

# W T F

**ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT**

**PARAIT UNE FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISE ET ■ ESPAGNOLE ■**

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

**SOMMAIRE:**

**Articles d'intérêt général:**

- Les méfaits impunis du capitalisme . . . . . 92
- A travers le monde . . . . . 92
- Communications du Bureau . . . . . 93
- L'Inde et ses travailleurs des transports (VIII) . . . . . 94

**Chemins de fer:**

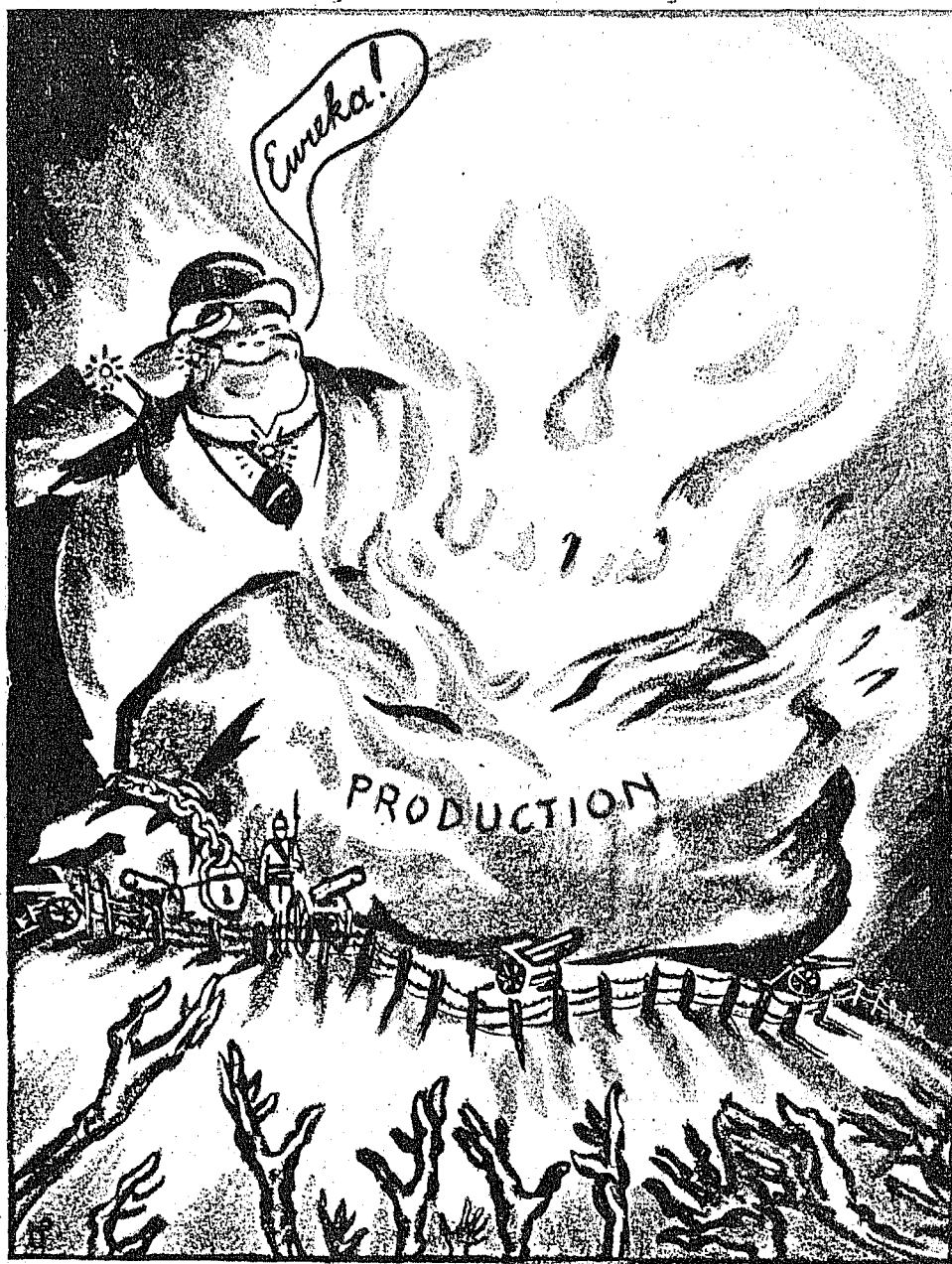
- Combien durera la situation en Palestine? . . . . . 95
- Un congrès patronal ferroviaire . . . . . 95
- Le congrès annuel de l'Union nationale des cheminots anglais . . . . . 96
- Les conditions de travail aux chemins de fer de Rhodésia . . . . . 96
- Le congrès des cheminots polonais . . . . . 97
- La suppression des passages à niveau en France . . . . . 98

**Transports:**

- La Conférence européenne sur la circulation routière, Genève, mars 1931 (IV) . . . . . 98

**Marins:**

- Le rapport de la Commission royale d'enquête sur le travail dans l'Inde. Une critique du point de vue des marins . . . . . 99
- Les systèmes d'enrôlement des marins dans les ports d'Anvers, Rotterdam et Hambourg (I) . . . . . 100
- Journal d'un pêcheur d'Islande . . . . . 100
- L'injuste sort des marins de l'Inde (II) . . . . . 102



**Comment le capitalisme combat la surproduction!**

## Les méfaits impunis du capitalisme.

Une des qualités que les économistes bourgeois allèguent toujours à l'avantage du mécanisme économique capitaliste est la libre formation des prix. On produit pour le marché, c'est-à-dire pour la demande qui se fait valoir pour les marchandises offertes à un niveau de prix déterminé. La production a lieu en raison de la promesse de bénéfices contenue dans le prix de vente. Dans la société capitaliste, l'approvisionnement du monde en marchandises est réglé par conséquent suivant la courbe des prix. S'il faut en croire les économistes bourgeois, cette courbe des prix est l'unique garantie pour un déroulement facile de l'approvisionnement en marchandises.

Nous n'avons pas l'intention d'alléguer des arguments théoriques pour polémiquer contre cette prétendue action idéale de la libre formation des prix. La pratique nous dispense de cette tâche, vu qu'elle n'a rien de commun avec la théorie. Dans la pratique, en effet, les employeurs eux-mêmes ont prouvé qu'ils ne désirent plus la libre formation des prix, lorsque leur soif de bénéfices peut être satisfaite par une suppression de celle-ci. Une preuve générale et convaincante nous en est donnée par la monopolisation qui s'est produite dans l'industrie, sous la direction de la haute finance. La forme spéciale de concentration qu'est le cartel (accord réciproque entre les employeurs d'une même industrie relatif à la fixation des prix — par exemple de la margarine, des ampoules électriques —) nous prouve clairement que, dans la pratique, les dominateurs économiques n'ont pas de principe dans le genre de celui de la libre formation des prix qui tendrait à assurer, d'une manière aussi efficace que possible, l'approvisionnement du monde en marchandises.

En dépit de toutes les admirables argumentations théoriques des économistes, il n'y a qu'un seul principe qui compte pour le capitalisme, c'est le principe du profit. Ce principe, le capitalisme l'applique, sans scrupules, au point même à se laisser s'entraîner au-delà du but et de mettre ses bénéfices en danger. Dans sa soif de lucre illimitée, le capitalisme a augmenté sans cesse la production, jusqu'à ce qu'il se soit vu soudainement devant l'impossibilité de réaliser des bénéfices à cause d'un excès de produits. La grandeur de l'offre fait qu'il devient impossible de maintenir les prix que l'on voulait faire et les prix descendent au-dessous du niveau qui permet encore aux entreprises capitalistes de fonctionner à profit. Il fait partie de la morale capitaliste de ne reculer, dans de pareils cas, devant aucun moyen pour faire rentrer les bénéfices menacés.

Le caractère criminel du capitalisme ressort de la manière la plus frappante lorsque, disposant d'une abondance de ressources qui permettraient de pourvoir aux besoins, il les détruit sans hésiter en faveur du bénéfice menacé par cette

abondance. S'il y a dans l'image toujours changeante du capitalisme, un trait resté inchangé à travers les temps, c'est bien ce caractère criminel. A la fin du 18<sup>e</sup> siècle déjà, la nature sensible et l'esprit critique d'un Charles Fourier en furent frappés lorsque, comme jeune employé d'une maison de commerce à Marseille, il reçut l'ordre de faire disparaître au fond de la mer toute une cargaison de riz à l'effet de faire monter les prix. Depuis lors, rien n'a changé, même pas la juridiction, qui ne prévoit aucune sanction pour de pareilles pratiques criminelles. Les pouvoirs publics les sanctionnent et donnent même l'exemple lorsque cela peut servir les intérêts communs du capitalisme.

C'est ainsi qu'on nous annonce de Washington, en date du 13 août :

«Le *Federal Farm Board* (Conseil fédéral agricole) a recommandé par télégramme aux Gouverneurs de quatre pays producteurs de coton, d'inviter les planteurs à détruire un tiers de la moisson prochaine du coton. De son côté le *Federal Farm Board* s'engage à détruire pendant un an le reste de ses stocks en coton. Dans un télégramme, il a expliqué: si cette proposition est mise en pratique, elle signifiera une diminution des stocks globaux de coton de 4 millions de balles et une diminution des approvisionnements du marché de cette année d'environ 3 millions de balles.»

On écrit, en date du 17 août, de la Nouvelle-Orléans :

«Le Gouverneur a invité les autres Gouverneurs, les Sénateurs et les membres des Congrès des différents Etats, de même que les producteurs de coton, à une conférence qui sera tenue à la Nouvelle-Orléans vendredi. Elle devra examiner la promulgation d'une loi qui vise à *interdire* pour 1932 la production de coton. Le gouverneur estime que si l'on procédait sans délai à pareille démarche, l'ancienne prospérité serait revenue sur le marché du coton dans les quinze jours.»

De New-York, on annonce à la même date :

«L'Etat du Texas vient de suivre l'exemple donné par l'Etat d'Oklahoma où la milice d'Etat a arrêté l'exploitation de plus de 3.000 chantiers de forage sur les terrains pétrolifères. L'état de siège a été proclamé pour les champs de pétrole du Texas occidental. Un détachement important de troupes a été chargé de faire arrêter la production du pétrole. Le gouvernement vise à réaliser un relèvement du prix par une suspension presque complète de la production de pétrole.»

Nous pouvons compléter la notice ci-dessus de l'industrie pétrolifère par un renseignement puisé dans la rubrique financière de la presse quotidienne qui nous annonce, en une terminologie purement capitaliste :

«Grâce à la suspension de l'exploitation des sources du Texas oriental, qui limite la production de pétrole des Etats-Unis d'un seul coup de près de 50.000 barriques par jour, soit de plus de 30 %, on peut s'attendre à un assainissement du marché et, par suite, à un rétablissement graduel des prix fortement déprimés par l'excès de production.»

Dans l'Etat de Kansas, on a déjà suivi cette voie et la production journalière en pétrole y a été réduite d'environ 1 million de barriques. \*)

On pourrait compléter ces exemples par de nombreux autres. Dans l'île de Ceylan, on ne cueille sur les arbustes à thé que deux feuilles au lieu de trois, ce qui a diminué la moisson de 1930 de pas moins de 75 millions de livres. La «valorisation» du café au Brésil (expression euphémique pour indiquer la destruction de caféiers et d'une partie de la moisson) est une chose notoire. En Argentine, on a chauffé les locomotives avec des céréales afin de se libérer de cet «excédent» qui fait baisser les prix.

Nous nous arrêterons à ces quelques exemples de destruction de stocks disponibles. Ils offrent l'avantage de parler un langage éloquent à la fantaisie des hommes qui, en général, laisse à désirer quand il s'agit de questions économiques. Cependant, ils sont bien moins importants et ont un effet bien moins décisif que la destruction indirecte criminelle que le capitalisme commet en éliminant du processus de production beaucoup d'éléments, disponibles aussi bien sous la forme de force-travail humaine que de force productive de l'industrie et de l'agriculture.

Voilà les conséquences qu'entraîne cette libre formation des prix, tant vantée par les économistes bourgeois, lorsqu'elle a abouti à une production trop abondante selon les vues capitalistes. Il est alors pour le capitalisme une chose évidente de transformer «librement» le prix en un prix qui soit profitable. La libre formation des prix a lieu dans ce cas par une destruction, sanctionnée par l'Etat et par la juridiction, d'articles qui pourraient satisfaire les besoins de millions d'êtres livrés à la misère.

## A TRAVERS LE MONDE

*L'industrie des armements prépare son coup.*

Ce n'est pas seulement la haute finance internationale, qui cherche — ainsi que nous l'avons vu récemment en Angleterre et précédemment déjà, en Belgique, en France et en Norvège — à s'assurer de l'influence sur l'économie mondiale. Des tentatives dans ce sens sont aussi entreprises par cette autre puissance dans la société capitaliste qu'est l'industrie des armements.

La Roumanie fait partie du groupe de pays, dont le nombre augmente sans cesse, qui ne voient plus le moyen de rétablir normalement l'équilibre de leur budget. Le pays a contracté de lourdes dettes auprès de la principale entreprise sidérurgique, les fabriques Reschitza qui, à

\*) La souplesse avec laquelle le prix se laisse former est bien illustrée par un télégramme de New-York du début de septembre qui dit, entre autres: «Les effets de la limitation radicale de la production de pétrole, sur les prix cotés sur les marchés américains, se font déjà nettement sentir. Le prix du pétrole South Continental qui avait baissé de 85 cents (de dollar) par barrique, au début de l'année, à 15 cents au 10 juillet et s'était maintenu jusqu'au 24 juillet à ce niveau extrêmement bas, avait monté le 25 juillet à 35 et le 24 août à 65 cents.»

leur tour, ont auprès des banques une dette écrasante.

Afin de sortir de cette impasse et à l'effet de venir en aide à l'industrie bancaire, le gouvernement roumain envisage l'émission d'un emprunt qui aurait comme gage l'industrie lourde. L'intention ne saurait être évidemment d'exploiter la valeur intrinsèque de cette émission qui n'offre aucun attrait pour le marché libre. Ce qu'on veut, c'est profiter de ce qui s'appelle la valeur politique de l'émission, en ce sens qu'une combinaison d'intérêts reprendrait l'emprunt dans son ensemble, afin de s'assurer une influence prépondérante sur l'industrie des armements en Roumanie. On fait mention, dans cet ordre d'idées, du consortium Schneider-Creusot.

Il semble plus que douteux que ces manigances aient pour but de stabiliser la paix mondiale.

#### L'accroissement de la population et les possibilités de subsistance.

Le succès qu'eut, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la doctrine sur la population du pasteur économiste anglais Malthus, est impossible à expliquer si l'on ne veut y voir la crainte de la bourgeoisie de voir sa place bien pourvue, menacée par la masse des affamés. Cela uniquement permet d'expliquer l'accueil favorable, fait à une théorie qui donnait la faute de la misère, non pas au régime social, mais aux hommes eux-mêmes qui, en obéissant au précepte «multipliez-vous», font que les subsistances deviennent insuffisantes. La doctrine de Malthus vise en effet à démontrer que l'accroissement des subsistances reste de plus en plus en arrière sur l'augmentation de la population. Toutefois, les faits ont réfuté son pronostic pessimiste, car il y a aujourd'hui beaucoup plus d'hommes au monde que celui-ci ne pouvait, suivant les calculs de Malthus, en nourrir pendant les premiers temps à venir. Cela n'empêche pas les théoriciens bourgeois de chercher à faire revivre sa doctrine chaque fois que, dans une période de crise, des millions souffrent la faim. Alors, en effet, il y a des motifs de crainte.

Abonnez-vous aux

## ANNALES DE L'ECONOMIE COLLECTIVE

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

Directeur: Edgard Milhaud  
Professeur à l'Université de Genève

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

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genève

Or, un écrit de M. Lewis J. Brown, président de la Kellogg Company à Michigan, une maison fort connue s'occupant de la préparation de produits alimentaires à base de céréales, éclaire la question de savoir quelle est, ces dernières années, la proportion entre l'accroissement de la population et les possibilités de subsistance. Suivant ses calculs, la population a augmenté dans le monde entier pendant les 17 années écoulées de 10 %, tandis que la production d'aliments et de matières premières a augmenté de 25 pour cent. Dans les Etats-Unis, la population s'est accrue, pendant la même période, de 25 pour cent et la production sus-visée de 60 pour cent. Ceci indique que la production a augmenté plus que deux fois plus vite que la population et qu'il y a un grand excès de moyens de production. Une preuve convaincante en est donnée par la mesure réduite dans laquelle la capacité de rendement de l'outillage industriel a été mise à contribution ces dernières années et par le fait que, selon les relevés du ministère du Commerce des Etats-Unis, il y avait en janvier 1931, environ 6.050.000 chômeurs.

Ce n'était donc pas l'économiste Malthus qui avait raison, mais le poète Heine qui écrivait: «Il y a ici bas assez de pain pour nourrir tous les hommes!» Toutefois, pour pouvoir en profiter, la grande majorité d'entre eux — le prolétariat — devra remplacer le capitalisme par le socialisme.

#### M. Thomas a démissionné comme secrétaire général de l'Union nationale des cheminots anglais

Cela intéressera certainement nos lecteurs d'apprendre pourquoi M. Thomas a été obligé de résigner ses fonctions de secrétaire général de l'Union nationale des cheminots. Le Comité exécutif de l'Union des cheminots avait décidé, après la démission du cabinet travailliste, de ne pas suivre une politique propre, mais d'agir en conformité avec les vues de l'ensemble du mouvement ouvrier britannique. En donnant à Thomas l'instruction formelle de se soumettre aux conditions du Parti travailliste, qui avait décidé de passer à l'opposition, le Comité exécutif ne fit que respecter les statuts de l'organisation.

M. Thomas, estimant qu'il ne pouvait pas se retirer du gouvernement qui le qualifierait dans ce cas de «lâche et de pleutre», il ne lui restait pas d'autre ressource que de se retirer des fonctions de secrétaire général, s'il voulait éviter un renvoi.

La démission fut acceptée et le Comité exécutif exprima, en ce faisant, son appréciation pour les services rendus par Thomas à la cause des cheminots.

Le démissionnement de Thomas signifie qu'il ne sera plus désormais considéré comme le représentant parlementaire de l'Union des cheminots.

## Communications du Bureau

#### Une fusion en Pologne

La Fédération des conducteurs d'automobile de Pologne (Związek Zawodowy Automobilistów Zarząd Clowny) a décidé, à son congrès tenu au mois d'août dernier, de procéder à une fusion avec la Fédération des transports, (Związek Zawodowy Transportowców Rzeczypospolitej).

Il faudra donc rayer dans notre liste d'adresses, le nom de la première organisation; cette fusion porte le nombre des organisations adhérentes à 96.

#### Les effectifs au 1er janvier

En dépit de nos demandes réitérées, 57 organisations ont encore négligé de répondre à nos questionnaires relatifs aux effectifs et à la situation financière au 1er janvier.

Nous insistons une fois de plus auprès de ces organisations pour qu'elles nous envoient les données dont nous avons besoin pour notre administration.

#### Le congrès de l'I.T.F. en 1932

Le prochain congrès général de l'I.T.F. sera tenu à Prague du 8 au 12 août 1932. Les organisations adhérentes recevront sous peu une circulaire au sujet de l'envoi de propositions à inscrire à l'ordre du jour du congrès et des renseignements voulus pour notre rapport moral.

#### Compte-rendu du congrès de Londres

Nous espérons pouvoir expédier l'édition allemande du congrès de Londres dans la première quinzaine de septembre; les autres éditions sont en voie de préparation.

#### Compte-rendu de la conférence de Madrid.

Les éditions anglaise et espagnole du compte-rendu de la conférence de Madrid seront expédiées au mois de septembre.

#### Enquêtes en cours

Nous rappelons aux organisations qui n'y ont pas encore répondu, nos questionnaires concernant:

- les maladies professionnelles des agents des tramways;
- les passages à niveau;
- l'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains;
- les conditions de travail dans les ports;
- le chômage parmi les marins;
- la rationalisation aux chemins de fer;
- les conditions de travail dans la pêche maritime.

Il est souhaitable que les réponses nous soient envoyées le plus rapidement possible.

#### Conducteurs d'automobile

Nous rappelons aux organisations groupant des conducteurs d'automobiles notre circulaire relative à la publication d'une brochure sur la nouvelle signalisation routière.

#### Changements d'adresse

Le siège de l'Union General de Organizaciones Obreras Maritimas, La Havane, a été transféré à: Concha 7, La Havane.

#### Cotisations reçues

Pour 1930:	
Union des dockers d'Islande . . . . .	fl. 51,25
Union des cheminots de Lettonie . . . . .	„ 127,95
Pour 1931:	
Union des marins yougoslaves . . . . .	„ 28,41
Syndicat des marins de la Trinité . . . . .	„ 20,87

#### Congrès

Fédération Nationale des Moyens de Transports les 11, 12 et 13 septembre à Levallois-Perret, Paris

Adresses à ajouter à la liste d'adresses où des camarades étrangers peuvent s'adresser

Capt. Marko Curtini Smolakina 25, Spalato.	Ignac Kovačić, Račoga 22, Sušak près de Fiume.
Connait le français, l'italien et l'allemand.	Connait l'italien et l'anglais.

# L'Inde et ses travailleurs des transports

## VIII.

Nous donnons ci-après un résumé des parties du rapport de la Commission d'enquête sur le travail dans l'Inde se rapportant plus particulièrement aux conditions de travail des cheminots, marins et autres ouvriers des transports.

### *Marins, bateliers et dockers.*

a) Le caractère particulier de la navigation maritime de l'Inde réside dans le fait qu'à peine 5 % du tonnage total des ports du pays (encore s'agit-il principalement de bâtiments de faible tonnage) sont immatriculés dans le pays. L'enrôlement des marins se fait presque exclusivement dans les ports de Calcutta et de Bombay. Le nombre des marins enrôlés par an se chiffrait en moyenne, dans les trois années allant de 1927 à 1929, à Calcutta à 58.300 et à Bombay à 34.600. Le personnel du pont et de la machine est placé sous le commandement du «serang», celui du service général sous le «butler» (maître d'hôtel).

Le gouvernement de l'Inde s'occupe depuis un certain temps déjà de la question de l'enrôlement, dans le but de mettre un terme aux abus qui existent, particulièrement à celui de la corruption. Un décret de 1929 prévoit des règles pour l'enrôlement des marins de tous grades et stipule que les marins depuis longtemps sans travail, doivent avoir la préférence pour l'enrôlement. Le concours de racleurs pour le recrutement des catégories supérieures n'est plus admis; on n'a recours à leurs officés que lorsque des marins de grade subalterne doivent être enrôlés immédiatement avant le départ du navire. La commission propose d'éliminer les employeurs, également dans ce cas.

Les actes de corruption lors de l'enrôlement sont encore fréquents et, suivant les assertions des représentants des marins, la situation ne n'est guère améliorée en dépit des mesures prises depuis 1922. La chômage sévissant y est certainement pour une large part. Depuis 1922, le marché du travail ne s'est pas amélioré en dépit des mesures prises pour combattre le chômage parmi les marins. A Bombay, à peine un tiers et à Calcutta à peine un quart des marins trouve du travail.

Afin de parer à cet inconvénient, l'Union des marins de l'Inde a proposé une espèce de système de roulement, suivant lequel chaque marin enrôlé ne devrait pas travailler plus d'un an de suite. La Commission se prononce contre ce système qu'elle considère comme inefficace, du moins en vue du degré actuel de chômage. Elle estime que l'enrôlement de nouveaux marins devrait être suspendu pour commencer pendant 12 mois et, si cette mesure n'a pas assez d'effet sur le marché du travail, pendant une nouvelle période de 12 mois. Avec cela, les noms des marins qui n'ont pas trouvé à s'employer pendant les trois années écoulées, devraient être biffés du registre dont la création est recommandée par la commission. Cette période de trois ans devrait être diminuée tous les ans de 6 mois, jusqu'à tomber à 18 mois.

Les compagnies de navigation ont le droit de réenrôler leurs anciens équipages dans les deux ans après leur libération. Cette période devra par la suite être limitée à 9 mois. Lorsqu'elles ne réussissent pas à compléter leur équipage parmi leurs anciens salariés, les compagnies sont tenues de s'adresser au bureau de placement et d'enrôler leurs hommes sur la base du nouveau registre.

Le système du paiement de la solde à des tiers, en vertu duquel les marins ont le droit de stipuler dans le contrat d'engagement une somme déterminée qui devra être versée régulièrement à la famille de l'intéressée, devrait, d'après la commission, être généralisé davantage. En outre, le maximum admis pour être versé à la famille devrait être porté d'un tiers à deux tiers de la solde.

Les revendications formulées par l'Union des marins ont en partie seulement reçu satisfaction légale. Une revendication qui mérite d'être retenue est celle réclamant le paiement de la solde à partir de la signature du contrat d'engagement. Cette demande tend à éviter que l'engagement proprement dit soit différé. En outre, le marin doit toucher au moment de sa libération la totalité de la solde à laquelle il a encore droit. Pour terminer, la commission recommande aux employeurs et autorités la fondation d'institutions de prévoyance pour marins.

b) La batellerie est le plus développé au Bengale et, dans les provinces d'Assam et de Birmanie. Au Bengale et dans l'Assam, la navigation intérieure se trouve entre les mains de deux sociétés qui emploient un total de 16.000 personnes. En Birmanie, le nombre des bateliers est de 4500, à quoi il faut ajouter 3500 ouvriers des ports.

Les catégories supérieures sont généralement enrôlées directement par la société d'armement; les marins subalternes sont embauchés par l'entremise du «serang» ou du mécanicien. Les hommes ne reçoivent pas des rations comme les gens de mer, mais c'est le «serang» qui nourrit l'équipage, moyennant une certaine retenue sur la solde. Ce système entraîne évidemment de terribles abus, se manifestant notamment dans le montant des retenues sur la solde que le «serang» est chargé de payer aux hommes. Les heures de travail dans la batellerie sont très irrégulières. Les données à ce propos étant fort incomplètes, une enquête de la part du gouvernement serait souhaitable.

c) Les principaux ports sont ceux de Bombay, Calcutta, Rangoon, Karachi et Madras. Ils sont administrés par des organismes (Ports Trusts), composés de représentants des milieux maritimes et commerciaux, parfois aussi des dockers.

Un office permanent a été installé pour l'embauchage des dockers. La majorité, toutefois, des ouvriers employés au chargement ou au déchargement des navires, sont embauchés de manière indirecte par des arrimeurs ou autres sous-entrepreneurs, nommés «contractors». Les systèmes de rémunération des ouvriers varient beaucoup entre eux. Généralement, le sous-entrepreneur engage ses hommes et les paie à ses frais. Les autorités du port négocient avec lui, sans se soucier de la rétribution des hommes embauchés par lui. Ce système d'engagement indirect, qui se manifeste sous les formes les plus diverses, est très répandu.

Il y a, dans les ports, énormément de chômage et de chômage partiel, dus à la crise économique et au recul des exportations. Dans les ports importants, les ouvriers ne travaillent comme règle que 10 à 12 jours par mois. Des données plus détaillées font défaut. Comme un moyen de combattre le chômage, la commission recommande l'enregistrement des dockers permanents et l'élimination des éléments temporaires. Seules les ouvriers enregistrés devraient entrer en ligne de compte pour le travail dans les ports.

La majorité des dockers ne bénéficie d'aucune protection contre les accidents. Il existe, il est vrai, des règlements édictés par les commissaires des ports qui contiennent, pour plusieurs ports, des prescriptions de sécurité pour la protection des dockers, mais ces prescriptions ne sont applicables qu'aux ouvriers embauchés directement par l'administration du port à l'exclusion de tous ceux qui travaillent au service d'entreprises privées. En outre, il n'y a, pour la majorité des accidents, aucun devoir légal de notification. Les engins de levage ne sont vérifiés périodiquement que dans certains ports et des données statistiques sur le nombre d'accidents dans les ports font défaut. La commission demande par conséquent qu'une vaste législation de protection ouvrière soit promulguée pour les ports et que les inspecteurs du travail soient rendus responsables de son observation.

Dans tous les ports, les heures de travail sont excessivement longues, malgré le caractère astreignant des travaux. Dans plus d'un port, chaque équipe fait de 11 à 12 heures de travail et à Bombay les équipes font 24 heures consécutives, lorsque les travaux de chargement et de déchargement sont continués la nuit. La commission propose l'introduction d'une journée de 9 heures pour les ouvriers des ports; les heures supplémentaires ne devront alors être autorisées que jusqu'à un maximum de trois heures par jour et être rétribuées à 33 1/3 % au-dessus du taux normal. L'Inspection du Travail serait chargée de surveiller l'application des prescriptions relatives à la durée du travail.

La commission a pu constater qu'en dépit de l'interdiction de faire travailler des enfants de moins de 12 ans, des enfants étaient employés pour le remplissage des soutes à charbon. Attendu que pareil travail ne convient pas du tout aux enfants, il est recommandé de relever l'âge minimum à 14 ans.

(à suivre).



# CHEMINOTS

## Combien durera la situation en Palestine?

Les conditions de travail en Palestine sont inhumaines! Voilà en quelques mots, la teneur du discours vibrant, fait au Congrès de Stockholm de 1928, par le délégué de Palestine et du mémoire, daté de décembre 1928, qui décrivait d'une manière objective les conditions existant aux chemins de fer de Palestine.

Aujourd'hui, près de trois ans plus tard, les conditions ont à peine changé. Il est vrai que les démarches de l'I.T.F., de son président et de divers députés travaillistes, eurent pour effet d'une part la reconnaissance de l'organisation comme représentante du personnel — en soi-même un progrès important mettant un terme à beaucoup de tracasseries — de l'autre quelques phrases de l'administration laissant paraître une certaine bienveillance pour les travailleurs. A quoi peut cependant servir le droit de négocier, fût-il le plus étendu, si les résultats de toutes les négociations sont négatifs?

Considéré sous l'angle formel et celui du principe, et particulièrement après la reconnaissance arrachée par l'organisation, l'action directe de l'organisation intéressée serait évidemment pour elle le meilleur moyen d'obtenir des améliorations. Mais il ne faut pas perdre de vue que les conditions locales spéciales et la sévérité des mesures de l'administration l'entravent dans tous ses gestes et lui rendent pour ainsi dire impossible de développer une action syndicale quelconque.

La reconnaissance de l'organisation, qui ne fut d'ailleurs accordée que lorsque le délégué de Palestine se trouvait déjà en route vers Londres, pour y stigmatiser à nouveau, au congrès de l'I.T.F. de 1930, la bureaucratie coloniale — n'a par conséquent apporté aucune modification notable aux conditions de travail. Il ressort des résolutions adoptées au congrès des cheminots de Palestine de cette année :

- 1°) que pour une partie du personnel, la semaine de travail de 7 jours est applicable pendant presque toute l'année et que, pour une autre partie, la semaine de travail ne consiste que de 5 jours de travail et de paye;
- 2°) que des heures supplémentaires sont fréquentes au service de l'exploitation et qu'elles ne sont pas rétribuées;

- 3°) que l'arbitraire règne dans les mesures de compression des effectifs et qu'on abuse des licenciements pour des fins de représailles;
- 4°) que l'administration règle de son propre chef les questions disciplinaires sans accorder aux agents à qui elle inflige des punitions, la possibilité de se défendre;
- 5°) que les agents accidentés ne touchent aucun secours pendant les trois premiers jours de leur incapacité au travail;
- 6°) que les agents malades doivent pourvoir eux-mêmes à leur subsistance.

Le Pacte de la Société des Nations a été signé par les puissances mandataires de leur plein gré. De son plein gré, la Grande-Bretagne s'est engagée « à assurer le traitement équitable des populations indigènes » et nous ne supposons pas qu'un gouvernement anglais, quel qu'il soit, puisse ne pas prendre cet engagement au sérieux. Cependant, le vouloir d'un gouvernement et les faits et gestes d'une bureaucratie sont des choses fort différentes. Il nous semble que la bonne volonté de Londres est honteusement contrecarrée par les agissements de la bureaucratie coloniale en Palestine. Il faut faire comprendre à cette bureaucratie qu'elle n'a pas le droit de mener sa propre politique d'arbitraire et qu'elle a le devoir de se conformer à la volonté d'un gouvernement travailliste.

## Un congrès patronal ferroviaire

En 1933, une session de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer se réunira au Caire.

« L'Association internationale du Congrès des chemins de fer est une institution scientifique. Elle se compose d'administrations de chemins de fer d'Etat et d'administrations exploitant directement des chemins de fer d'intérêt public. Les gouvernements des pays auxquels l'Association s'étend peuvent adhérer à l'Association.

Elle groupe en ce moment des chemins de fer du monde entier. Les chemins de fer du Reich et le gouvernement allemand, dont l'adhésion avait été interrompue par la guerre, viennent d'être réadmis récemment au sein de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer. Plus d'une quarantaine de gouvernements patronnent l'Asso-

ciation, paient des subventions, sous forme de cotisations, et envoient des délégués à ses congrès.

Les organes de l'Association sont : le Congrès qui se réunit tous les trois ans et la Commission permanente. Les personnes siégeant dans la Commission permanente sont individuellement élues au Congrès; les sièges ne sont donc pas attribués à des pays.

L'Association internationale du Congrès des chemins de fer ne prend pas de décisions et ne prépare, ni ne conclut des conventions internationales. Les débats de ses Congrès sont clôturés par des « constatations finales ».

Est-ce une organisation patronale? Les administrations participantes se recrutent parmi les administrations des chemins de fer d'Etat, comme parmi les administrations privées de chemins de fer. Quel est le peuple qui admettrait que l'administration de ses chemins de fer d'Etat soit membre d'une organisation patronale nationale? L'autorisation que l'on refuserait sur le terrain national serait-elle donc accordée sur le terrain international? Nous ne le pensons pas. Ajoutons que les représentants gouvernementaux au Congrès sont désignés par la voie diplomatique. Ainsi en droit, l'Association internationale du Congrès des chemins de fer est un organisme semi-public, devant relever également du droit international.

Toutefois, en fait, n'est-elle pas un organisme patronal? Ici, nous n'hésitons pas à répondre affirmativement. La participation de délégués gouvernementaux aux congrès n'y apporte guère de changement. Quelques dizaines de délégués gouvernementaux sont noyés dans les centaines de délégués des administrations de réseaux. Les délégués « patronaux » ont donc toute liberté. <sup>1)</sup>

Il est vrai que cette liberté se trouvait quelque peu limitée à la session de Madrid: deux pays, en effet, avait envoyé des délégués ouvriers et il y avait, parmi ceux-ci, le président de l'I.T.F. Qu'est ce qui en sera, à ce sujet, au Caire?

L'ordre du jour est de nouveau de nature à intéresser les milieux syndicaux. Les problèmes suivants seront examinés par 46 rapporteurs :

1. Protection des passages à niveau en tenant compte du développement moderne de la circulation sur route.
2. Procédés mécaniques d'entretien et de renouvellement des voies.
3. Relations entre le véhicule et la voie, en vue de sauvegarder la sécurité aux vitesses élevées.
4. Mesures à prendre pour augmenter le parcours kilométrique des locomotives entre deux réparations.
5. Electrification des chemins de fer au point de vue économique.
6. Construction métallique du matériel roulant.
7. Répartition du matériel à marchandises. Etude de la rotation du matériel à marchandises.

<sup>1)</sup> Du rapport du camarade Nathans sur le droit de regard international, présenté à la Conférence internationale du personnel des chemins de fer, tenue à Madrid en 1930.

8. Organisation du service des transports des marchandises de détail et mesures les plus appropriées en vue d'obtenir leur remise dans le plus bref délai.
9. *Commande automatique de la marche ou de l'arrêt des trains. Dispositifs servant à entretenir la vigilance du mécanicien.*
10. *Cas d'application de l'organisation scientifique du travail dans les services du chemin de fer. Participation du personnel au rendement et aux bénéfices.*
11. Concurrence ou transports combinés par voie ferrée et voie aérienne ou par voie ferrée et par automobile.
12. Coordination dans l'exploitation des grands chemins de fer et des chemins de fer économiques.
13. Emploi des automotrices sur les lignes secondaires.

Cet ordre du jour donne lieu au camarade Van Braambeek, secrétaire de l'Union hollandaise du personnel des chemins de fer et tramways, de faire les réflexions suivantes:

«Cet ordre du jour nous indique de nouveau clairement que l'on va examiner des questions très importantes qui peuvent, en majorité, être groupées sous le terme «rationalisation».

A notre propre congrès sur la rationalisation, du 23 mars dernier, et dans une

série d'articles que notre organe a publiés sur la question, il a été exposé clairement que de grands intérêts sont en jeu pour le personnel des chemins de fer.

On l'avait déjà compris en 1930, lorsque les administrations des chemins de fer tenaient leur congrès à Madrid et nous avons cherché à obtenir qu'un membre du Conseil du personnel des chemins de fer hollandais fût inclus dans la délégation gouvernementale à ces assises. Nos tentatives n'ayant pas abouti, ni celles de la majorité de nos organisations-sœurs, l'I.T.F. décida de convoquer à Madrid, en avril 1930, sa propre conférence, démonstration qui fut couronnée d'un plein succès.

Peut-être l'I.T.F. tentera-t-elle encore une fois de rationaliser cette méthode assez compliquée par une combinaison des deux congrès en un seul. Nous sommes curieux de savoir quel sera l'accueil que l'on fera à pareille proposition de rationalisation.

Si notre proposition est repoussée, l'I.T.F. se verra peut-être obligée de convoquer une conférence à elle, pour examiner ces questions si importantes, dût elle pour cela aller moins loin que les bords du Nil.»

## Le congrès annuel de l'Union nationale des cheminots anglais

Le congrès annuel de l'Union nationale des cheminots anglais, qui se réunit toujours pendant la première semaine du mois de juillet, a eu lieu cette année à Ipswich. Le congrès auquel participent 80 délégués, élus au scrutin par les 80 districts, occupe 6 jours, les débats étant principalement consacrés à l'examen des critiques formulées par les sections locales contre certaines décisions prises, pendant l'année écoulée, par le Comité exécutif.

Tous les trois ans, les sections ont le droit de proposer des amendements aux statuts et aux règlements de l'organisation. En raison de l'ordre du jour déjà chargé, les propositions tendant à une modification aux statuts ont dû être renvoyées cette année à un congrès extraordinaire qui se réunira à Londres, le 29 octobre prochain.

Le congrès annuel élit chaque année le président, de même que le trésorier de l'organisation et un des membres de la commission des finances; il décide en outre où se réunira le prochain congrès. Les travaux du congrès n'ont pas un caractère public, mais on s'arrange généralement de manière à tenir chaque matin une séance publique d'à peu près une demi-heure, où les représentants de la presse sont admis et où l'on discute des questions importantes d'intérêt public.

Pendant les séances du congrès de Ipswich, tenues à huis clos, il fut décidé que des conférences nationales de délégués du

personnel de la signalisation, des ouvriers des services de réparation des voitures et wagons, de même que du service des transports-marchandises et des transports routiers seront convoqués, à l'effet d'examiner des questions les intéressant particulièrement et de soumettre au Comité exécutif des propositions concernant la tactique à suivre.

Les séances publiques du congrès de Ipswich se sont occupées des problèmes suivants: 1° La demande des organisations de cheminots tendant à la création d'une organisation nationale qui engloberait toutes les formes de transport en régie publique ou se trouvant sous la surveillance des pouvoirs publics. 2° Les mesures à prendre pour sauvegarder les intérêts des cheminots dans l'exécution des projets d'électrification du réseau ferré d'intérêt général. 3° La suppression de la Maison des Lords. 4° Une protestation contre certaines extensions des heures de travail des conducteurs de véhicules affectés au service routier. 5° L'impôt sur la propriété foncière est à considérer comme un pas vers la socialisation de la terre. 6° La révision de certaines chapitres de la loi sur les syndicats de 1927 qui sont de nature à entraver le libre accomplissement des travaux imposés par les buts légitimes du mouvement syndical.

Le camarade W. Dobbie fut élu président pour l'année 1932 et il fut décidé que le prochain congrès régulier se réunirait à Folkestone. C. A. K.

## Les conditions de travail aux chemins de fer de Rhodésie.

On pourrait parler du personnel des chemins de fer de Rhodésie comme d'une société «bariolée», au sens littéral du mot. Dans le langage administratif, il se compose: 1° de ressortissants britanniques blancs; 2° d'Européens du Sud (Grecs, Portugais et Italiens); 3° de Goanais; 4° d'Asiatiques; 5° de *Cape Coloured* (nègres d'Afrique du Sud). Ce n'est que pour les blancs que nous avons pu distinguer des groupes de races; ils sont un peu plus de 3.000 sur un effectif total d'environ 20.000 unités.

Les échelles de traitements et salaires reflètent bien les conditions particulières dans lesquelles les cheminots de Rhodésie doivent vivre et travailler. Nous faisons suivre ci-après quelques chiffres (en livres sterling):

Fonctions	Salaires ou traitements		Le maximum est atteint après années de service
	Minimum	Maximum	
	£ s. d.	£ s. d.	
<b>Chefs de gare</b>	par an		
Classe spéciale . . . . .	608 0 0	708 0 0	4
1ère classe . . . . .	556 0 0	608 0 0	3
2ème classe . . . . .	504 0 0	556 0 0	3
3ème classe . . . . .	443 5 0	504 0 0	5
4ème classe . . . . .	349 10 0	443 5 0	8
	par mois		
Mécaniciens . . . . .	34 7 0	40 12 0	6
Chauffeurs . . . . .	23 2 0	28 2 0	4
Visiteurs de 1ère classe	27 15 0	30 5 0	5
Visiteurs de 2ème classe	25 5 0	27 15 0	5
Préposé aux pompes (Anglais)	20 17 6	24 0 0	6
Préposé aux pompes (Sud-Européens)	19 12 6	24 0 0	9
Préposés aux pompes (Nègres)	16 4 6	19 7 0	6
Ouvriers de l'entretien des installations télégraphiques . . . . .	29 12 6	32 15 0	6
	par jour		
Forgerons . . . . .	29 3		
Ajusteurs . . . . .	28 0		
Ouvriers spécialistes (suivant leur travail) . . . . .	19 3	24 3	
Agents des manoeuvres	17 3	21 0	7
Ouvriers de l'entretien de la voie (Anglais) . . . . .	16 1	18 7	5
idem (Sud Européens) . . . . .	14 10	18 7	8
idem (Nègres) . . . . .	12 4	14 10	5
Agents des trains . . . . .	17 1	19 7	4

Dans certaines régions, une «allocation de climat» s'ajoute à ces salaires et traitements. Elle varie entre un shilling 6 pence et 2 shillings 6 pence. Les agents pères de famille, touchent en outre pour chaque enfant une allocation familiale allant de 4 à 18 livres par an. L'allocation la plus élevée est touchée par ceux dont les salaires sont les plus bas. Les agents mariés qui ne bénéficient pas d'un logement de service touchent une indemnisation de £ 2.10.0 par mois.

Les heures de travail s'élèvent en moyenne à 8 heures par jour. Le personnel roulant touche une indemnité pour heures supplémentaires (12½ % au-dessus du

taux normal) pour tout travail effectué en excès de 182 heures par mois. Pour le travail des dimanches et jours fériés, on paie pour le travail jusqu'à 8 heures, outre le salaire régulier, une rétribution spéciale d'une demi-journée de salaire; le travail effectué en sus de 8 heures est rétribué à 50 % au-dessus du taux normal.

Le congé annuel est de 22 jours par an. Il est possible de prendre d'un trait le congé de quatre années consécutives. Les agents malades touchent pendant la première semaine de leur absence le demi-traitement et ensuite le traitement intégral.

L'âge pour l'entrée en jouissance de la retraite est de 50 ans pour le personnel de la locomotive et de 55 ans pour tous les autres agents. La pension s'élève à

1/55 du traitement moyen des cinq dernières années de service effectuées; les agents n'ont pas à verser de primes pour la retraite.

Dans les grandes lignes, l'Union des cheminots de Rhodésia est satisfaite de ces conditions de travail. Elle désirerait cependant voir augmenter le congé annuel à un mois par an. Elle voudrait aussi que les années de service accomplies dans les régions malsaines, comptent double pour le calcul de la pension de retraite. En ce qui concerne la rétribution, elle réclame un salaire minimum de une livre par jour et en outre l'application du principe, «à travail égal, salaire égal», sans différenciations de race.

ont été jetés en prison et maltraités avec la dernière cruauté. L'opinion du congrès au sujet de ces agissements fut bien exprimée par les ovations qui furent faites au camarade Mastek, relâché de prison depuis quelques mois, à qui le représentant de l'I.T.F. ne manqua pas d'exprimer les sentiments de solidarité et de sympathie de l'Internationale. Là, où elle ne réussit pas par la force, la réaction a recours à la ruse et aux intimidations. Les compressions des effectifs lui offrent un prétexte facile. Dans la crainte de perdre leur gagne-pain, beaucoup de cheminots se sont sentis contraints de quitter le syndicat. Non content de cela, le gouvernement a créé plusieurs organisations syndicales «neutres» et «non politiques» qu'il oppose aux organisations syndicalistes des cheminots.

Malgré toutes ces tentatives, la réaction n'a pas réussi à éloigner les camarades polonais de la lutte pour une amélioration des conditions de travail. La politique systématique d'intimidation s'est trouvée à la longue être inefficace: après une perte passagère d'adhérents, l'Union des cheminots polonais a pu enregistrer, ces derniers temps, un heureux accroissement de ses effectifs qui se chiffrent à présent — y compris les agents retraités — à 53.000 adhérents, chiffre de 1928.

Lorsqu'on ajoute les 9.000 adhérents qui font partie du Syndicat des mécaniciens, on arrive à la conclusion qu'un tiers environ de tous les agents des chemins de fer polonais — 150.000 unités — se trouvent organisés dans les deux groupements adhérents à l'I.T.F.

Le congrès manifesta sa volonté inébranlable de poursuivre la lutte contre la réaction, en adoptant des résolutions relatives au développement et à l'extension du syndicat. Les sections locales ont été invitées à renseigner leurs adhérents sur le caractère et les aspirations du mouvement syndical; le comité reçut mandat de reprendre une propagande active pour le recrutement de nouveaux membres et de constituer de nouvelles sections.

Le congrès ne se borna pas toutefois à une critique de la situation actuelle; il formula aussi des revendications. Une résolution fut adoptée, donnant mission au comité de s'employer pour la réalisation d'un programme de revendications comportant 25 points différents. Mentionnons, parmi les revendications principales: le paiement d'allocations aux agents devant faire du service de nuit; la suppression de tous les systèmes de primes; le relèvement des salaires des agents temporaires conformément au taux du coût de la vie; la continuation du salaire aux ouvriers commissionnés payés par jour, en cas de maladie et en cas de période de service militaire; l'extension de la législation sociale aux ouvriers non-commissionnés; la suppression du chômage partiel et la rétribution des heures supplémentaires.

## Le congrès des cheminots polonais

Le 9ème congrès de l'Union des cheminots polonais a été tenu à Varsovie, du 21 au 23 août dernier. Outre 250 délégués réguliers, des représentants des groupements syndicaux et politiques polonais, de même que des organisations-sœurs de France, de Suède, de Tchécoslovaquie, de Hollande, d'Autriche et de l'Etat libre de Danzig, participaient aux assises. L'I.T.F. y était représentée par le secrétaire de la section des cheminots qui dans son allocution exprima aux camarades polonais les sentiments de solidarité inébranlable de l'Internationale, aussi bien que des organisations adhérentes. Les délégués étrangers confirmèrent, dans des discours impressionnants, les affirmations du secrétaire de l'I.T.F. Tous les discours disaient avec combien d'attention l'on suit à l'étranger les événements de Pologne et faisaient ressortir que les camarades polonais pourront, en cas de nécessité, compter avec certitude sur l'appui de leurs collègues étrangers dans la lutte qu'ils ont à mener contre la réaction.

Après les élections des commissions, le congrès procéda à l'examen du rapport moral qui fut adopté à l'unanimité moins 4 voix.

Les autres délibérations du congrès se rapportaient principalement à la situation politique et économique de la Pologne et aux mesures de réaction dont la classe ouvrière est victime.

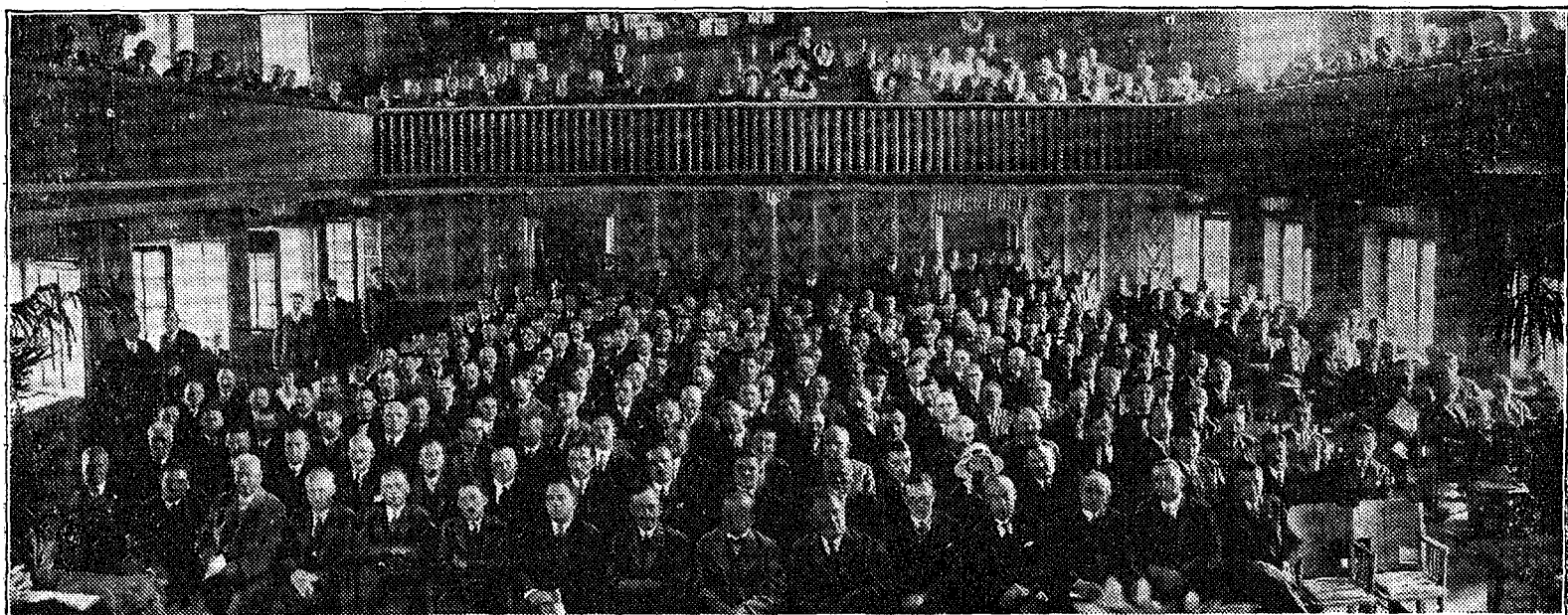
Les cheminots sont également l'objet de persécutions de la part de l'administration et du gouvernement. On cherche à récupérer les sérieux déficits d'exploitation du réseau ferré, dus, d'une part au recul du trafic et d'autre part à différentes expériences malheureuses faites par l'administration presque uniquement

aux frais du personnel. Depuis le début de l'année, les salaires et traitements des cheminots ont été réduits de pas moins de 25 à 40 %, plusieurs allocations ont simplement été supprimées ou ont été réduites, les dispositions relatives aux promotions, avancements et mises à la retraite, ont été considérablement avilies et des licenciements ont été prononcés (par mesure d'économie). On signala aussi, au cours des débats, les heures de travail incroyablement longues et d'autres anomalies.

On se rend compte combien le niveau actuel des salaires est déjà bas, en considérant le fait que la cotisation syndicale — cependant peu élevée (4 zloty par mois) — représente pour une grande partie des cheminots une demi-journée de travail.

Dans son discours, le permanent syndical Maxamin, exposa amplement la situation et critiqua et stigmatisa tous les abus. Dans une résolution adoptée à l'unanimité, le Comité de l'organisation reçut mandat de protéger, par tous les moyens, les travailleurs des chemins de fer contre les attaques de la réaction et d'avoir recours, si nécessaire, à l'arme de la grève.

Une autre résolution condamne sévèrement l'action menée depuis des années par la réaction en Pologne contre le mouvement syndical en général et contre l'Union des cheminots en particulier. Le gouvernement a recours à tous les moyens et expédients imaginables pour chercher à détruire le syndicat des cheminots polonais, ou du moins pour en entraver l'activité. On se rappelle encore nettement comment les dirigeants du mouvement ouvrier polonais



## La suppression des passages à niveau en France.

En exécution d'une décision du congrès de Londres, nous avons expédié aux organisations adhérentes un questionnaire au sujet des passages à niveau en corrélation avec la sécurité du trafic.

Nous reproduisons ci-après quelques détails sur la question en ce qui concerne la France.

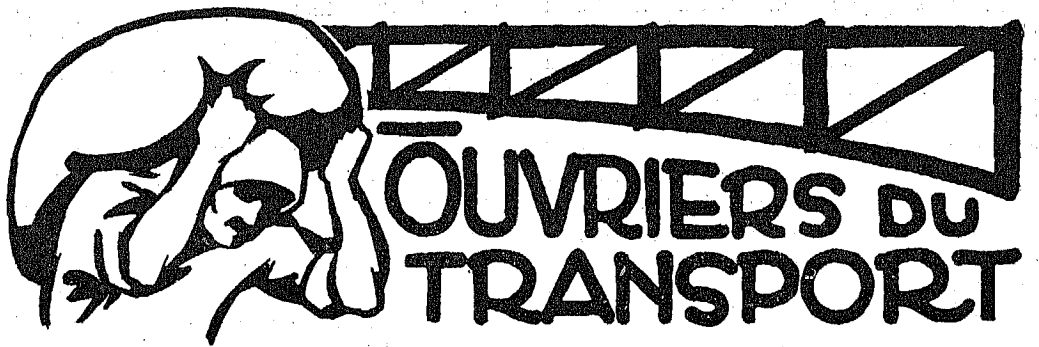
Ces dernières années, on consacre en France une attention accrue à la question de la suppression des passages à niveau. Un début a été fait en 1930, lorsque, pour la première fois, le Parlement a ouvert un crédit de 2 millions spécialement affecté à cet objet. Cette année, un crédit du même montant est prévu. Dans l'exposé des motifs du rapporteur du budget du ministère des Travaux publics, il est dit que le gouvernement a reconnu depuis longtemps que le maintien des passages à niveau est incompatible avec une circulation facile des voitures automobiles dont le nombre augmente d'année en année. De leur côté, les compagnies de chemins de fer ont reconnu les avantages que le remplacement des passages à niveau par des passages supérieurs ou inférieurs procurerait, notamment en faisant disparaître les risques d'accidents.

Pour ces raisons, le gouvernement ne permet plus, sauf dans des cas tout à fait exceptionnels, l'établissement de lignes neuves comportant la traversée à niveau d'une route nationale. Cette règle s'applique également aux voies ferrées d'intérêt local, de même qu'aux voies ferrées industrielles. D'autre part, le gouvernement a profité depuis 1918 de toutes les occasions qui se sont présentées pour supprimer des passages à niveau et notamment des circonstances suivantes :

- a) construction d'ouvrages pour l'exécution desquels les Chambres de Commerce et collectivités locales acceptaient de contribuer dans une très large mesure;
- b) augmentation du nombre des voies traversant la route, augmentation du nombre des trains, travaux de remaniement ou de quadruplement des voies etc.;
- c) construction des voies ferrées et gares détruites par faits de guerre.

A la faveur des circonstances exposées ci-dessus, vingt-six passages à niveau seulement ont été supprimés depuis 1918. Ce chiffre est infime en considération du nombre total des passages à niveau intéressant le réseau des routes nationales, à savoir d'environ 33.000. La dotation budgétaire actuelle permettrait la continuation de la politique actuelle de suppression. Il faut savoir qu'un de ces ouvrages comporte une dépense d'environ 2.000 francs. Si, par conséquent, on voulait procéder au remplacement de tous les passages à niveau, cela entraînerait une dépense d'au moins 5 milliards.

Afin de rester dans la limite des possibilités, l'administration des travaux publics a fait procéder à une enquête dont il résulte que les passages à niveau dont la suppression est urgente, sont au



## La Conférence européenne sur la circulation routière, Genève, mars 1931 (IV).

Le représentant de l'Union internationale des villes proposa que les gouvernements qui ont l'intention de procéder dans leur pays à l'introduction des nouveaux signaux, se mettent en rapport avec le Comité permanent de la circulation routière de la Société des Nations, afin d'éviter que ces signaux s'écartent des modèles adoptés. Il serait nécessaire cependant d'étendre le Comité permanent qui groupe à l'heure actuelle 9 représentants gouvernementaux de différents Etats, de manière qu'il comprenne également quelques représentants d'organismes internationaux, notamment de l'Association internationale des automobile-clubs, des organisations de travailleurs des transports et de l'Union internationale des villes. Le président de la Commission, M. Stievenard, qui est également président du Comité permanent de la circulation routière, déclara qu'il serait tenu compte de ce vœu et que des représentants des organismes cités seraient appelés à participer aux travaux du Comité de la circulation routière, si une demande dans ce sens était présentée à la Société des Nations.

Les représentants ouvriers dans la Commission présentèrent la proposition que nous reproduisons ci-après :

### EXTRAIT

*des propositions présentées par la Fédération internationale des travailleurs du transport d'Amsterdam (ci-après dénommée I.T.F.) tendant à faire modifier ou compléter la Convention internationale du 24 avril 1926 sur la circulation automobile en ce qui concerne le point II de l'ordre du jour de la Conférence, relatif à la signalisation.*

nombre de 250. Ce programme plus restreint comporterait une dépense d'environ 450 millions, chiffre encore trop élevé, eu égard aux réalisations que permet d'escompter la dotation prévue dans le projet de loi sur l'outillage national.

Un programme de première urgence a donc été établi comportant la suppression de 60 ouvrages du réseau des routes nationales, pour 35 desquels l'étude technique est très avancée et l'étude financière pourra être poursuivie dès qu'une dotation convenable aura été

La Fédération des organisations chrétiennes des travailleurs des usines et des transports s'est ralliée aux propositions de l'I.T.F.

D'une manière générale, les propositions ci-après, actuellement communes à l'I.T.F. et à la Fédération des organisations chrétiennes des travailleurs des usines et des transports, en matière de signalisation, sont conformes aux projets de signaux figurant au Livre Rouge de la Conférence et qui ont déjà été en partie adoptés par la Commission de la signalisation routière. Il suffit donc de soumettre simplement à la Conférence les propositions concrètes ci-après relatives aux signes à faire par les conducteurs de véhicules et par les agents de la police de la circulation, aux disques signalisateurs et signaux lumineux, ainsi qu'à l'éclairage des refuges, obstacles et carrefours.

En effet, les organisations susmentionnées jugent incomplets et insuffisants en pratique les travaux de la Conférence en matière de signalisation, à moins qu'il n'intervienne également des accords internationaux sur les signes à faire par les conducteurs de véhicules et les agents de la police de la circulation.

C'est pourquoi les organisations susmentionnées proposent l'institution d'une sous-commission chargée de présenter à la Conférence les propositions appropriées.

Les extraits ci-après des propositions de l'I.T.F., tendant à faire modifier ou compléter la Convention internationale du 24 avril 1926 sur la circulation automobile, doivent servir de base aux délibérations de cette sous-commission :

(à suivre).

inscrite au budget ou au compte d'outillage national.

Nous exprimons l'espoir que le mouvement ouvrier exercera une pression dans le sens voulu et que les ressources nécessaires ne tarderont pas à être disponibles.

En répondant à notre questionnaire, les organisations adhérentes faciliteront notre tâche de fournir des renseignements de caractère international et d'appuyer de telle sorte les démarches à faire dans différents pays.



# MARINS

## Le rapport de la Commission royale d'enquête sur le travail dans l'Inde. Une critique du point de vue des marins.

Par Syed Munawar, secrétaire général de l'Union nationale des marins indiens de Bombay.

Le rapport de la Commission Whitley qui a été attendu avec impatience par tous ceux qui y étaient intéressés, vient d'être publié. En tant que représentant d'une organisation de marins hindous, d'environ vingt-cinq mille adhérents, je considère qu'il est de mon devoir de présenter quelques observations critiques sur ce rapport considéré du point de vue du marin.

Il faut reconnaître que la Commission a étudié avec attention les divers problèmes qui affectent les travailleurs et les a, en général, envisagés dans un esprit bienveillant. Lorsqu'on considère l'étendue du champ de l'enquête, il faut dire cependant que le rapport est plutôt succinct. D'autre part, le fait que le rapport reflète l'opinion unanime des membres de la commission a amené, pour certaines questions importantes, des opinions trop prudentes et trop conservatrices, de même que des recommandations parfois boiteuses.

En ce qui concerne les marins, les questions relatives au salaire minimum et aux heures de travail ne sont pas traitées d'une manière satisfaisante. On peut fort bien comprendre qu'il y ait des difficultés à fixer un salaire minimum pour les travailleurs de chaque industrie et la recommandation faite au gouvernement, de faire effectuer une enquête spéciale par des fonctionnaires expérimentés sur la base du budget d'une famille ouvrière, est certainement bonne. La commission aurait pu cependant souligner l'insuffisance et le terrible manque d'uniformité des salaires des marins hindous, au sujet desquels l'Union des marins de Bombay a réuni d'amples preuves et a formulé un énergique plaidoyer pour une amélioration.

La majorité des membres de la commission a recommandé l'introduction de la semaine de 54 heures pour les ouvriers d'usine. Le service des marins ne comporte pas seulement un travail très dur, mais encore une « usure physique » et de sérieux risques. Une limitation de la durée du travail à huit heures par jour est d'une nécessité absolue pour le personnel du pont et pour celui de la machine. Leurs heures de travail pour lesquelles aucune restriction n'existe, dépassent généralement neuf heures par jour et la longueur en varie selon les exigences des officiers. Le personnel du service général, dont le travail est censé être de nature domestique, est appelé à faire 14 heures par jour en moyenne. Il

faudrait que le maximum des heures de travail soit de 8 heures par jour pour le personnel du pont et des machines et de dix heures pour le personnel du service général. Le travail réclamé et imposé en sus de ces maxima, devrait être rétribué comme travail supplémentaire au taux de 33 % au-dessus du taux normal. La Commission a fait le raisonnement que le travail à bord de navires immatriculés en dehors de l'Inde, n'était pas de sa compétence et elle a laissé l'examen de la question aux gouvernements que la chose regarde. La Commission a limité son étude aux conditions existant pour les marins se trouvant à terre, particulièrement au contrôle des méthodes d'enrôlement.

Une attention sérieuse a été consacrée aux questions de l'enrôlement des marins et du chômage qui sévit parmi eux. La Commission a recommandé la méthode pratique de leur inscription par les bureaux d'inscription maritime à Bombay et à Calcutta; la suppression, à partir du moment de l'expiration des autorisations accordées, du système des courtiers agissant comme intermédiaires pour l'enrôlement d'hommes; l'enrôlement direct de chaque marin individuellement (non pas par l'intermédiaire du *serang* ou du maître d'hôtel) et, pour terminer, une réduction radicale du nombre des nouveaux enrôlements. Ces recommandations sont en effet des suggestions sérieusement étudiées, tendant à mettre fin aux maux de la corruption et de la subornation qui sont si fréquents dans l'enrôlement des marins. Elles auront en même temps pour effet d'empêcher une augmentation ultérieure du grand nombre des marins sans travail. Toutefois, le remède, indiqué par la commission pour éliminer une partie de l'excédent des marins, à savoir de disqualifier pour le service maritime ceux qui ont chômé pendant trois ans, répugne beaucoup aux marins et, n'ayant d'ailleurs qu'une valeur académique, il est parfaitement impossible à réaliser. Cette proposition est, en effet, directement contraire à la convention internationale concernant les facilités à accorder pour l'enrôlement des marins et à la recommandation de la Commission Clow sur l'enrôlement des marins. En exécution de cette recommandation, le gouvernement de l'Inde a nommé, après avoir pris en considération le fait qu'un marin ne peut pas facilement passer à un autre genre d'occupation, à Bombay, un in-

specteur adjoint du service maritime, chargé de s'occuper de l'enrôlement des marins à tour de rôle, et il lui a donné l'instruction de faire le nécessaire pour persuader les capitaines et officiers des navires de choisir comme *serangs* et maîtres d'hôtel ceux qui ont été le plus longtemps sans travail. Si on décide d'accepter la suggestion en cause de la commission d'enquête, la question se posera de savoir s'il est sage de la part du gouvernement, d'exclure de manière permanente de l'enrôlement un groupe de marins et de les forcer, de telle sorte, à chercher du travail dans une autre industrie pour laquelle ils seraient inappropriés du fait de leur vie antérieure. Il s'agirait de savoir aussi si les organisations des marins de l'Inde se déclareraient d'accord avec l'adoption d'une pareille politique qui aurait forcément pour résultat de faire perdre leur travail à un grand nombre de marins et de jeter la détresse et le mécontentement parmi la communauté des travailleurs maritimes. Une tentative de congédier de la sorte un grand nombre de marins aurait sans aucun doute pour effet de rendre les relations tendues entre l'Union des marins et les offices d'inscription maritime du gouvernement et donnerait lieu à de l'inquiétude et à des sentiments de rancune parmi les marins qui, poussés au désespoir, pourraient se décider à commencer une action dans l'intérêt de l'ensemble des travailleurs de la mer.

En ce qui concerne l'indemnisation en cas d'accidents, la commission a fait la recommandation fort raisonnable que « de gouvernement de l'Inde et le ministre de l'Intérieur de Grande-Bretagne devront d'un commun accord étudier la possibilité d'accorder aux marins indiens le droit à une indemnisation, lorsqu'ils sont victimes d'un accident, survenu à bord d'un navire immatriculé hors de l'Inde. » La loi indienne sur l'assurance-accidents devrait en outre être applicable aux marins faisant du service dans les eaux territoriales de l'Inde et sur les navires britanniques affectés au cabotage, de même que sur des bateaux employés dans la navigation intérieure et sur les bacs publics, la limite du tonnage des navires maritimes et affectés au cabotage devrait être limitée à 50 tonneaux et il faudrait, pour terminer, que la période d'attente avant que le marin ne puisse toucher une indemnité d'invalidité soit réduite dans tous les cas de 10 jours à 7 jours.

En ce qui concerne la création de bureaux de placement comme un moyen pour diminuer le chômage, la commission fait remarquer avec une certaine malice que « il est fort peu probable que les bureaux de placement de l'Etat seraient en mesure d'offrir un nombre appréciable d'emplois, à moins que l'on ne force le patronat à faire les engagements par leur intermédiaire. Pareille contrainte serait possible dans des cas spéciaux, par exemple pour la navigation maritime ». Il faut espérer que cet argu-



ment convaincant de la Commission en faveur de bureaux de placement de l'Etat fera de l'impression sur le gouvernement et le poussera à mettre la recommandation en pratique à une date rapprochée.

En ce qui concerne l'assurance-maladie pour les travailleurs en général, les membres de la commission sont d'accord pour trouver qu'il y a un manque absolu de dispositions tendant à protéger les travailleurs malades et ils proposent que quelques employeurs combinent leurs efforts pour faire un essai dans l'octroi d'indemnités de maladie. Ces employeurs pourraient alors présenter un rapport sur les expériences acquises et cette aide patronale pourrait être complétée par des enquêtes spéciales menées par des centres qui seraient à établir le plus rapidement possible par le gouvernement. En ce qui concerne la création d'un système général d'assurance-maladie, la commission voit de formidables difficultés : celle de la nécessité du contrôle des travailleurs dans leurs villages, d'un traitement médical convenable, du manque de foi des ouvriers dans les méthodes médicales modernes etc., mais toutefois, elle reconnaît «que la maladie est un élément qui contribue à l'endettement des travailleurs» et elle insiste en faveur d'une «solution meilleure que celle proposée dans les documents qui lui ont été soumis».

Quant à l'assurance-chômage, la commission observe qu'aucune base n'existe sur laquelle un régime d'assurances de cette nature pourrait être établi. Cependant cela «ne décharge pas l'Etat de son devoir de prendre des mesures relatives

au chômage qui promettent d'être efficaces lorsque des cas de chômage se présentent», raison pour laquelle elle recommande l'examen sérieux de toutes méthodes qui pourraient servir à combattre ce fléau.

Une délégation de l'Union des marins de Bombay a été reçue, au mois de mars de l'année dernière, par le membre commercial du gouvernement de l'Inde et lui a présenté plusieurs griefs et revendications des marins. A propos de certaines de ces revendications il a été demandé à l'organisation de vouloir attendre les recommandations de la commission. La dernière phrase du chapitre du rapport relatif aux marins, phrase reproduite ci-après, fera, espérons-nous, mieux comprendre au gouvernement quel est son devoir vis-à-vis des marins, en dépit de la rédaction un peu vague de cette phrase :

«Parmi les questions auxquelles le gouvernement devrait consacrer son attention, il y a celles du fonctionnement du système actuel d'enrôlement et de congédiement des marins, de la possibilité d'un enrôlement individuel et d'un payement direct en ce qui concerne les marins subalternes, celles des salaires, heures de travail, logement à bord et des mesures prises par les sociétés de navigation en ce qui concerne le rapatriement de marins débarqués pour cause de maladie dans un autre port que le port d'engagement.»

Il appartient à présent au gouvernement d'exécuter sans délai au moins celles des réformes suggérées par la commission qui ne comportent pas de dépenses considérables, telles que par exemple

l'enrôlement direct par l'intermédiaire des syndicats, l'amélioration du logement à bord, la suppression de certaines injustices légales par une révision du Code maritime, l'amélioration de la qualité de la nourriture et l'augmentation des rations, conformément aux desiderata formulés par l'organisation.

Vu que la commission n'a pas étendu son enquête aux conditions à bord des navires, du fait qu'elle considérait que pareil sujet n'était pas de sa compétence je voudrais proposer que le gouvernement prenne sur-le-champ des mesures pour désigner une commission chargée de faire une étude sérieuse des questions mentionnées par la commission, à l'effet de pouvoir faire des recommandations tendant à réaliser des améliorations en la matière.

## Les systèmes d'enrôlement des marins dans les ports d'Anvers, Rotterdam et Hambourg. (I)

Les 31 juillet et 1er août 1931, la Commission consultative de la section des marins de l'I.T.F. s'est réunie à Amsterdam. L'Union des marins suédois avait demandé d'inscrire à l'ordre du jour de cette session la question des systèmes d'enrôlement des marins dans les ports susmentionnés. Il était évident pour nous que l'organisation avait pour objet, en mettant la chose sur le tapis, de formuler des plaintes contre les abus existants et de chercher à les extirper avec l'intervention de l'I.T.F.

Nous ne nous trompions pas. Nos camarades suédois prétendent que, dans les ports en question, on enrôle des ma-

## Journal d'un pêcheur d'Islande Peines et plaisirs d'un marin-pêcheur

Nous reproduisons ci-après la description qu'un pêcheur d'Islande fait, d'un de ses voyages, dans l'organe de la Fédération allemande des transports *Verkehrsbund*. La chose nous semble bien actualité, puisque nous venons d'entamer une enquête sur les conditions de salaires et de travail dans la pêche maritime.

*Dimanche, le 8 mars.* Nous quittons le port sur le vapeur qui a pratiqué jusqu'à présent la pêche dans la Mer du Nord. L'aspect du pont n'a rien d'agréable. Cela provient en grande partie du fait que nous nous sommes transposés de la pêche dans la Mer du Nord pour la pêche d'Islande. Deux nouveaux filets, de même qu'un nouvel appareil pour les enrôler, quatre nouveaux conduits et le reste de l'équipement nécessaire se trouvent entassés sur le pont où il n'y a plus moyen de bouger. Notre premier travail est celui de ranger le pont. Pour ce travail, on emploie les deux bordées. Notons encore que notre départ tombe un dimanche. Le marin connaît de tout, sauf le repos dominical; aussi devons nous, cette fois encore, travailler de 8 heures du matin à 5 heures  $\frac{1}{2}$  du soir avec un court repos l'après-midi. Finalement tout est rentré dans l'alignement; le bateau est appareillé.

*Nous avons travaillé jusqu'à présent 9 heures consécutives.*

Quelques lecteurs croiront peut-être que nous pouvons maintenant nous reposer. Ce sont ceux qui n'ont aucune idée de la navigation. Les marins savent que c'est le moment où les quarts sont répartis. Chacun de nous doit faire à présent 6 heures de quart de nuit, soit sur le pont, soit au service des machines. Sur le pont, il

faut faire 3 heures de barre et trois heures de vigie. Les 6 heures qui restent, on les passe dans sa couchette, exténué.

Nous avons donc, tout bien compté, travaillé en ce jour du Seigneur pendant quinze heures, sans toucher un centime de payement supplémentaire et cela pendant la période de simple navigation où nous devrions au fond nous reposer; vu que, pendant la pêche, nous sommes nuit et jour attelés à la besogne.

*Lundi, le 9 mars.* Il fait froid et humide. Mais nous devons nous remettre à la tâche pour nettoyer la première cale aux poissons. Hier, sur l'Elbe, nous n'en avons pas eu le temps, car il a fallu, comme je l'ai dit, ranger le pont. Le nettoyage des cales aux poissons est en lui-même un travail désagréable et il l'est davantage quand on se trouve à la mer. Ce travail a duré de 8 heures du matin à 5 heures  $\frac{1}{2}$  du soir, avec les repos coutumiers pour casser la croûte. Avec cela, il a encore fallu courir le quart. *Aujourd'hui, notre journée de travail est de nouveau de 15 heures.*

*Mardi, le 10 mars.* Nous faisons le quart coutumier — 12 heures chacun. Nous n'avons pas d'autre travail à faire car, heureusement, notre capitaine n'est pas un homme à chicanes et il ne réclame du travail de ses hommes que quand c'est vraiment nécessaire. Longeant le cap Duncansby, nous traversons le détroit de Pentland et nous nous trouvons dans l'Atlantique.

*Mercredi, le 11 mars.* Nous marchons à toute vapeur. La mer est agitée et de toutes parts les vagues déferlent sur le pont, de sorte qu'on est trempé. Cela ne sert à rien; nous devons quand même aller sur le pont et faire notre travail, en vêtements de toile cirée et bottes de mer. Les filets doivent être préparés.

*Nous faisons 12 heures de travail.*

*Jeudi, le 12 mars.* La tempête augmente. Nous allons à petite vapeur. Il n'y a pas moyen aujourd'hui de faire du travail sur le pont, car il y a tant de roulis et de tangage qu'on peut à peine se rendre de l'arrière à l'avant sans risquer d'être jeté par-dessus bord. Nous faisons en moyenne 3 à 4 milles.

*La journée de travail a été de 12 heures que nous avons dû effectuer en partie dans des vêtements trempés.*

*Vendredi, le 13 mars.* Le temps est un peu meilleur; vers 11 heures de la nuit, nous arrivons aux îles de Vestmanna. Vu que le temps à de nouveau empiré, nous laissons flotter le navire. *Les heures de travail sont, comme de coutume, de 12 heures.*

*Samedi, le 14 mars.* Finalement, après 6 jours de navigation, nous arrivons au lieu de notre pêche, près de Reykjanes. Les filets sont mis à la mer. Nous sommes pleins d'espoir et attendons ce que l'avenir nous réserve. Nous avons pêché aujourd'hui 200 corbeilles de poisson. (Une corbeille contient 100 livres.)

Il s'agit à présent de préparer les poissons, c'est-à-dire d'éventer et de nettoyer les poissons un à un et de les arrimer avec prudence dans la cale sur la glace. Ce travail demande beaucoup de soin, car il faut que le poisson arrive frais sur le marché.

Entretiens, la nuit est venue. Nous devons encore à présent nettoyer la deuxième cale aux poissons qui a servi jusqu'ici comme soûte à charbon. Le fait est que notre vapeur n'est pas assez grand pour transporter la quantité voulue de charbon dans les soûtes. *Notre journée de travail est aujourd'hui de 22 heures.*

*Dimanche, le 15 mars.* Notre pêche est de 400 corbeilles. Nous travaillons dans la cale pendant 18 heures. Ceux qui n'ont pas de quart à faire peuvent aller se reposer pendant quelques heures. C'est, en effet, une agréable occu-

rins sur des navires suédois, par l'intermédiaire d'individus qui exploitent ces marins et que ces enrôlements se font même à des conditions inférieures à celles prévues par le contrat collectif.

Nous croyons connaître quelque chose aux pratiques adoptées dans le temps par les logeurs et les *shippingmasters*. A l'époque où l'honteuse exploitation des marins était encore de règle à Anvers, nous avons énergiquement pris position contre ces systèmes. A ce moment — nous parlons des années 1906 à 1913 — la coutume existait à Anvers de faire payer aux marins qui voulaient s'embarquer, parfois jusqu'à un mois de solde.

Les armateurs trouvaient que c'était là une chose naturelle. La police et la justice étaient d'avis que les marins n'avaient pas le droit de protester contre de pareilles anomalies. Les consuls étrangers laissaient aller les choses. Car, bien qu'il n'y eût aucune complicité de la part des consuls, il faut savoir que l'argent volé aux marins allait pour une petite part dans la poche du logeur et pour une grande part dans la poche du *shippingmaster* qui pouvait en céder quelque chose aux employés du consulat.

L'Union belge des marins réussit à intéresser les marins, quelque fût leur nationalité, à la lutte contre les racleurs. Tous furent groupés en une organisation, sauf les équipages des lignes régulières allemandes. Nous avons alors ouvert nous-mêmes un bureau d'inscription maritime; mais on comprendra que cela n'a pas pu se faire sans difficultés sérieuses, même pas sans peines d'emprisonnement.

Grâce à notre puissance syndicale, nous avons réussi à obtenir que le *shippingmaster*, chargé de recruter les équipages, siège dans notre bureau. Il va sans dire que de cette manière, aucun marin non-syndiqué n'était enrôlé. Il fallait que le capitaine ou son mandataire viennent dans notre bureau pour choisir leur équipage. Au lieu d'être payé par les armateurs et de pouvoir se faire payer une deuxième fois par les marins, le *shipping-master* devait se contenter du salaire de recrutement payé par l'armateur. Cela lui permettait d'ailleurs encore de bien gagner sa vie.

Les armateurs belges, toutefois, entreprirent une action contre l'Union des marins. La police vint à leur aide. Une lutte de longue durée était déclenchée.

D'abord, nous avions cherché à fonder, avec l'intervention du Conseil municipal, un bureau de placement pour marins. La municipalité voulait bien nous aider, mais les armateurs ne voulaient pas entendre parler d'accorder aux marins un certain droit de regard dans la gestion de ce bureau. Dans le bureau créé par nous, les marins étaient inscrits suivant 4 classes, à savoir :

- 1°) le personnel de la machine;
- 2°) le personnel du pont;
- 3°) le personnel de la maistrance;
- 4°) le personnel du service général.

Chaque homme recevait une carte d'inscription; lorsqu'il s'agissait de recruter un équipage, on admettait dans la salle d'attente, où les officiers pouvaient faire leur choix, le double des hommes nécessaires, choisis parmi les

marins les premiers inscrits; ceci afin de permettre aux officiers une certaine liberté dans leur choix. Il va sans dire que les hommes qui avaient fait le dernier voyage sur le navire en cause avaient la préférence.

Les armateurs belges qui voyaient d'un œil d'envie la position que nous avions conquise, se virent bien obligés, pour pouvoir nous attaquer, de fonder eux-mêmes un bureau d'inscription maritime.

Par notre action, nous avons réussi à nous concilier l'opinion publique qui estimait «qu'il était injuste que le marin dût renoncer à une si grande partie de son salaire, pour pouvoir travailler.»

Les armateurs belges — et les armateurs étrangers également — comprenaient cependant, que si l'on réussissait à briser l'influence des logeurs et des racleurs, il ne serait plus aussi facile d'enrôler des jaunes en temps de grève. C'était précisément sur l'aide de ces braves gens qu'on comptait pour recruter en temps de lutte des briseurs de grève dans les villages et à l'étranger. Lorsqu'on compte qu'il y avait dans le temps à Anvers une bonne centaine de ces racleurs de toutes nationalités, parmi lesquels il y avait des hommes du moindre aloi, on comprendra que cela ne leur faisait ni chaud ni froid que les marins perdent une lutte, par l'enrôlement de briseurs de grève.

Il faut reconnaître qu'à cette époque, les marins avaient plus d'énergie et de combativité, que ce n'est le cas pour les jeunes marins de nos jours. L'exemple suivant en est une illustration.

(à suivre).

pation de dimanche que d'égorger 400 quintaux de poissons, de les arrimer et de les mettre sur la glace. C'est vraiment dommage qu'un de ces pasteurs qui nous racontent toujours de si belles choses sur la sainteté du dimanche, ne puisse pas être présent. Il pourrait nous chanter un psaume; cela nous réchaufferait peut-être les doigts.

*Lundi, le 16 mars.* Le produit de notre pêche est de 350 corbeilles. Nous travaillons dans les poissons pendant 16 heures, à quoi il faut ajouter encore 2 heures pour le remmaillage des filets. Pendant la nuit, le temps devient si mauvais que nous devons nous rapprocher de terre et laisser flotter le navire. Le pont et les filets sont complètement couverts de glace.

Nous faisons trois heures de quart à tour de rôle.

*Mardi, le 17 mars.* Le temps est toujours à la tempête; il fait très froid. Nous naviguons près de terre.

Notre journée de travail n'est aujourd'hui que de 11 heures. Nous remmaillons nos filets et faisons trois heures de quart la nuit. Il n'est pas question de pêche par ce temps.

*Mercredi, le 18 mars.* La mer s'est quelque peu calmée. A 10 heures du matin, nous remettons les filets à la mer. Nous pêchons 300 corbeilles de poisson.

Aujourd'hui notre journée est de 16 heures.

*Jeudi le 19 mars.* Le temps s'aggrave de nouveau au point que nous ne pouvons songer à continuer la pêche. Nous nous occupons du reste des poissons, pris pendant la nuit et laissons flotter le bateau.

Notre journée de travail n'est que de 9 heures aujourd'hui, ce que nous notons comme une chose exceptionnelle.

*Vendredi, le 20 mars.* Le temps est un peu meilleur. Le filet est remis à la mer. Mais il

fait horriblement froid. Le filet et les cordages sont raidis par le gel. Il en est de même pour nos doigts et nos outils. Le produit de la pêche est de 300 corbeilles.

Par ce froid de loup, nous devons travailler 17 heures.

*Samedi, le 21 mars.* Notre dernier jour de pêche. Nous prenons 400 corbeilles. Nos heures de travail sont de 20 heures, coupées de courts intervalles, mais nous avons accompli le travail. Nos cales aux poissons sont pleines et nous espérons toucher la récompense de nos efforts.

*Dimanche, le 22 mars.* Nous remettons le navire en ordre et nous nous mettons en route vers l'endroit où aura lieu de déchargement.

Notre journée de travail est de 12 heures.

*Lundi, le 23 mars.*

Notre journée de travail est de 12 heures.

*Mardi, le 24 mars.* Nous arrivons à 6 heures du soir à Aberdeen où nous avons instruction de décharger notre pêche.

Aujourd'hui nous n'avons fait que 9 heures de travail. Finalement, nous pouvons redevenir des hommes pendant quelques heures et dormir tout notre soûl.

*Mercredi, le 25 mars.* On décharge le poisson, environ 2.000 corbeilles. Le produit net de la pêche est de 6.355,37 marks.

Le voyage a duré 18 jours. Nous avons travaillé pendant ces 18 jours 250 heures, soit 14 heures par jour en moyenne. Ce travail est récompensé par un salaire de 120 marks, à savoir 88 marks de solde plus 32 marks de part de pêche.

Ceci revient à dire qu'on nous paie pour ce travail d'esclaves un salaire horaire de 48 pfennigs.

Lorsqu'on considère que nous devons effectuer notre dur travail, le jour comme la nuit,

par la tempête et la pluie, par le gel et la neige, le dimanche et la semaine, sur un navire balloté, parfois trempés jusqu'aux os et constamment en danger de mort, et que, d'autre part, nous ne touchons que 48 pfennigs par heure, on se demande vraiment où les armateurs prennent le courage de nous proposer une diminution de notre solde.

Nous sommes persuadés que si les armateurs participaient de temps à autre à un voyage, comme matelot ou comme chauffeur, au lieu de diriger leur flotte de leurs fauteuils, ils en auraient bien vite par-dessus la tête.

A présent la conclusion :

Notre voyage a duré 18 jours. Nous avons travaillé 250 heures, soit 14 heures par jour et pris et préparé pendant ce temps 2.000 quintaux de poissons. Notre pêche a donné un produit de 6.355,37 marks, c'est-à-dire 6 pfennigs par 100 livres de poissons et par homme. Suivant ces chiffres, une livre de poisson rapporte environ 3 pfennigs; un prix minime. Cependant, lorsque le poisson a passé de la criée au commerçant de gros, de celui-ci au commerçant de détail et ensuite à la ménagère, il se trouve qu'il a changé à son avantage, car la ménagère ne pourrait pas l'acheter 3 pfennigs, mais elle doit payer jusqu'à 400 et 500 fois ce prix.

On voit donc que le pêcheur n'a qu'une maigre part dans le produit de la pêche, malgré ses heures de travail longues et pénibles. Or, l'armateur estime que cette part est encore trop grande et doit être réduite.

Chaque personne impartiale dira que c'est là un dessein anti-social et que les travailleurs ne sauraient y consentir.

Les travailleurs de la grande pêche, en tout cas, ne sont pas disposés à se laisser rogner encore une partie de leurs modestes revenus.

# L'injuste sort des marins de l'Inde

Par Sayed Munuwar, secrétaire général de l'Union nationale des marins indiens à Bombay

## II

L'article 253 détermine la procédure à suivre pour cet enregistrement et spécifie les détails que le registre doit contenir. Il est donc évident que les marins hindous sont exposés à tous les maux de la corruption et aux misères du chômage, en raison de l'absence des dispositions voulues dans cette loi qui est censé avoir été promulguée pour la sauvegarde de leurs intérêts.

En ce qui concerne le tableau des rations le chapitre XII de la loi anglaise place les marins sur le même pied que les passagers de troisième classe. Elle prévoit pour eux un tableau de rations qui comprend entre autres 4 onces de viande et env. 3 onces de beurre par jour, de même qu'une quantité suffisante de café et d'autres articles nécessaires. Le tableau des rations, prévu dans le contrat d'engagement, stipulé par le Code maritime indien, accorde aux marins hindous, lorsqu'ils se trouvent à la mer et en cas de temps normal, rien que 2 onces de graisse de buffle par jour, 4 onces de viande deux fois par semaine, pas de café ni de lait. Dans le port et, en cas de temps froid, les rations sont un peu augmentées. L'Union des marins à Bombay a, à plusieurs reprises, souligné l'insuffisance des rations accordées et elle a réclamé qu'on donne aux marins hindous le double des rations autres que le riz, la farine, le *dal* (sorte de vesce), le poisson séché et le curry, que le café et le lait soient inclus dans le tableau et que le tableau des rations modifié soit incorporé dans le rôle d'équipage. Une autre preuve de la différenciation qu'on fait entre les anglais et les hindous nous est donnée par le fait que dans le cas d'une réduction des rations ou d'une diminution de la qualité, la compensation maximum payable à un marin européen, ou autre personne embarquée aux mêmes conditions, est, suivant l'article 86 de la loi indienne, de 8 annas et seulement de 3 annas, lorsqu'il s'agit d'un lascar ou d'un marin indigène.

Dans la question des heures de travail aussi, les marins hindous sont beaucoup moins bien traités que les équipages européens. Tandis que dans le cas de ces derniers, les heures de travail sont généralement réglées par la loi ou par contrat collectif et qu'il y a même une active propagande pour l'introduction générale de la journée de 8 heures, comportant le paiement de toutes les heures de travail supplémentaires, les heures de travail sont, dans le cas des marins hindous, fixées, suivant leur bon gré, par le capitaine, le mécanicien ou le commissaire de bord. En ce qui concerne le personnel de pont, les heures de travail sont généralement de 10 ou même davantage; pour le personnel des machines, la journée de travail est de 9 à 10 heures, tandis que les agents du service général, qui doivent

accomplir des travaux de caractère domestique, font des journées de travail d'au moins 14 heures. On ne paie aucune allocation pour heures supplémentaires, attendu que le nombre des heures de travail n'est pas limité. Les marins sont censés être de service pendant tout le temps qu'ils se trouvent à bord du navire. D'autre part, si un homme refuse de faire du travail, même après qu'il a accompli sa tâche journalière, il est assujéti aux dispositions disciplinaires prévues à l'article 99 de la loi indienne, qui le rend passible d'une amende jusqu'à un maximum de 1.000 roupies ou à une peine d'emprisonnement de deux ans au maximum ou encore des deux. L'article correspondant de la loi anglaise (article 220) ne spécifie pas de manière expresse la nature et l'importance de la peine qui peut être infligée à un marin pour refus ou omission d'accomplir un acte légalement prescrit; il spécifie simplement que dans pareil cas le marin est coupable de «mauvaise conduite».

En ce qui concerne l'emploi des heures de congé, la loi indienne ne stipule rien. L'article 259, par contre, de la loi anglaise prévoit ce qui suit:

«Le conseil municipal d'un port du Royaume-Uni ou d'autres autorités publiques ou organismes, créés dans un but d'intérêt public ayant un lien avec le bien-être des personnes employées dans la marine marchande britannique ou avec la direction de docks et havres ou encore dans d'autres buts d'intérêt public ayant un lien quelconque avec la navigation, ont la faculté, avec le consentement des pouvoirs locaux, de destiner un terrain déterminé de leur territoire à la fondation d'une Maison du Marin. Ils peuvent dans ce but employer ou louer ce terrain ou en confier l'exploitation à des fiduciaires avec la faculté pour ceux-ci de nommer de nouveaux fiduciaires, si cela leur semble utile».

Bien que la loi indienne ne contienne aucun article qui corresponde à l'article ci-dessus de la loi anglaise, il faut dire, à l'avantage de la ville de Bombay, que l'on s'y occupe en ce moment de la construction d'une Maison du Marin et que, probablement, cette maison pourra être mise en exploitation dans environ 6 mois. De cette manière, les marins indiens sauront où aller pendant les périodes d'attente et ce foyer sera de manière générale profitable à leur bien-être pendant les périodes où ils se trouvent dans le port.

Une question qui a un lien direct avec celle de l'occupation des heures de loisir, est celle du logement des marins dans le port. Les articles 214 à 217 de la loi anglaise donnent aux autorités locales dans un port maritime, le pouvoir de rendre des décrets réglementant le renvoi des marins et l'inspection et les conditions hygiéniques des maisons de logement des

marins, d'imposer aux logeurs le respect de ces décrets sous peine d'une amende de 100 livres au maximum et d'empêcher que ces logeurs volent les marins en leur faisant payer des sommes excessives. Bien que pareille protection légale soit d'une nécessité urgente pour les marins hindous, la loi indienne ne contient malheureusement aucune disposition de ce genre tendant à sauvegarder leurs intérêts. En ce qui concerne l'emploi des heures de loisir à bord, la loi anglaise ni la loi indienne ne contiennent des dispositions à ce sujet.

Occupons-nous à présent du logement à bord. L'article 210 de la loi anglaise prévoit que chaque marin a droit à un espace ayant pas moins de «72 pieds cubes» et de pas moins de 12 pieds carrés de superficie du sol. L'article 90 de la loi indienne n'accorde par contre que 36 pieds cubes et 6 pieds carrés de superficie au logement d'un marin hindou dans le gaillard d'avant, tandis que chaque marin ou apprenti européen a droit à 60 pieds cubes et 10 pieds carrés d'espace. Ici encore, la loi aurait donc besoin d'être modifiée, afin que les marins hindous puissent bénéficier d'un confort raisonnable.

En examinant la question de l'indemnité en cas d'accidents, nous constatons que la compensation à laquelle ont droit les marins indiens lorsqu'ils sont victimes d'accidents survenus pendant leur travail à bord, est très basse en comparaison de celle qui est versée aux marins anglais. Il n'est que juste qu'un marin accidenté hindou touche les mêmes indemnités qu'un européen, lorsqu'on prend en considération que la grande majorité des navires sur lesquels sont enrôlés des équipages hindous, sont immatriculés dans la flotte marchande du Royaume-Uni ou d'autres pays européens.

Les injustices et griefs exposés ci-dessus et l'urgente nécessité de revoir la loi maritime de l'Inde, de manière à donner aux marins hindous de meilleures conditions de travail et la protection légale voulue, ont été exposés, le 1er mars 1930, au membre commercial (*Commerce Member*) du gouvernement de l'Inde à New-Delhi, par une délégation de l'Union des marins indiens à Bombay.

Il a été demandé à cette occasion aux délégués syndicaux d'attendre quelles seraient les recommandations de la Commission royale d'enquête sur le travail dans l'Inde. On s'attend à ce que le rapport de cette Commission soit prochainement publié. Nous savons qu'elle a mené une enquête très étendue et exprimons l'espoir que les recommandations de ladite Commission engloberont toutes les questions brûlantes qui intéressent les marins, et que le gouvernement se rendra pleinement compte de toutes les déficiences et de toutes les injustices légales qui frappent les marins de l'Inde et procédera, soit à une révision de la loi, soit à l'incorporation de nouveaux articles dans le contrat d'engagement, de manière à remédier au misérable sort des marins hindous.