura été fait à la collaboration de tous. Alors également, aura été tenue la réunion du Conseil Général de la F. S. I. et on saura peut-être comment celui-ci a réagi par rapport à une missive qui lui fut adressée à propos des délibérations échangées au sein du Comité Exécutif de l'I. T. F.

Le projet de loi contre les syndicats indépendants dont un résumé est publié par ailleurs dans ce numéro, et qui livrera bientôt pieds et poings liés, aux parasites fascistes, tout ce qui reste en Italie du mouvement syndicaliste, jadis si puissant, ce projet de loi indique, avec une netteté non méconnaissable, le but auquel vise le fascisme. Ce but, sous quelque nom il soit présenté ou sous quelque forme il se trouve camouflé, c'est l'anéantissement complet du mouvement ouvrier indépendant, socialiste et révolutionnaire et la subjugation totale des travailleurs italiens au régime capitaliste.

Une grave erreur qui a été faite jusqu'ici par bien des personnes, grave erreur que l'on continue à commettre, c'est de croire et d'admettre que le fascisme soit une chose spécifiquement italienne, que sa forme et son essence soient déterminées par les conditions qui existent en Italie et que, si des protestations doivent être élevées de la part du mouvement ouvrier des autres pays, ceci ne doit se faire que pour aider les travailleurs italiens et leur donner au moins un témoignage de solidarité internationale. Voilà une funeste erreur : le fascisme n'est pas un événement uniquement italien ; c'est un danger international qui menace, dans une mesure toujours croissante, les ouvriers de tous les pays.

Dans les pays où, il y a un an environ, on souriait à la supposition que la réaction adopterait à l'égard des ouvriers, des méthodes analogues ou semblables à celles des acolytes de Mussolini, les imitateurs du dictateur italien se conduisent déjà, encouragés ouvertement ou en secret par les capitalistes, les gouvernements et la magistrature d'une façon qui pourra signifier pour la classe ouvrière de ces pays le commencement de la fin, si le prolétariat n'engage au plus vite, nationalement et internationalement, la lutte contre le fascisme.

Maintes fois, on a prétendu que le fascisme, que la réaction, en général, qui se manifeste de façon aussi repous-

sante dans nombre de pays européens et extra-européens, n'est que la conséquence des « agitations communistes » qui ont précédé. Cette affirmation n'est pas soutenable. Sans parler du fait que jusqu'ici toute guerre a toujours été suivie d'une période de réaction, la dernière guerre mondiale a placé la classe régnante devant des problèmes, pour la solution desquels elle a besoin de la collaboration — c'est à dire, sous le régime capitaliste, de la subjugation permanente — de la classe ouvrière. Là où celle-ci n'est pas disposée à lui accorder cette collaboration, là où elle s'occupe et travaille et lutte en premier lieu pour ses propres intérêts, là où elle menace la reconstruction capitaliste et ne se laisse pas leurrer par des pirrases nationalistes, la bourgeoisie a recours à la violence et détruit, alléguant le spectre « bolchéviste », tout mouvement ouvrier combatif et indépendant.

Ce qu'on peut dire de l'Italie, c'est que c'est le pays où cette violence ait été érigée de la façon la plus parfaite en un système et en une loi. Dans d'autres pays, en Hongrie, dans les Balkans, dans les pays limitrophes de la Russie, la violence n'est pas moins brutale ; seulement le système y est moins parfait. Dans de nombreux autres pays — on pourrait presque dire, dans tous les pays — les excès des fascistes, des réactionnaires, des gardes blanches ou quel nom qu'on veuille leur donner, sont appuyés et encouragés, en secret ou ouvertement, par la classe dirigeante, et lorsque, en vue de la situation existante, ils vont un peu trop loin, on les critique avec une bienveillante indulgence.

Le fascisme en Italie prétend avoir une vocation mondiale : la lutte d'apporter aux autres peuples également les bénéfices de sa doctrine. Et il est hors de doute que dans d'autres pays, le fascisme trouve non seulement des partisans et des imitateurs enthousiastes, mais encore que ceux-ci restent constamment en contact avec l'organisation italienne.

C'est pour cette raison qu'une lutte du mouvement ouvrier international contre le fascisme en Italie et contre le régime de Mussolini n'est pas uniquement dans l'intérêt du prolétariat italien. Une âpre lutte contre le régime sanguinaire fasciste en Italie est d'une nécessité urgente pour le mouvement ouvrier du monde entier. La lutte s'impose à lui dans son propre intérêt, pour défendre son existence-même. Dans la lutte de la réaction de tous les pays contre le mouvement ouvrier révolutionnaire, l'Italie fasciste constitue le principal atout ; dans la lutte du prolétariat pour son émancipation, c'est elle qui forme la position la plus forte de l'ennemi.

Il n'y a qu'une alternative : ou bien le prolétariat organisé triomphe défait et anéantit le fascisme ; ou bien le fascisme abat, terrasse et détruit les organisations du prolétariat et l'enchaîne, davantage encore, que par le passé.

Puisse la classe ouvrière de tous les pays reconnaître finalement, dans toute son ampleur, le danger qui la menace d'Italie et puisse-t-elle se défendre en passant à l'offensive.

Edo Fimmen.

La nouvelle loi fasciste contre la liberté syndicale.

Nous faisons suivre ci-après un extrait de la nouvelle loi votée par la Chambre italienne sur les syndicats et les contrats collectifs du travail.

Pour être légalement reconnues, les organisations doivent satisfaire aux conditions suivantes :

Le nombre de travailleurs adhérant volontairement, doit être d'au moins un dixième du nombre total de travailleurs de la profession pour laquelle l'association a été constituée dans la circonscription où fonctionne l'association ;

outre la sauvegarde des intérêts économiques et moraux des membres, l'association doit également viser à des buts d'assistance, d'instruction et d'éducation morale et nationale de ceux-ci ;

les dirigeants de l'association doivent offrir des garanties en ce qui concerne leur capacité, leur moralité et la pureté de leurs convictions nationales.

La reconnaissance des organisations satisfaisant aux conditions ci-dessus a lieu par Arrêté Royal, sur la proposition du ministre compétent, après entente du ministre de l'Intérieur et sur l'avis du Conseil d'Etat.

Les associations légalement reconnues représentent légalement *tous* les travailleurs des catégories pour lesquelles elles ont été fondées, que ces travailleurs y soient ou non inscrits comme adhérents. Elles ont le droit de réclamer de tous les travailleurs qu'elles représentent, qu'ils soient ou non inscrits comme adhérents, une cotisation annuelle d'un montant non supérieur à la paie d'une journée de travail, soit à 30 lire ; ces cotisations seront encaissées au moyen de retenues sur les salaires ou traitements et versées aux caisses des associations. Seuls les membres régulièrement inscrits, participeront à l'activité de l'organisation et aux élections ou autre mode de nomination des organismes sociaux.

Pour chaque catégorie, une *seule* organisation peut être légalement reconnue. Les associations peuvent être communales, arrondissementales, provinciales, régionales, interrégionales et nationales. Sont également admises, des fédérations ou unions de plusieurs associations. Ne peuvent toutefois être reconnues dans aucun cas les associations entretenant, sans l'autorisation du gouvernement, des relations de discipline ou de dépendance avec des organisations de caractère international.

La nomination ou l'élection des présidents ou secrétaires d'associations nationales, interrégionales et régionales n'est valable que si elle a été approuvée par Arrêté Royal, sur la proposition du ministre compétent, de concert avec le ministre de l'Intérieur. Cette approbation peut être révoquée à tout moment. La nomination ou l'élection des présidents et secrétaires d'associations provinciales, arrondissementales et communales n'est valable que si elle a été approuvée par un décret du préfet de la province. Cette approbation peut être révoquée à tout moment.

Le président ou le secrétaire disposent d'un pouvoir disciplinaire à l'égard des membres et ont toujours le droit d'expulser ceux qu'ils jugent indignes en raison de leur conduite morale ou politique.

Les associations communales, arrondissementales et provinciales sont soumises à la surveillance du préfet et se trouvent sous la tutelle du Conseil provincial. Les associations régionales, interrégionales et nationales sont soumises à la surveillance et à la tutelle du ministre compétent. Le préfet, et respectivement le ministre, ont le droit de dissoudre les Conseils directeurs des associations et de concentrer tout le pouvoir dans les mains du président ou du secrétaire durant une période ne dépassant pas un an. Ils peuvent également, dans des cas plus graves, confier l'administration à un commissaire à nommer par eux.

Les contrats collectifs de travail conclus par des organisations légalement reconnues s'appliquent à toutes les personnes que ces organisations représentent.

Ne peuvent être légalement reconnues les associations syndicales de salariés de l'Etat, des provinces, des municipalités et des institutions publiques de bienfaisance.

Les organisations non légalement reconnues continuent à exister d'après la législation en vigueur, avec les exceptions prévues par la présente loi.

*

Voici, pour autant qu'il s'agit des syndicats ouvriers, les stipulations principales de cette loi qui régit les droits des associations économiques. La même loi détermine également les droits des associations patronales et les soumet en principe aux mêmes dispositions. Il est cependant facile à comprendre que ce traitement législatif analogue d'associations patronales et ouvrières est, pratiquement, de portée très différente, car le patronat italien n'a rien, la classe ouvrière, par contre, a tout à craindre de Mussolini. De fait, la loi n'aboutit à autre chose qu'à accorder aux corporations fascistes une situation de monopole et à les charger uniquement de la représentation des intérêts du salariat italien. Les organisations syndicalistes ne sont pas directement dissoutes, mais cependant privées de tous leurs droits. Les préfets auront à tout moment le droit de désigner un commissaire pour administrer leur fortune ou bien de les dissoudre.

Notons encore les droits étendus d'intervention accordés au gouvernement et aux préfets. On comprendra à quoi ils visent : les dominateurs fascistes y trouvent une garantie que les corporations, une fois reconnues, ne leurs échappent point et restent des instruments dociles entre leurs mains. A la regarder de près, cette loi de Mussolini ne porte pas un règlement, mais plutôt une abrogation du droit d'association. Elle falsifie la liberté syndicale que le gouvernement italien a reconnue devant le monde entier, en signant la « Charte du travail » incorporée dans les Traités de Paix, en une arme fasciste contre la classe ouvrière italienne.

Le développement des effectifs de l'I. T. F.

Nous faisons suivre ci-dessous quelques chiffres concernant les effectifs de l'I. T. F. et des sections qui la composent, portant sur les années pour lesquelles nous avons pu rassembler des données sûres.

La chose est malaisée pour la période avant 1919, car les archives de l'ancienne I. T. F. ont été égarées en grande partie pendant la guerre. C'est à ce propos que nous répétons ici la prière — déjà adressée à quelques camarades personnellement — de bien vouloir mettre à la disposition de nos archives toute publication, photographie ou autre document intéressant l'I. T. F. et datant d'avant 1919.

En ce qui concerne les chiffres qu'on va lire, nous tenons à ajouter que nous aurions aimé faire des subdivisions pour les différentes catégories d'ouvriers des transports : dockers, chauffeurs, agents des tramways, marine fluviale etc., de même que pour celles des agents des chemins de fer : personnel de la locomotive, personnel des services administratifs etc. Toutefois pour faire des subdivisions de ce genre, il faudrait que nous disposions des données nécessaires, ce qui n'est pas le cas jusqu'ici. Nous espérons cependant qu'avant longtemps, toutes les organisations voudront tenir compte de notre désir et prendront les mesures nécessaires pour pouvoir nous renseigner de façon précise sur la composition de leur effectif.

Le recul de l'effectif total et de celui des trois sections depuis 1922 trouve sa cause dans la crise économique qui sévit depuis lors et dans les phénomènes qui l'accompagnent, le chômage etc. Les nouvelles adhésions n'ont pu compenser entièrement les pertes de membres qui en découlèrent.

En ce qui concerne les *cheminots*, nous rappelons, pour expliquer le recul, les compressions auxquelles il fut procédé

au cours des dernières années. En Allemagne seulement, par exemple, environ 300.000 hommes ont été licenciés dont la majeure partie était syndiquée dans l'organisation adhérente à l'I. T. F.; en Autriche le nombre des licenciés fut d'à peu près 30.000. Et ainsi de suite. En 1924, cependant, on constate de nouveau un certain progrès, qui persiste en 1925, ainsi que le prouvent les chiffres pour l'année en cours.

L'accroissement de la section des *Gens de Mer* en 1924 est dû aux adhésions de diverses organisations affiliées dans le temps à la Fédération internationale des Marins.

Les chiffres que nous donnons sont ceux des effectifs pour lesquelles des cotisations ont été versées; il n'est donc point question ici de membres « sur papier ».

Nous comptons publier plus souvent à l'avenir des données concernant la grandeur des effectifs de l'I. T. F. et nous espérons que toutes les organisations adhérentes voudront nous accorder leur concours pour ce travail d'une utilité et d'un intérêt incontestables.

Effectif total de l'I. T. F.

Année	Total	Pays	Nombre Organisations
juillet 1902	211.450	10	17
octobre 1904	77.672	7	11
juin 1906	207.231	13	22
juillet 1908	496.619	17	44
juillet 1910	467.918	16	42
juillet 1913	881.950	18	50
janvier 1914	887.450	18	52
avril 1919	746.482	7	12
janvier 1920	1.573.927	8	14
janvier 1921	2.691.763	16	32
janvier 1922	2.352.610	17	35
janvier 1923	2.189.974	22	45
janvier 1924	2.035.958	26	56
janvier 1925	1.939.744	32	70
juillet 1925	1.937.250*)	34	80

Cheminots.

Année	Total	Pays	Nombre Organisations
juillet 1902	101.000	3	3
juin 1906	91.200	5	5
juillet 1908	270.870	11	13
juillet 1910	266.516	10	12
juillet 1913	378.188	12	14
avril 1919	194.445	4	4
janvier 1920	561.501	4	4
janvier 1921	1.463.387	14	16
janvier 1922	1.233.637	16	19
janvier 1923	1.224.644	20	23
janvier 1924	1.106.790	22	26
janvier 1925	1.131.201	26	32

Ouvriers des Transports (Personnel des Tramways inclus).

Année	Total	Pays	Nombre Organisations
juillet 1902	81.950	7	9
juillet 1908	180.649	13	21
juillet 1910	173.552	13	21
juillet 1923	410.889	15	24
avril 1919	529.254	7	8
janvier 1920	986.970	9	10
janvier 1921	1.221.376	13	15
janvier 1922	1.113.470	13	14
janvier 1922	904.759	14	15
janvier 1924	874.587	17	19
janvier 1925	686.550	20	26

*) D'après les effectifs des organisations au 1er janvier 1925.

Gens de Mer.

Année	Total	Pays	Nombre Organisations
juillet 1902	28.500	4	6
juillet 1908	45.100	7	10
juillet 1910	27.850	7	8
juillet 1913	92.873	11	14
avril 1919	22.513	4	4
janvier 1920	25.456	4	4
janvier 1921	35.640	6	7
janvier 1922	31.676	6	7
janvier 1923	60.571	11	12
janvier 1924	54.581	12	13
janvier 1925	121.993	16	17

Programme commun d'action et de revendications pour le personnel des tramways et des chemins de fer.

Tant au Congrès de Bellinzona, qu'à celui de Bruxelles, le projet ci-dessous d'un programme commun d'action et de revendications pour le personnel des chemins de fer et tramways a été soumis par le camarade *Sardelli*, le représentant de l'Italie au sein du Conseil Général de l'I. T. F. Le projet n'ayant pu être discuté par ces Congrès, il a été décidé d'ouvrir les discussions sur ce point par la publication du projet dans le Bulletin de l'I. T. F. Pour des raisons techniques, l'exécution de cette décision a dû être ajournée jusqu'à ce jour.

1° L'I. T. F. est invitée à hâter l'étude sur les conditions de travail des agents des tramways et du personnel des chemins de fer dans les divers pays afin de pouvoir arrêter, sur la base des résultats obtenus, un programme minimum de revendications communes. Elle devra sur cette dernière question demander l'avis des organisations nationales, ainsi que des Centrales syndicales.

2° Ces dernières devront, de concert avec les organisations nationales intéressées, établir une entente avec les partis politiques qui appuient le mouvement syndical, afin de déterminer les limites entre lesquelles pourrait se mouvoir une action parlementaire éventuelle, à mener au moyen de propositions de loi, de motions, d'interpellations, etc. Les résultats de ces ententes devront être communiqués à l'I. T. F. qui pourra, ensuite, décider la tenue contemporaine de manifestations parlementaires analogues dans divers pays et utiliser la situation où se trouve le prolétariat de quelque grande nation, pour provoquer que tous les gouvernements se prononcent au sujet de l'adoption d'un statut pour le personnel des tramways et chemins de fer. L'I. T. F. pourra de même être autorisée à s'adresser, si elle le juge opportun, au Bureau International du Travail en lui demandant de s'occuper de la question.

3° Au cas où les moyens indiqués ci-dessus n'aboutiraient pas au but désiré ou que le patronat utiliserait les formes habituelles d'obstructionnisme anti-ouvrier, l'I. T. F. devra être autorisée à procéder à une grande manifestation internationale où seraient déployées toutes les forces syndicales, de façon à donner l'impression de la volonté inébranlable du personnel des tramways et chemins de fer de combattre pour la revendication de ses droits. Pour cette éventualité également, les Fédérations nationales devront faire connaître en temps utile au Secrétariat de l'I. T. F. quelle action leur semble possible et souhaitable, soit dans le cas d'une manifestation à caractère simplement démonstratif, soit dans le cas d'éventualités plus complexes.

4° Sans vouloir entrer dans les détails concernant le programme de revendications à formuler, il nous semble entendu que les points suivants devraient en tout cas y figurer :

- application intégrale des huit heures — repos hebdomadaire — vacances annuelles.
- salaires-minima — limitation du travail supplémentaire et nocturne — paiement supplémentaire dans ce cas.

- c) assurances (maladie, accidents, invalidité et vieillesse, chômage involontaire).
- d) garanties disciplinaires.
- e) tribunaux du travail.

5° Il est du devoir de la fédération internationale professionnelle, bien qu'elle ne puisse viser à obtenir, de façon absolue, l'uniformisation des salaires, de s'intéresser au problème de plus en plus grave du renchérissement de la vie et de réclamer pour les travailleurs des transports un salaire leur permettant de faire face au coût de l'existence.

6° Une autre question qui doit être envisagée de façon uniforme est celle des Conseils d'entreprise. Ceux-ci doivent être considérés comme une école pratique pour former le pro-létariat à diriger la production. Il faut donc enlever toute raison d'être aux affirmations de ceux qui considèrent ces institutions comme des dangereux instruments révolutionnaires. Il ne peut s'agir en effet que d'expérimentations dont la valeur et la possibilité de réussite sont déterminées par la mesure dans laquelle ils peuvent s'accomplir dans l'état de choses actuel. Les conseils d'entreprise doivent donc viser seulement au contrôle de tout ce qui a trait à la gestion de l'entreprise.

7° A côté de l'exécution des directives arrêtées et des décisions prises par les Congrès de Bellinzona et de Bruxelles, le Secrétariat de l'I. T. F. pourra procéder à tout autre acte qu'il jugera propre à hâter la réalisation des buts énoncés ci-dessus.

8° Nous estimons que l'action à mener devra être unifiée afin de ne pas émietter les forces, mais de les faire converger toutes vers le même but et d'augmenter, de la sorte, les chances de succès.

Compte-rendu de la Session du Comité Exécutif.

Jeudi 26 et vendredi 27 novembre, se réunit à Amsterdam la session trimestrielle du Comité Exécutif de l'I. T. F. Étaient présents :

C. T. Cramp, Grande-Bretagne (Président); J. Döring, Allemagne; M. Bidegaray, France; Ch. Lindley, Suède; R. Bratschi, Suisse (suppléant de A. Forstner (Autriche) empêché pour cause de maladie); les deux membres du Comité Directeur, J. Brautigam et P. Moltmaker et les deux Secrétaires.

Un rapport détaillé sur l'activité du Secrétariat avait été soumis à l'assemblée et fut adopté à l'unanimité après un échange de vues approfondi.

Propagande.

Il ressort du rapport du Secrétariat que les organisations européennes d'ouvriers des transports et des communications sont affiliées presque sans exception à l'I. T. F., pour autant qu'elles entrent en ligne de compte pour une adhésion. Les relations avec les syndicats extra-européens deviennent de plus en plus intimes, ce qui fait qu'on peut s'attendre à l'adhésion de plusieurs d'entre eux.

Le camarade Bidegaray demande qu'aux termes des directives, tracées par la Fédération Syndicale Internationale, soient seulement admises les organisations qui adhèrent à une Centrale nationale affiliée à la F. S. I. Les autres membres du Comité Exécutif estiment qu'une limitation pareille aurait une influence défavorable sur l'activité de l'I. T. F.; ils signalent en outre que les directives proposées par le Bureau de la F. S. I. n'ont pas été adoptées par les Secrétariats professionnels et que, parmi les 80 organisations adhérentes à l'I. T. F., un tiers environ ne fait pas partie d'une Centrale nationale, affiliée à la F. S. I. Dans la plupart de ces cas, il n'existe pas dans le pays en cause pareille Centrale. Le pré-

sident souligne encore qu'il faut agir avec le plus grand tact lors de tentatives pour décider ces organisations à adhérer à leurs centrales respectives.

Délégation aux Etats-Unis.

Au sujet de l'envoi d'une délégation aux Etats-Unis, un des membres émit l'opinion que le voyage devait avoir lieu au printemps de 1926. D'autres délégués estimaient que la délégation devait de préférence se rendre en Amérique au moment du Congrès de la Fédération des Syndicats américains, afin de se réunir avec les représentants des organisations d'Amérique. Il fut décidé de demander aux camarades américains quel moment leur semblait le plus propice pour le voyage projeté.

Congrès et Conférences.

Au cours des derniers mois, l'I. T. F. a convoqué deux congrès et une conférence : le Congrès International du Personnel des Chemins de fer à Bellinzona, une conférence de gens de mer organisée de concert avec l'Union britannique des Matelots et Chauffeurs et le Congrès International du Personnel des Tramways à Bruxelles. Le Comité Exécutif prit note des mesures prises en exécution des résolutions votées par ces congrès.

Personnel supérieur des Chemins de fer.

En vertu des discussions qui eurent lieu au Congrès des Cheminots de Bellinzona, il fut décidé de tenir en mars 1926, à Amsterdam, une conférence internationale du Personnel des Cadres et des Services administratifs des Chemins de fer. Plusieurs organisations ont déjà fait part de leur intention de participer à cette conférence.

Documentation.

Par rapport à la distribution des publications de l'I. T. F., le Comité Exécutif décida la répartition suivante : 10 exemplaires pour un effectif jusqu'à 5.000 membres, 15 exemplaires pour 10.000 membres et 5 exemplaires de plus par 10.000 membres, ou fraction de ce nombre, au-dessus. Les publications spéciales paraissant dans la série des Documents, ne pourront être obtenues qu'au prix coûtant.

Bulletin d'Information.

Le Comité Exécutif approuva la proposition du Secrétariat visant à l'extension, à partir du 1er janvier 1926, du volume du Bulletin d'Information de 12 à 16 pages, tout en maintenant le prix de fl. 1,— par an, actuellement en vigueur pour les membres des organisations affiliées. Il fut décidé également de publier à nouveau, à partir du 1er janvier, l'édition suédoise, les organisations scandinaves s'étant déclarées prêtes à porter les frais d'impression pour un tirage de 1.000 exemplaires. Pour les organisations de langue espagnole, il sera procédé à l'édition d'un résumé du Bulletin tiré au cyclostyle.

Actions.

En connection avec la question de la liberté syndicale, un échange de vues détaillé eut lieu concernant les mesures propres à combattre le fascisme en Italie et la réaction en général. L'assemblée s'occupa plus particulièrement des moyens susceptibles de venir en aide aux camarades italiens. Il fut décidé de commencer une action énergique et le Secrétaire général fut mandaté pour soulever la question au sein du Conseil Général de la Fédération Syndicale Internationale.

Les débats portèrent également sur le conflit minier en Grande-Bretagne; l'assemblée décida de préparer les organisations, dès à présent, en vue du déclenchement d'un nouveau conflit et d'avancer, si nécessaire, la tenue du Conseil Général.

L'assemblée décida de ne pas donner suite à une demande de l'Union des Cheminots de Palestine, priant d'envoyer une délégation pour examiner sur place les conditions.

Demandes d'adhésion.

Les demandes d'adhésion de la National Sailors' and Firemen's Union de Grande-Bretagne (matelots et chauffeurs)

et de la Federación Obrera de Tenerife (ouvriers des transports, chauffeurs, dockers et marins) furent ratifiées.

Fixation du lieu et de l'époque du Congrès de l'I. T. F. de 1926.

Le Comité Exécutif décida de laisser aux organisations françaises le soin de fixer le lieu où sera tenu le Congrès. Celles-ci ont arrêté leur choix sur Paris; le Congrès sera tenu probablement au début de septembre.

Cotisations pour les organisations d'ouvriers de couleur.

Etant donné que les organisations d'ouvriers de couleur ne sont pas en mesure de payer les cotisations statutaires et sont également empêchées pour des motifs financiers d'envoyer des délégués aux Congrès de l'I. T. F., le Comité Exécutif décida en principe de leur accorder des facilités, sous forme d'une réduction du taux de la cotisation. Celle-ci devra, cependant, être fixée pour chaque cas séparément.

Association Internationale des Officiers de la Marine Marchande.

Cette Internationale fit à l'I. T. F. une demande de collaboration pour les questions touchant les gens de mer. Le Comité Exécutif estima qu'il appartient à la Commission Consultative de la Section des Gens de mer de prendre une décision définitive en la matière; il se déclara toutefois en principe en faveur d'une collaboration, à condition qu'un programme commun de revendications fût rédigé.

Modifications aux Statuts.

Le Secrétariat fut chargé de revoir le texte des Statuts et de proposer à la prochaine session du Conseil Général les modifications jugées nécessaires.

Conférence pour les pays balkaniques.

La Fédération Syndicale Internationale ayant fait connaître l'intention de convoquer pour le mois de mars prochain, à Sofia, une conférence des centrales nationales des pays balkaniques, conférence à laquelle les Secrétariats Professionnels Internationaux pourront également envoyer des délégués, le Comité Exécutif était en principe d'avis qu'il fallait donner suite à cette invitation; si la situation le permet, un des Secrétaires assistera à la conférence.

Statut du personnel et des Secrétaires de l'I. T. F.

Les camarades Brautigam et Moltmaker reçurent mission d'élaborer un projet de contrat pour les secrétaires et le personnel du Secrétariat et d'en soumettre le texte à la prochaine session du Comité Exécutif.

Chronique syndicale.

En Allemagne, le mouvement des *cheminots* n'a pas conduit pendant les dernières semaines à un résultat palpable. Etant donné que de nouveaux conflits ont éclaté dans divers réseaux, notamment en Allemagne centrale, le Ministre des Communications a nommé un arbitre pour ces réseaux. Les syndicats de cheminots réclament que cet arbitre ne s'occupe pas uniquement des conflits dans certains réseaux, mais s'efforce d'obtenir une révision générale des salaires.

En Grande-Bretagne, les négociations devant le Conseil National des Salaires concernant les revendications des cheminots et les contre-propositions des Compagnies, n'ont donné jusqu'ici aucun résultat. Il semble probable que les pourparlers traîneront en longueur pendant quelque temps encore.

A noter un événement parmi les syndicats de cheminots de France. En novembre dernier, 5 organisations diverses, parmi lesquelles la Fédération des Travailleurs des Chemins

de fer, adhérente à l'I. T. F., et la Fédération unitaire, se sont réunies et ont rédigé un programme commun de revendications pour les travailleurs du rail. L'agitation nécessaire pour faire aboutir ce programme sera, cependant, menée de façon indépendante par les organisations en cause.

Les *ouvriers des transports* de France ont pu enregistrer, au cours de ces dernières semaines, quelques beaux succès. La victoire la plus remarquable est celle remportée par les bateliers du bassin du Rhône et de la Saône qui réussirent, après une grève menée de façon exemplaire, à obtenir d'importantes concessions de la part du patronat. En Belgique, la Centrale du Personnel des Tramways et Vicinaux affiliée à l'I. T. F., a décidé à l'unanimité, lors d'un Congrès extraordinaire, de mener une campagne énergique pour l'application intégrale de la loi des huit heures et pour la création de caisses de retraite. Les travailleurs ont décidé, s'ils n'obtiennent pas satisfaction avant le 9 décembre, de déposer le travail tous les dimanches dans toutes les villes de Belgique.

Dans la section des *gens de mer*, nous constatons que l'Association des Armateurs de Norvège a résilié, à un bref intervalle, tant le contrat avec les capitaines que celui conclu avec les stewards et que, dans aucun de ces cas, des négociations n'ont été entamées. Cela signifie que l'Association des Armateurs est décidée à donner suite à l'invitation qui lui fut adressée par l'Association des Armateurs d'Oslo, lui demandant de résilier tous les contrats en cours. Une campagne générale contre les soldes actuelles semble donc probable.



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

Russie. (Fin.)

XIV. Locaux, mesures d'hygiène et de sécurité.

Dans tous les ateliers, il existe des lavabos où du savon et des serviettes sont délivrés aux frais de l'entreprise. Dans les ateliers centraux des voitures et des locomotives, les ouvriers dont le travail est très échauffant et salissant (forge, fonderie, salle des chaudières, montage de locomotives) bénéficient de douches chaudes et, dans certaines localités, de salles de bains. Des douches ou des installations de bains à eau chaude existent, en outre, partout où des locaux sont mis à la disposition du personnel des trains. Les graisseurs et d'autres agents qui n'ont pas l'occasion de se laver entre les heures de travail, reçoivent tous les mois $\frac{1}{2}$ à 1 livre de savon qu'ils peuvent utiliser chez eux.

Il existe, en outre, dans plusieurs gares, grandes ou moyennes, des établissements de bains gratuits, qui sont à la disposition de tous les ouvriers et employés des chemins de fer et des membres de leurs familles. Là où il n'y a pas de ces établissements, l'Administration des Chemins de fer fournit au personnel des billets gratuits pour faire usage, deux fois par mois, des bains municipaux. Sur quelques réseaux, il existe dans des trains des établissements de bains roulants qui desservent périodiquement les diverses zones du réseau.

Des lavabos, ainsi que des bains et douches, existaient également avant la révolution, mais les Soviets y ont consacré plus d'attention. Le nombre des établissements a sensiblement augmenté et, en vertu du contrat collectif, des sommes déterminées sont destinées tous les ans à leur agrandissement et amélioration.

Dans les gares où les agents de la locomotive et du train sont relayés, il est mis à leur disposition des locaux aménagés selon des prescriptions spéciales, comportant une cuisine, une salle à manger, plusieurs dortoirs, une pièce avec baignoire et douche, une salle de lecture et une chambre pour le concierge.

On peut y trouver, à toute heure, de l'eau chaude pour le thé; il y a un poêle pour chauffer et faire la cuisine, de même que la vaisselle nécessaire. Il va sans dire que l'installation de ces locaux n'est pas partout égale; dans les grands centres, ils sont plus confortables qu'en province. Tant l'administration que l'organisation s'efforcent de porter à cet égard la province au niveau des grands centres.

Avant la révolution, il existait aussi des locaux à l'usage du personnel de la locomotive et des trains, mais à présent on y consacre plus de soin, en ce qui concerne l'entretien et l'aménagement. Les organismes de la protection du travail de l'Etat (élus par les ouvriers) veillent à l'observation des prescriptions concernant l'entretien et l'installation de ces locaux.

Dans les grands ateliers centraux, il y a des réfectoires installés par l'Association pour l'alimentation populaire (abrévié en russe NARPIT) où des repas chauds sont servis à un prix modique. Dans des ateliers moyens, il existe également des locaux spécialement affectés au casse-croute; ils sont moins bien aménagés et l'on ne peut y avoir que de l'eau chaude pour le thé. Dans les petits ateliers, il n'y a pas de locaux spéciaux pour les repas. Les restaurants du NARPIT servent également des repas aux familles des agents des chemins de fer. A tous les buffets des gares, le personnel peut se procurer des aliments et des boissons à prix réduit.

Dans toutes les gares de triage, il y a des installations pour le nettoyage, ainsi que pour le lavage et la désinfection des voitures. La désinfection des voitures est faite à des intervalles réguliers, ainsi que, le cas échéant, après de transport de malades atteints de maladies contagieuses.

L'attelage automatique n'est pas généralement en vigueur sur les chemins de fer russes. Seuls certains réseaux, tels que la ligne Moscou-Kasan, l'ont introduit sur une petite échelle.

Dans les ateliers des locomotives et des voitures, les cylindres, les scies mécaniques, les courroies de transmission etc. ont partout munis d'appareils de protection.

Il y a, sur tous les réseaux, des Inspecteurs gouvernementaux du Travail, assistés par des Inspecteurs du Travail pour la Technique et l'Hygiène (au service du Commissariat du Travail). En vertu du contrat collectif, le budget du Commissariat des Communications prévoit des crédits spéciaux pour l'introduction d'améliorations de caractère technique. Depuis 1925, aux termes d'un accord avec l'organisation des cheminots, des sommes déterminées sont accordées au Comité central de l'organisation, destinées à l'étude des inconvénients et dangers du travail des cheminots et des mesures susceptibles d'y remédier.

XV. La tenue de service.

Voici la composition de la tenue d'uniforme que reçoivent certaines catégories d'agents :

Police des chemins de fer (surveillants armés) :

1 capote	tous les 2 ans
1 veste hiver	tous les 2 ans
1 veste été	tous les 2 ans
1 pantalon hiver	tous les 2 ans
1 pantalon été	tous les 2 ans
1 paire bottes cuir	tous les ans
1 casquette	tous les 2 ans

Chef de gare et sous-chef de gare :

1 casquette	(durée indéterminée)
-------------	----------------------

Conducteur train voyageurs :

1 veste toile été	} durée indéterminée
1 capote	
1 casquette	
1 pelisse mouton	
1 paire bottes feutre	

(Les deux derniers articles en cas de charge des signaux de queue du train.)

Chef de train grandes lignes :

1 veste hiver	} durée indéterminée
1 veste été	
1 casquette	

Chauffeur :

1 cache-poussière.

Tous les agents effectuant des travaux dangereux ou sales reçoivent la tenue de service (pas d'uniforme), à savoir :

Mécanicien et son assistant :

1 complet toile cirée	tous les ans et demi
1 paire bottes feutre montées cuir	tous les ans et demi
1 bonnet fourrure	tous les 3 ans
1 vareuse hiver	tous les 2 ans

Conducteur trains marchandises :

1 pelisse mouton	tous les 4 ans
1 capote toile cirée avec capuchon	tous les 2 ans
1 paire bottes feutres	tous les ans
1 paire gants chauds	tous les ans

Agent du service du triage :

1 capote toile cirée avec capuchon	tous les 2 ans
1 paire mouffles	tous les 6 mois
1 vareuse	tous les 2 ans

(Les agents de cette catégorie qui font le service des accrocheurs de voitures, reçoivent la tenue de service comme ceux-ci.)

Accrocheurs de voiture :

1 paire mouffles toile cirée	tous les 4 mois
1 vareuse toile cirée	tous les 2 ans
1 paire bottes feutre	tous les ans
1 paire bottes cuir	tous les ans

Aiguilleurs :

1 capote toile cirée avec capuchon	tous les 2 ans
1 paire mouffles toile cirée	tous les 6 mois
1 pelisse courte	tous les 3 ans
1 paire bottes feutres montées cuir	tous les 2 ans

Les ouvriers reçoivent la tenue de service, en rapport avec le danger de leur travail. Pour donner un exemple, les hommes affectés au lavage des wagons-reservoirs reçoivent un complet de toile cirée et des bottes de cuir.

La tenue de service est accordée à 256 autres catégories de travailleurs des transports.

XVI. La visite médicale et la visite des yeux.

Avant l'engagement au service des chemins de fer, tous les agents doivent subir une visite médicale et une visite de l'ouïe et de la vue. Le personnel roulant, de même que celui qui dirige ou exécute les travaux de manœuvres et de triage dans les gares, doit se soumettre tous les ans à un nouvel examen; les autres agents tous les trois ans.

Lorsqu'il résulte de l'examen que l'ouïe ou la vue d'un agent ne sont plus suffisantes pour le travail que comporte son emploi, il est déplacé dans un autre service, souvent moins rémunéré. (Le Conseil central des Caisses d'assurance dans l'industrie des transports est actuellement en train d'élaborer un projet de règlement, aux termes duquel une certaine indemnité sera versée aux agents se trouvant dans ce cas.)

(La Suite à la page 141.)

Tableau comparatif du régime des retraites pour les cheminots de divers pays.

Dans le tableau ci-dessous sont réunies toutes les données dont dispose l'I. T. F. concernant le régime de retraites existant actuellement dans divers pays. Il va sans dire qu'il ne peut s'agir ici que d'une indication des lignes générales et qu'il n'a pas été possible d'entrer dans les détails. Ceux qui désirent avoir de plus amples renseignements les trouveront dans les brochures, publiées par l'I. T. F., (Conditions de travail du Personnel des Chemins de fer dans les différents pays — Nouvelle série de Documents II et III), ainsi que dans les publications encore à paraître dans le Bulletin d'Information.

Pays	Cotisations du personnel	Titre à la pension de retraite		Montant de la pension de retraite		Pension de veuve	Pension d'orphelins
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum		
Argentine	50% du salaire	A l'âge de 50 ans et après 10 années de service; en cas d'invalidité, après 5 années	A l'âge de 50 ans ou après 30 années de service	20% de la pension totale	85% du salaire	50% de la pension du mari	Orphelins de père et de mère, même pension que la veuve
Belgique	a) ouvriers, 40% du salaire; b) autre personnel, aucune cotisation.	Après 10 années de service; en cas d'invalidité après 5 années	a) à l'âge de 70 ans; b) à l'âge de 65 ans		a) 50% du salaire, b) 75% du salaire	a) Les veuves ont droit après 15 années de contribution et moins à 20% du salaire moyen du mari des 3 dernières années de service, plus 2% pour chaque enfant de moins de 16 ans b) Les veuves ont droit à 20% du salaire moyen du mari des 5 dernières années, plus 2% pour chaque enfant de moins de 18 ans	Les orphelins a) et b) touchent: 1 orphelin $\frac{3}{5}$, 2 orphelins $\frac{1}{5}$, 3 orphelins $\frac{5}{5}$ de la pension de la veuve. Pour chaque orphelin en sus, 2% du salaire moyen des 3 (resp. 5) dernières années de service
Danemark (Chemins de fer de l'Etat)	2½% du salaire	A l'âge de 30 ans et après 2 années de serv.	Après 30 années de service	1/10 du salaire de base	2/3 du salaire de base	50% de la pension du mari	1 orphelin 180, 2 orphelins 330, 3 orphelins 450 couronnes; chaque orphelin en sus 100 couronnes
France	5% du salaire	Après 15 années de service	A l'âge de 60 ans (services sédentaires); 55 ans (service actif); 50 ans (personnel locomotive); après 25 années de service	5/60 du salaire moyen des 6 dernières années de service	50% du salaire moyen des 6 dernières années de service	50% de la pension du mari	Même pension que la veuve
Grande-Bretagne*	Varie d'après la caisse à laquelle est inscrit l'agent		A l'âge de 65 ans ou après 30 ou 40 années de service		Varie d'après la caisse à laquelle est inscrit l'agent		
Italie	6% du salaire	Après 10 années de service	A 60 ans (services sédentaires); à 52 ans (personnel locomotive), ou resp. après 40 et 32 années de service	10/40 du dernier salaire annuel, s'il est au-dessous de 4000 L. 10/60 s'il est au-dessus de 4000 Lires	80% du salaire moyen des 3 dernières années	50% de la pension du mari	15 à 25% de la pension du père, selon le nombre des enfants
Yougo-slavie	Nulle cotisation	Après 10 années de service	A l'âge de 65 ans ou après 30 années de service	50% du salaire de base	75% du salaire de base	50% de la pension du mari	1 enfant 15%, 2 enfants 25%, 3 enfants ou davantage 35% de la pension du père
Luxembourg	en partie 4%, en partie nulle cotisation	Après 10 années de service	A l'âge de 65 ans et après au moins 10 années de service	1/3 du salaire dernier annuel	5/6 du dernier salaire annuel	50% de la pension du mari	1 à 2 orphelins $\frac{8}{10}$, 3 orphelins $\frac{9}{10}$, 4 orphelins et en sus $\frac{10}{10}$ de la pension du père; orphelins de père et de mère: 1 enfant $\frac{4}{20}$, 2 enfants $\frac{8}{20}$, 3 enfants $\frac{9}{20}$, 4 enfants et en sus $\frac{10}{20}$ de la pension du père
Pays-Bas	8½% du salaire	Après 10 années de service; en cas d'invalidité après 7 années	A l'âge de 65 ans ou après 35 années de service	30% du salaire des 3 dernières années de service	70% du salaire des 3 dernières années de service	50% de la pension du mari jusqu'à fl. 2000.— et 40% du montant au-dessus de cette somme	Pour chaque enfant 10% de la pension de la veuve; orphelins de père et de mère: 1 enfant 20%, 2 enfants 40%, 3 enfants 60%, 4 enfants 80% de la pension du père
Norvège	6% du salaire		A l'âge de 70 ans ou après 30 années de service	50% du salaire	66% du salaire	50% de la pension du mari	1 orphelin 40%, 2 orphelins 60%, 3 orphelins 75%, 4 orphelins 90%, 5 orphelins ou davantage 100% de la pension de la veuve; Orphelins de père et de mère, le double.
Autriche	Personnel locomotive, manoeuvre et trains 4,5% autre personnel 3,6% de 90% du salaire	Après 10 années de service; en cas d'invalidité après 5 années de service	A l'âge de 65 ans ou après 35 années de service	50% du montant de base pour le calcul de la retraite	100% du montant de base; personnel locomotive et trains 125%	45% de la pension du mari	1/5 de la pension de la veuve. Orphelins de père et de mère: 50 à 100% de la pension de la veuve, d'après le nombre des enfants
Suède (Chemins de fer d'Etat)	D'après l'échelle de salaire; catégories inférieures en moyenne 2,5%, catégories supérieures en moyenne 4%		A l'âge de 60 ans et après 30 années de service ou à l'âge de 65 ans		70% du salaire	22% du salaire du mari	40% de la pension de la veuve pour 1 enfant, 10% de la pension de la veuve pour chaque enfant en sus
Suisse	5% du salaire, personnel locomotive 5½%	Après 5 années de service	Après 30 années de service, personnel locomotive après 26½ années	36% du salaire	70% du salaire	50% de la pension du mari, minimum 25% du salaire	100% du salaire par enfant, 30% au maximum; orphelins de père et de mère touchent le double
Espagne	Dans certaines Compagnies 3%, dans d'autres nulle cotisation				50% du salaire après 39 années de service	50% de la pension du mari	Comme pension veuve
Tchéco-slovaquie	Personnel locomot., manoeuvre et trains 12%, autre personnel 18%	Après 10 années de service; en cas d'invalidité après 5 années	Pers. locomotive, manoeuvre et trains après 25 années de service, autre personnel après 35 années de service	40% du salaire	100% du salaire	50% de la pension du mari	20% de la pension de la veuve par enfant jusqu'à 18 ans (jusqu'à 24 ans, en cas de continuation des études)

* Dans la plupart des grandes compagnies, il y a des caisses de retraite et de secours qui datent d'avant la fusion. L'adhésion n'est pas obligatoire et les conditions différent d'une caisse à l'autre.

Le résultat de la visite est communiqué de vive-voix à l'intéressé ; s'il le désire, on lui donne un certificat écrit. Les agents ont le droit de demander une révision (ce qui se fait souvent) qui est faite par la Commission médicale de Contrôle du réseau en cause, en la présence d'un représentant de l'organisation. En cas de divergences d'opinion, l'examen a lieu par un Conseil d'experts gouvernementaux, assisté par des médecins spécialistes et en la présence d'un représentant de l'organisation. Il n'y a pas de recours possible de l'avis de ce Conseil d'experts.

XVII. Sanatoria, maisons de vacance et de convalescence.

Les maisons de vacance sont gérées par les syndicats. On y admet les travailleurs qui ont particulièrement besoin de reprendre des forces. Ils y sont nourris, logés et blanchis gratuitement et ont, en outre, droit aux soins médicaux. Ces institutions contiennent des bibliothèques, où l'on peut lire des journaux et revues, et offrent également l'occasion de se distraire par des jeux et des sports.

Durant l'été 1924, l'organisation des cheminots disposait sur le réseau entier de 3352 places dans des maisons de vacances, appartenant à l'organisation ou louées par elle. 22.244 personnes y furent reçues, dont 61% étaient des ouvriers, 28,9% des employés, 8,1% des travailleurs mineurs, 1,9% des parents des travailleurs et 0,9% des invalides ; le nombre des jours passés en moyenne par personne dans les maisons de vacance et de convalescence fut de 14,1. Pendant l'hiver 1924—25, 28.000 personnes séjournèrent dans les maisons de vacance, spécialement installées pour l'hiver ; on comptait recevoir, pour l'été 1925, un nombre 55.000 personnes dans les 4.400 places disponibles.

Les ressources nécessaires aux maisons de vacances sont fournies : a) par les organismes de l'assurance sociale ; b) par la coopérative des transports ; c) par les entreprises économiques ; d) par l'organisation.

Les syndicats disposent, en outre, d'un nombre de places dans des sanatoria et établissements thermaux appartenant soit à l'Etat, soit aux organismes des assurances sociales, et se trouvant dans les meilleures régions de Crimée ou du Caucase. Il y a aussi un nombre de sanatoria créés par des autorités locales et qui doivent être considérés comme des moyen de secours supplémentaires. Le nombre de personnes reçues dans des sanatoria et établissements thermaux fut en 1923 de 12.526 et en 1924 d'à peu près 14.000 ; 80% de celles-ci travaillaient de coutume à l'établi.

Des commissions médicales spéciales décident, de concert avec les organismes syndicaux et d'assurance, de l'admission dans les sanatoria et maisons de vacances.

XVIII. L'apprentissage technique.

L'apprentissage technique aux chemins de fer de l'U. R. S. R. se subdivise en quatre degrés. Le degré le plus élevé est formé par l'enseignement supérieur, le deuxième par les écoles techniques qui se chargent de l'instruction de dirigeants de petites entreprises ou des adjoints des dirigeants des divers services des transports ; le troisième par les écoles professionnelles qui forment le personnel technique et le personnel de surveillance subalternes ; le quatrième par les écoles des apprentis, par les cours de la jeunesse ouvrière et le système des « brigades d'apprentis ». Les trois premiers degrés se trouvent hors de l'entreprise, le quatrième existe au sein de celle-ci et comporte un cadre spécial d'instructeurs. Il existe au total aux transports 28 écoles techniques et 39 écoles professionnelles, comptant respectivement 4.988 et 4.945 élèves. Il y a dans les entreprises 160 écoles d'apprentis, comptant un nombre de 14.530 élèves.

Il existe, en outre, des cours professionnels destinés à augmenter les connaissances techniques du personnel en service. Il y a 57 de ces cours, comptant un total de 2.446 élèves. Indépendamment de ces cours, il y a 200 « brigades d'apprentis » qui travaillent et reçoivent l'instruction théorique selon un programme déterminé.

La direction de l'instruction professionnelle dans l'industrie des transports incombe l'Administration centrale pour l'enseignement dans l'industrie des transports qui est directement soumise au Commissariat des Communications et relève en même temps du Commissariat de l'Instruction publique. Cet organisme entretient des rapports suivis avec l'organisation et élabore, de concert avec elle, les diverses mesures à prendre en faveur de l'enseignement. L'organisation et ses sections locales s'occupent de façon directe à pourvoir les écoles de personnel administratif et enseignant, ainsi que d'élèves.

L'initiative pour la création des écoles et des cours part de l'administration centrale, aussi bien que de l'organisation ; les décisions définitives concernant le nombre des institutions d'enseignement et leur répartition sur les réseaux, sont prises d'un commun accord.

Les frais de toutes les institutions d'enseignement technique ou professionnel sont à la charge des chemins de fer qui y destinent un pourcentage déterminé des recettes du trafic.

A propos du rapport de l'Union pan-russe des Cheminots.

L'Union pan-russe des cheminots a adressé à l'I. T. F., au sujet de l'article publié dans le numéro de septembre sous l'en-tête ci-dessus, une lettre que nous reproduisons ci-après in extenso, à l'exception du passage d'introduction.

*

En ce qui concerne la question des pensions et secours, il a été affirmé qu'il n'existe en Russie qu'uniquement une assurance contre l'invalidité. On est arrivé à cette conclusion étant donné que nous n'avons fait allusion que brièvement, et sans détails, au droit à la pension. Toutefois, elle correspond pas à la vérité. Afin de permettre au lecteur de mieux se rendre compte de la situation réelle, nous donnerons ci-dessous quelques détails.

I. Secours en cas de chômage.

Tout chômeur a le droit de toucher un secours de chômage des Caisses d'assurance de l'industrie des transports, pendant 9 mois par année de travail, à condition qu'il soit inscrit à une Bourse du Travail ou au syndicat.

Le secours doit être versé dans les trois mois après le premier jour du chômage et se monte à 30% du salaire moyen pour les chômeurs de la 1ère catégorie (ouvriers qualifiés), ce qui représente à Moscou une somme de 35 à 40 roubles, et à 20% du salaire moyen pour ceux de la 2e catégorie (ouvriers non-qualifiés) ce qui représente environ 10 roubles par mois.

Les chômeurs touchent en outre de la part du syndicat 10% de toutes les cotisations encaissées, ce qui leur rapporte en moyenne de 7 à 8 roubles par mois. On a créé également des restaurants où les chômeurs peuvent se procurer des repas à bon compte. Ils bénéficient, en outre, de diverses facilités, telles que le libre transport, du bois à prix réduit, une réduction du loyer et des frais d'éclairage, ce qui revient pour eux à un avantage d'environ 10 à 12 roubles par mois.

II. Autres secours.

Tous les cheminots assurés touchent lors d'accouchement de leurs femmes, une allocation de 50% du salaire mensuel moyen en vigueur dans la localité en question (pour Moscou ce montant est de 33 roubles). Ils touchent ensuite, durant 9 mois, une prime d'allaitement, s'élevant à un quart de l'allocation sus-visée. En cas de décès, une allocation est payée, égale au salaire mensuel moyen ; lorsque le défunt avait moins de 10 ans, cette allocation est réduite de moitié.

III. Pension d'invalidité.

Les agents ayant perdu leur capacité de travail par suite d'accidents du service ou de maladies professionnelles reçoivent de la part des Caisses d'assurance, des pensions s'élevant au salaire effectif moyen gagné par l'intéressé durant les trois mois précédant l'invalidité.

Les agents qui ont perdu leur capacité de travail pour d'autres causes, touchent les pensions que voici : invalides du 1er groupe, 50% du salaire mensuel moyen de la localité en question (actuellement à Moscou 33 roubles) ; invalides du

2e groupe et familles d'agents décédés, comptant au moins 3 membres, $\frac{1}{2}$ de la rente intégrale ci-dessus (22 roubles à Moscou); invalides du 3e groupe et familles d'agents décédés comptant 2 membres, $\frac{1}{2}$ de la rente intégrale; familles d'agents décédés ne comptant qu'un seul membre, $\frac{1}{4}$ de la rente intégrale.

Un décret du Gouvernement vient d'être promulgué concernant l'augmentation des rentes et secours. Les nouveaux taux n'ont pas encore été publiés, mais il est permis de supposer que les pensions des invalides du 1er groupe seront élevées à au moins 45 roubles et celles des autres groupes dans la même proportion.

Comme on voit, dans l'U. R. S. S. il n'est pas seulement parlé du droit à la pension, (ainsi que le dit l'introduction écrite par l'I. T. F. pour le rapport des cheminots russes), mais des pensions sont effectivement accordées et non seulement des pensions d'invalidité.¹⁾

IV. Salaires.

L'I. T. F. regrette que le rapport ne fournisse pas une image plus complète des traitements et salaires. Nous faisons donc suivre ci-dessous les salaires de diverses catégories de cheminots de l'U. R. S. S. et établissons un parallèle avec les salaires des catégories correspondantes en Allemagne.

A notre regret, aucune statistique systématique n'est dressée en Allemagne sur les salaires réels des travailleurs. Les chiffres publiés par le périodique « *Wirtschaft und Statistik* » et par l'annuaire statistique de l'Office de Statistique du Reich reposent sur les taux contenus dans les contrats, mais ne tiennent aucun compte, ni du chômage partiel (dans l'industrie allemande 4 à 5% des ouvriers ne travaillent qu'une partie de la semaine), ni de surplus éventuels. N'ayant pas de documents indiquant les salaires réels des ouvriers allemands, nous devons utiliser les données basées sur les contrats, supposant que les inexacitudes se compensent l'une l'autre.

Les salaires des cheminots allemands se classent en deux groupes : ceux des ouvriers qualifiés et des non-qualifiés. Chaque groupe est subdivisé en ouvriers mariés et célibataires. Les agents mariés touchent une allocation de 9 piennig par heure, lorsqu'ils ont une femme et 2 enfants.

En ce qui concerne les cheminots russes, les données ci-dessous furent obtenues par l'élaboration méthodique des renseignements, rassemblés au moyen d'une enquête, ouverte en mars 1925, concernant les salaires réels payés dans les diverses industries. Il ne faut pas oublier que les salaires des cheminots ont été augmentés depuis cette époque en avril, août et octobre, d'environ 27% au total.

Rappelons en outre qu'en février 1924, la semaine de travail des cheminots allemands a été augmentée de 48 à 54 heures, tandis qu'en Russie, la semaine de travail est de 46 heures. Il faut donc tenir compte de cette différence qui s'élève à près de 17%, lorsqu'on désire comparer les salaires des ouvriers allemands et russes.

Attendu que les données pour les cheminots russes ont été établies d'après les taux mensuels ou journaliers, la comparaison nécessite que le salaire journalier soit multiplié par 6, pour obtenir le salaire hebdomadaire et que le salaire hebdomadaire soit divisé par 46 pour obtenir le salaire horaire.

Le mark allemand n'étant pas coté à Moscou, nous avons adopté les changes suivants comme base de nos calculs : 4,2 marks valent 1 dollar ; 1,94 roubles valent 1 dollar.

Nous faisons suivre à présent les renseignements comparatifs, établis sur la base indiquée plus haut, et prenons les salaires des cheminots allemands mariés et les salaires moyens des cheminots russes mariés ou célibataires :

	Salaire hebdomadaire moyen	Salaire horaire moyen
Cheminots qualifiés allemands (mariés, avril—mai 1925)	R. 18,74 (M. 40,45)	Cop. 32,9 (pf. 75,1)
Cheminots qualifiés de l'U. R. S. S. (mars 1925, Moscou)		
Visiteur	R. 19,12	Cop. 41,6
Chef de train (contre-maitre)	» 26,87	» 58,4
Forgeron (contre-maitre)	» 21,90	» 47,6
Ajusteur (contre-maitre)	» 18,71	» 40,7
Mécanicien	» 28,50	» 62,0
Aide-mécanicien	» 22,28	» 48,4
Salaire moyen des travailleurs qualifiés Moscou	» 23,03	» 50,0

¹⁾ Notre critique se rapportait au fait que, tandis qu'il était constamment question du droit à la retraite, aucun détail n'était donné à ce sujet, ce qui donna lieu à la conclusion qu'il n'existait pas de pension de retraite. Les nouveaux renseignements des camarades russes semblent confirmer cette supposition, vu qu'il ne parle que de pensions de invalidité, l'existence des quelles nous avons déjà mentionné.

	Salaire hebdomadaire moyen	Salaire horaire moyen
Cheminots allemands non-qualifiés (mariés avril—mai 1925)	» 14,85 (M. 32,18)	» 27,5 (pf. 59,6)
Cheminots qualification inférieure de l'U. R. S. S. (Mars 1925, Moscou)		
Graisseur	R. 16,17	Cop. 35,2

Lorsqu'on tient compte de l'augmentation sus-visée des cheminots russes, nous obtenons pour octobre les chiffres qu'on va lire :

Ouvriers qualifiés, Moscou	R. 29,34	Cop. 63,5
Ouvriers qualification inférieure, Moscou	» 20,53	» 39,6

Les chiffres cités ci-dessus pour le mois d'octobre prouvent que le salaire hebdomadaire nominal des cheminots russes n'est pas inférieur à celui des cheminots allemands.

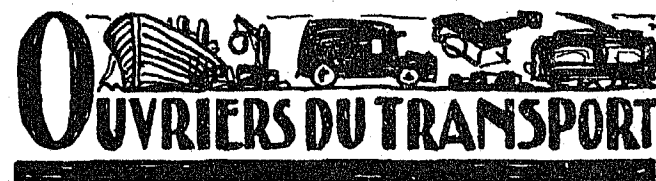
V. Le « renversement » des principes syndicalistes.

La phrase citée de notre rapport où il est dit que « 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 en rapport avec les possibilités financières de l'entreprise est qualifiée de « renversement des principes syndicalistes ».

En ce qui concerne cette remarque, nous voulons simplement faire noter que chaque chose doit être considérée dans son milieu. Ce qui est incontestablement exact pour les pays capitalistes, est inadmissible pour un pays où la classe ouvrière a en mains le pouvoir, la classe ouvrière qui est intéressée directement au développement de l'industrie et du transport et à l'assimilation de ses intérêts avec les intérêts et besoins de ses alliés, les paysans.

Une augmentation plus rapide et plus importante des salaires et traitements dans l'U. R. S. S. ralentirait le développement de l'industrie et amènerait une hausse des frais de la production. Il va de soi que, loin de consolider l'alliance entre la ville et la campagne, cela l'affaiblirait et minerait la base sur laquelle repose le gouvernement ouvrier et paysan de l'U. R. S. S. ce qui n'est, il va sans dire, ni dans l'intérêt des ouvriers, ni dans celui des paysans. Nous soulignons une fois de plus que notre politique et notre attitude correspondent aux vues admises de façon générale dans le mouvement syndical de l'U. R. S. S. et sont parfaitement exactes, c'est à dire allant de soi, sous la dictature du prolétariat.

Voilà quels sont succinctement les éclaircissements et applications que nous avons estimé nécessaire de vous communiquer, en connexion avec les observations publiées au sujet de notre rapport et que nous vous prions de publier comme une réponse à ces observations.



Un jugement en Norvège concernant le droit de mener des grèves de sympathie lors de conflits à l'étranger.

Afin de venir en aide aux ouvriers des transports danois, dans le grand conflit du printemps 1925, l'Union norvégienne des Ouvriers des Transports a résilié, le 14 mai, avec l'approbation de la Centrale Syndicale de Norvège, le contrat valable pour les ouvriers des ports, étant entendu que la résiliation n'entrerait en vigueur après expiration du délai prévu, que pour le cas où des membres de l'organisation recevraient l'ordre de décharger des navires contre lesquels le boycottage avait été proclamé, par suite du conflit danois. Sur tous les autres navires, le travail serait continué.

Le même jour, l'Union norvégienne des Transports adressa une seconde lettre, également contresignée par la Centrale Syndicale, à l'Association patronale de Norvège, dans laquelle elle se référait à la grève des gens de mer suédois et étendait la résiliation du contrat aux cas où des ouvriers des transports seraient chargés de manipuler la cargaison de navires suédois montés de briseurs de grève.

Au reçu de ces deux lettres, l'Association patronale de Norvège a immédiatement protesté contre des résiliations partielles de ce genre et, des négociations n'ayant pas mené à une entente, elle a fait appel à la Cour d'arbitrage qui, par sa sentence du 11 juin, a débouté les appelants et acquitté l'Union des Ouvriers des Transports.

La Cour d'arbitrage se référerait, entre autres choses, à sa sentence du 8 janvier 1920, dans laquelle la grève démonstrative du 21 juillet 1919 avait été qualifiée comme n'étant pas en contradiction avec le contrat, attendu qu'il s'agissait dans ce cas d'un mouvement politique, dirigé contre les autorités de l'Etat. La sentence alléguait, en outre, qu'une grève de sympathie doit être considérée comme permise, tant que le contrat ne l'exclut pas de façon expresse et qu'elle ne constitue pas un moyen de lutte pour obtenir une modification des questions dont le contrat porte règlement. Dans le cas dont il s'agit, il n'était pas possible de voir dans l'attitude de l'Union des Transports une violation du contrat pour la seule raison déjà que le contrat contient la clause suivante : « Les dispositions ci-dessus ne limitent en rien le droit des employeurs ou des salariés de participer à une grève sans avis préalable, lorsque celle-ci a été décidée ou approuvée par l'Association patronale de Norvège ou par la Centrale Syndicale norvégienne. » La question est donc de savoir si la Centrale Syndicale de Norvège a le droit de proclamer ou d'approuver des grèves de sympathie en faveur d'une organisation étrangère.

« Il faut partir de la supposition », ainsi poursuit la sentence, « qu'en adoptant, en 1907, la clause ci-dessus, les parties n'ont pas envisagé la possibilité de la participation à des conflits à l'étranger. Leur intention était de ne pas exclure, en fixant la procédure à suivre, la possibilité de mener des grèves de sympathie ou des lock-outs pour appuyer des mouvements nationaux. Le texte des stipulations correspond à cette intention. Toutefois, nous ne saisissons pas que l'on puisse en conclure que la participation à des mouvements étrangers est interdite. Lorsque le contrat a été passé, en 1924, la question d'un boycottage, en vue d'un conflit à l'étranger, n'a pas été soulevée, ce qui fait qu'il n'y avait aucune raison d'insérer dans le contrat une stipulation tranchant la question de savoir si la participation à un mouvement de ce genre devait être considérée comme illégale. La Cour d'arbitrage ne peut donc admettre que la stipulation sus-visée exclut la participation à des conflits de l'étranger. »

La Cour d'arbitrage ne se déclara pas non plus d'accord avec l'opinion de l'Association patronale, soutenant que l'Union des Ouvriers des Transports n'avait, aux termes du contrat, que le droit de mener une grève générale de sympathie et non une grève partielle, attendu que, si le mouvement annoncé par l'Union des Transports avait été repoussé par l'Association patronale, la résiliation serait automatiquement devenue générale.

Les soldes des Gens de mer au mois de novembre 1925.

Pays	Matelot	Matelot léger	Charpentier	Maître d'équipage	Conducteur petite chaudière	Chauffeur	Soutier	Stewards	
								Min.	Max.
Grande-Bretagne	£ 9.0.0	£ 6.5.0	£ 11.10.0(min.)	£ 10.10.0	£ 10.10.0	£ 9.10.0	£ 9.0.0	—	—
France*)	frs. 530,—	frs. 400,—	—	frs. 600,—	frs. 600,—	frs. 560,—	frs. 530,—	—	—
Pays-Bas	fl. 100,—	fl. 50,—	fl. 115,—	fl. 115,—	fl. 115,—	fl. 105,—	fl. 75/85,—	—	—
Norvège	Kr. 185,—	Kr. 100,—	Kr. 210,—	Kr. 210,—	Kr. 210,—	Kr. 190,—	Kr. 110,—	—	—
Allemagne	Mk. 93,—	Mk. 50,—	Mk. 116,—	Mk. 116,—	Mk. 111,—	Mk. 106,—	Mk. 90,—	Mk. 85,—	Mk. 117,—
Suède	Kr. 135,—	Kr. 104/123	Kr. 143/170	Kr. 155/170	Kr. 155/170	Kr. 99/149	Kr. 64/103	—	—
Danemark	Kr. 195,—	Kr. 95,—	Kr. 195/220	Kr. 220,—	Kr. 220,—	Kr. 200,—	Kr. 133/108(22)	—	—
Lettonie	Rbl. 80,—	Rbl. 70,—	Rbl. 100,—**)	Rbl. 95,—	Rbl. 95,—	Rbl. 85/90	Rbl. 80,—	Rbl. 100,—	—
Belgique	frs. 525,—	frs. 382,80	frs. 634,50	frs. 590,65	frs. 590,65	frs. 546,90	frs. 325,—	frs. 481,25	frs. 721,90
Russie	£ 6.0.0	£ 4.15.0	£ 6.10/7.0.5	£ 7.0.0/7.15.0	—	£ 6.0.9	£ 5.0.5	£ 4.10 0	—
Etats-Unis	\$ 62,50	\$ 47,50	\$ 80,—	\$ 75,—	\$ 75,—	\$ 65/67,5***)	\$ 60,—	—	—
Argentine	Pes. 90,63	—	Pes. 126,43	—	—	Pes. 105,30	Pes. 90,74	—	—
Australie	£ 16.2.6	£ 12.5.0	—	£ 17.2.6	£ 19.2.6	£ 18.2.6	£ 16.2.6	£ 14.2.6	£ 21.2.6

*) Navigation d'Orient. — **) Plus allocation pour l'outillage. — ***) Resp. sur navires chauffés au mazout et au charbon.

A tous échos.

L'entrelacement international de l'industrie. En vue de l'électrification du réseau des chemins de fer de l'île de Java, les Etats-Unis fournissent la plus grande partie de l'installation électrique destinée aux voitures motrices. Ils fournissent, en outre, la couverture des toits, les appareils spéciaux d'accrochage permettant, en cas de perturbations, d'accrocher les voitures à des locomotives à vapeur, ainsi que le mécanisme des portes qui se ferment et s'ouvrent par pression pneumatique et les sièges des voitures. Les Indes britanniques fournissent le bois pour les toits, la France le bois pour les planchers, la Hollande les ossatures d'acier des voitures, la Belgique les roues, les essieux et les vitres des portières, le Cuba le bois d'acajou, la Suisse les câbles des wagons, le Canada les lames d'amiante, l'Allemagne les ressorts des châssis et la Grande-Bretagne les freins à air. Nous nous trouvons donc en présence d'une collaboration des industries de 10 pays différents.

Radiophonie en faveur du rendement. On vient d'installer dans les locaux d'une blanchisserie hollandaise des appareils de T. S. F. Durant 2 heures par jour, les ouvrières peuvent écouter des morceaux de musique et des conférences. Le Directeur de l'entreprise a déclaré que, loin de distraire l'attention, ce système stimule l'activité de ses salariés. Nous ne possédons pas de renseignements sur l'augmentation du rendement ainsi obtenu.

Record d'un chemin de fer. Tous les records atteints jusqu'ici par des parcours de chemin de fer à travers le continent d'Amérique, ont été battus par un train pourvu d'une des nouvelles locomotives électriques Diesel qui viennent d'être introduites au Canada. Ce train a parcouru en 3 jours la distance de 2.937 milles qui sépare Montreal de Vancouver. La durée effective du parcours était de 67 heures, la vitesse moyenne réalisée de 43 milles ½ à l'heure.

La circulation automobile aux Etats-Unis cause journellement la mort de 55 personnes. Voici la constatation du National Safety Council. En 1924, 20.000 personnes au total ont été

tuées par des accidents d'automobiles et 450.000 ont été blessées; en comparaison de 1914, le nombre de tués a quadruplé.

*

Amélioration technique et économie sur les frais de main-d'œuvre. Dans un article paru dans le numéro d'octobre de la revue américaine « Railway Age », concernant les frais d'exploitation des chemins de fer américains, il est constaté que pendant les premiers 7 mois de 1925, 1.752.325 personnes étaient employées en moyenne aux chemins de fer, contre 1.858.291 dans la période correspondante de l'année 1923. Le nombre d'agents a diminué par conséquent de plus de 100.000 au cours de deux années. La somme totale payée en salaires a baissé de 261.805.549 en juillet 1923 à 245.699.243 en 1925, bien que le salaire mensuel moyen fût, en juillet 1923, de \$ 133,94 et en juillet 1925 de \$ 136,83. Le périodique en question fait la remarque suivante à propos de ces diminutions du montant mensuel des salaires de plus de 16 millions : « La réduction de l'effectif et des frais d'exploitation trouvent avant tout leur cause dans le fait qu'il a été fait des sacrifices pour améliorer l'équipement technique du matériel. Cela et d'autres modifications ont permis de faire face avec moins de personnel à une intensité de trafic déterminée.

*

La Southern Railway offre à son personnel l'achat d'obligations. La Southern Railway vient de décider d'émettre pour £ 3.000.000 de nouvelles obligations et de les offrir en vente à ses actionnaires, ses obligataires et à son personnel. C'est la première fois qu'une compagnie de chemin de fer anglaise offre de vendre des valeurs à son personnel. Les obligations sont de £ 50 chacune et sont émises au cours de 99%. Les conditions de paiement sont comme suit : 10% à verser lors de l'inscription, 40% lors de la remise des obligations et le restant de 49% avant le 14 novembre 1925.

*

La durée de la vie des marins et des cheminots. Le professeur Charles Thomson vient de communiquer, dans une réunion tenue à Londres, que des enquêtes menées par lui concernant la durée de la vie de travailleurs de diverses professions ont abouti au résultat suivant : la durée moyenne de la vie pour les ecclésiastiques est de 65 ans, pour les paysans, elle est de 61 ans, pour les commerçants et industriels de 60 ans, pour les militaires de 56 ans, pour les intellectuels (médecins, professeurs etc.) de 50 ans, pour les cheminots et les gens de mer de 46 ans.

Espéranto.

L'espéranto admis pour les communications télégraphiques.

Tandis qu'il y a quelques années encore, l'Union télégraphique universelle repoussa une demande d'admission de l'espéranto comme langue télégraphique, le Congrès du mois d'octobre vient de décider à présent d'admettre l'espéranto, en vue de la divulgation actuelle de cette langue auxiliaire.

*

Espéranto et aviation.

Le récent 3e Congrès international pour l'Aéronautique a décidé « en considération des grands services que l'espéranto pourra rendre à l'aéronautique et à ses relations internationales », de nommer une commission qui réglemente l'usage de l'espéranto comme langue technique à l'usage de la navigation aérienne.

*

Espéranto et commerce.

Les organisateurs de la Foire internationale de Leipzig expédient les brochures et circulaires concernant la Foire internationale de 1926, également en espéranto. Les deux principales organisations patronales du commerce et de l'industrie allemands, le Reichsverband der Deutschen Industrie et le Deutsche Industrie- und Handelstag ont décidé de créer une commission spéciale, chargée d'étudier l'utilité et l'application d'une langue auxiliaire universelle.

*

Un périodique international en espéranto pour le personnel des P. T. T.

Depuis quelques années, une revue mensuelle, à l'usage des agents des P. T. T., paraît à Paris en espéranto, sous la rédaction de Pierre Filliâtre. Des espérantistes postiers du monde entier y collaborent et envoient régulièrement des rapports concernant les conditions de travail etc. Dans le courant de deux années, plus de 300 de ces rapports ont été publiés. En ce qui concerne l'Europe, des rapports de tous les pays ont paru. Beaucoup de pays extra-européens ont également eu leur tour; voici lesquels : Amérique du Nord, Argentine, Afghanistan, Tunisie, Australie, Brésil, Egypte, Nouvelle-Zélande, Chine, Indes, Cuba, Mexique, Perse et Japon. Voilà, en effet, une œuvre admirable qui peut donner à réfléchir aux organisations de l'I. T. F.

N.