

REVUE

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAÎT 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:

- La situation actuelle du monde. . . 26
- A travers le monde 27
- Communications du Bureau 27
- Giovanni Tamò n'est plus. 27
- Alex Brandt est mort 27
- La terreur en Chine 28

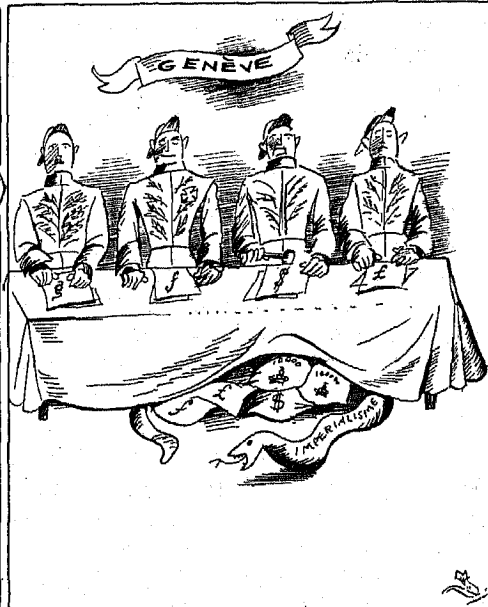
Chemins de fer: La suppression des passages à niveau en Allemagne et en Autriche. 29

- La nationalisation des chemins de fer français 30
- Les indemnités et allocations du personnel des locomotives en Allemagne. 32

Ouvriers des transports:

- Les victimes du travail. 33
- Enquête concernant les méthodes d'embauchage de la main-d'œuvre dans les ports (II). 34

- Marins: Les victimes du travail. . . 35**
- Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche (II). 35



ILLUSION ET RÉALITÉ

La situation actuelle du monde

Au cours d'une conférence nationale de la section des conducteurs d'automobiles, tenue à la fin de l'année dernière, le camarade Auguste Forstner, président de la Fédération des ouvriers des transports d'Autriche, a parlé sur le thème suivant : « Crise économique, capitalisme et socialisme ». Bien que le sujet ait été traité par lui avant tout au point de vue autrichien, les conclusions qu'il dégage des faits exposés ont une valeur si générale, que nous avons tenu à en reproduire une partie ci-dessous.

La bourgeoisie, depuis qu'elle est seule maîtresse du pouvoir, ne songe qu'à priver le peuple travailleur de ses droits, à l'asservir économiquement et à l'exploiter sans mesure. Au commencement, la classe dominante a usé de moyens légaux. Leur inefficacité une fois démontrée, elle a passé à la force et foulé aux pieds la loi, le droit et la justice. Les grands coquins ont été laissés en liberté mais, par contre, on a puni les citoyens honnêtes qui se dressaient contre ce scandaleux laisser-faire. Sous prétexte de protéger les citoyens contre la terreur des organisations ouvrières, on menace de réclusion les travailleurs voulant user des droits que leur confère leur qualité d'homme et de citoyen, pour obtenir de meilleures conditions d'existence pour eux et leurs familles. D'autre part, on ferme coupablement les yeux sur les violences des éléments réactionnaires, les coups de force de nos ennemis de classe. Avec la complicité de politiciens en vue des milieux gouvernementaux, des banquiers, des représentants de la grosse industrie et de la grosse propriété foncière, des aristocrates et des généraux équipent militairement des bandes fascistes, et les lancent à travers de tranquilles quartiers ouvriers qu'elles terrorisent, assassinant non seulement des ouvriers désarmés, mais même des enfants. Toutefois, sur ces terroristes d'extrême-droite, la main de la justice ne s'appesantit pas. Ceux-là mêmes qui se sont rendus coupables de haute-trahison, qui ont cherché à renverser de main armée les institutions républicaines au profit de la monarchie ou de la dictature, échappent aux tribunaux, tandis que les travailleurs qui ont voulu défendre contre ces bandes leur liberté et leur existence, sont condamnés à de lourdes peines. Ceci n'est possible que dans un pays dont le gouvernement est réactionnaire et n'a plus aucun respect des lois de la république, dans un Etat où les hauts fonctionnaires aussi bien que ceux qui sont revêtus des plus hautes charges gouvernementales, se prêtent, directement ou indirectement, à tous les plans qui leur permettront d'assouvir la haine qu'ils ont vouée à la classe ouvrière. Les éléments réactionnaires de l'Etat veulent profiter de la misère dans laquelle le capitalisme a précipité les travailleurs pour les soumettre politiquement et économiquement. Pour eux, la crise mondiale qui a aggravé la misère du peuple, est la bienvenue, car

elle va leur permettre de poursuivre leurs plans criminels.

La classe bourgeoise régnante ne veut pas entendre parler de la seule solution véritable: la prise du pouvoir par le peuple, la socialisation des moyens de production qui, par une réglementation rationnelle de la production, permettra à chacun de travailler selon les besoins, et présidera selon les règles de l'équité, à une distribution des denrées alimentaires et des articles de première nécessité, en un mot, organisera la production et les stocks selon un plan déterminé. Les capitalistes et leurs valets veulent, eux, accomplir un coup d'état avec l'appui de leurs mercenaires, les bandes armées de la *Heimwehr* et des croix-gammées, mettre fin aux institutions démocratiques de la Confédération, des provinces et des communes, abattre le prolétariat, le réduire à leur merci et, profitant de la terrible détresse et de la profonde misère du peuple asservi, fortifier et reconstituer le système capitaliste.

Ce qui a été tenté en Italie, en Hongrie, en Yougoslavie et dans d'autres Etats encore, doit à présent être poursuivi en Allemagne et en Autriche, jusqu'à ce que, dans tous les pays, les conditions du prolétariat soient plus misérables qu'elles ne l'ont jamais été. Ainsi, s'appuyant sur la force armée, les empereurs et les rois, les dictateurs et tous les sbires du capitalisme pourront de nouveau régner despotiquement sur le peuple.

C'est avec la dernière énergie que le prolétariat de tous les pays doit résister à ces tentatives.

Telle est la tâche de la classe ouvrière!

Ne vous laissez pas aveugler par des mots d'ordre et des promesses qui laissent entrevoir monts et merveilles; une fois arrivés au pouvoir, avec l'aide des *Heimwehren* et des Croix-gammées, les capitalistes n'auront plus besoin de l'aide des travailleurs et c'est avec raillerie et mépris qu'ils se débarasseront de ceux qui auront suivi les mauvais bergers. C'est trop tard, que ces travailleurs s'apercevront qu'ils ont ajouté foi à des promesses mensongères et à des devises creuses. A ce moment, ils ne seront plus en état de réparer les torts qu'ils auront causés à leurs frères de classe et à eux-mêmes. La misère du peuple travailleur sera alors incommensurable.

Travailleurs! Ne demeurez pas à l'écart,

ne restez pas indifférents! Raliez-vous à vos camarades de classe, affiliez-vous aux organisations politiques et syndicales, aux formations armées du prolétariat, exposez à ceux de vos collègues qui sont encore éloignés de notre mouvement, quelle est clairement la situation. Travaillez avec nous à l'introduction de nouvelles formes économiques, à la réduction des dépenses administratives improductives, à la liquidation des traités de paix imposés aux Etats vaincus, à l'annulation des dettes de guerre, à la suppression du protectionnisme douanier excessif, à la conclusion de traités de commerce entre tous les Etats, y compris l'U. R. S. S., à l'adaptation de la durée du travail aux besoins de la consommation; employez-vous pour arrêter la course aux armements, pour le licenciement des armées permanentes, la libération de tous les peuples de la terre du joug étranger, la construction, à l'aide des deniers publics et en nombre suffisant, de logements ouvriers salubres, l'octroi d'allocations suffisantes à tous les ouvriers que des circonstances, indépendantes de leur volonté, ont privés de leur gagne-pain.

Il semble vraiment que le capitalisme n'ait plus ni la force de faire sortir l'économie du chaos où elle se trouve, ni la capacité de gouverner l'Etat. Nous sommes au seuil d'une transformation de l'économie.

Nous nous trouvons en pleine crise, entraînés dans un processus qui finalement conduira à la prise du pouvoir par le prolétariat dans le monde entier. Le prolétariat doit unir ses forces et ne pas les épuiser en des luttes fratricides. Il doit être prêt au combat afin de disposer, le moment décisif venu, de la puissance nécessaire pour prendre en mains la direction des affaires publiques.

Ce n'est certes pas l'Autriche qui pourra faire pencher la balance; elle est trop pauvre et trop peu importante. C'est aux grands Etats capitalistes qu'est réservé ce rôle. Mais ceci ne libère pas la classe ouvrière autrichienne du devoir de défendre sa peau, de refuser de supporter seule les sacrifices qu'entraîne la débâcle du capitalisme. La classe ouvrière doit à tout moment être prête à accomplir ce que l'heure exige.

La crise mondiale actuelle et la misère des travailleurs viennent encore d'être aggravées par le protectionnisme exagéré qui a suivi, en Angleterre, la défaite des travaillistes et l'avènement au pouvoir des conservateurs. Il est à craindre que cet événement ne réduise au chômage de nouvelles dizaines de milliers d'ouvriers, en Europe et en Amérique. L'interdépendance des événements économiques et politiques apparaît nettement dans les divers pays. Ceci doit encourager le prolétariat à opposer au capitalisme, un front international uni.

A TRAVERS LE MONDE

Une lutte courageuse contre le fascisme

C'est dans des conditions particulièrement difficiles que les travailleurs italiens luttent contre leurs oppresseurs fascistes qui ont «légalement» supprimé la lutte des classes. De lourdes peines menacent ceux qui osent différer d'opinion avec les dominateurs et qui sont, malgré tout, déterminés à mener sans égards la lutte des classes. La déportation est encore la punition la plus «clémentine». Les chiffres suivants, clandestinement répandus en Italie, donnent une idée du sort de ces déportés :

Parmi les 500 personnes déportées l'année écoulée dans l'île de Lipari, 118 ont contracté la tuberculose, 43 furent blessées par la milice fasciste, 37 durent être envoyées dans des asyles d'aliénés, quatre se suicidèrent, une fut tuée par la milice par un coup de baïonnette à la gorge, deux furent assommées à coups de bâton. 107 déportés furent condamnés à des peines d'emprisonnement, allant de trois à dix mois, qu'ils durent purger dans l'horrible prison de la petite île.

Malgré le sort cruel qui attend tous ceux qui se dressent contre la tyrannie fasciste, les cas de courageuse combativité, ne sont pas rares. Le 3 février dernier, une quantité d'écrits antifascistes a été lancée des terrasses de la Piazza di Negro à Gênes. C'étaient des publications du groupement «Giustizia e Libertà», du Parti socialiste et de la C. G. T. italienne. Il y avait des feuilles volantes destinées spécialement aux chômeurs, des exemplaires de la «Tribuna dei Ferrovieri», du journal «Avanti», d'une brochure contenant le testament politique de Lauro de Bosis. Cette audacieuse distribution d'écrits était particulièrement destinée au personnel de la gare de marchandises qui se trouve au-dessous de la Piazza di Negro. Le geste a pleinement réussi car, avant que la police ne pût intervenir, les papiers avaient déjà été recueillis par les ouvriers, cheminots et autres personnes qui se trouvaient dans la gare.

Le fascisme brutal et lâche ne pourra pas, à la longue, se maintenir devant une telle force morale de militants inconnus.

La chronique d'une grève en Pologne

Lodz, le 17 janvier. Ce jour, les agents des tramways ont déclaré une grève contre la direction de la compagnie des tramways qui veut leur imposer des avilissements. Les grévistes ont formulé les revendications suivantes: 1^o semaine de 46 heures; 2^o mise en vigueur de deux tours de service entre 6 heures 30 et 22 heures 30; 3^o conclusion d'un contrat collectif, en maintenant les salaires actuels; 4^o promesse qu'il ne sera pas procédé à des compressions des effectifs.

Le 18 janvier. La grève est poursuivie dans toute son ampleur; aucune voiture n'a quitté le dépôt.

Le 20 janvier. Devant l'attitude intransigeante de la direction, l'assemblée du personnel, tenue cette nuit, a décidé que les ouvriers des ateliers et de la voie entreraient à leur tour en grève. La direction a invité le personnel à reprendre immédiatement le service aux conditions fixées par elle. Les négociations n'ont abouti à aucun résultat.

Le 22 janvier. L'attitude de la direction empêche absolument la continuation des pourparlers. En se soumettant aux prétentions patronales, le personnel des tramways perdrait tous les droits acquis au prix d'âpres luttes. La direction a l'intention de mettre en service 40 convois de tramways conduits par des «jaunes».

Le 29 janvier. La direction a mis en service 40 tramways; ils sont montés par des employés de l'entreprise, membres du Syndicat fasciste des travailleurs intellectuels. Les rues dans lesquelles circulent ces convois, sont occupées par des policiers, armés de carabines. Des patrouilles de police parcourent la ville. On a fait venir des policiers des localités environnantes. La déclaration d'une grève générale à Lodz est envisagée.

Le 30 janvier. La totalité du personnel des services publics a fait une courte grève de protestation. Malgré cela, la direction des tramways a réussi à réinstaurer presque entièrement le service. Une partie des grévistes sont retournés au travail. La grève est pour ainsi dire anéantie.

Le 5 février. Tous les agents, ayant repris le service après la grève échouée, ont dû signer une déclaration disant qu'ils acceptent les nouvelles conditions de travail. La semaine de 46 heures a été maintenue, mais des prolongations de la journée de travail en sus de 8 heures sont admises; les dispositions relatives au congé annuel ont été avilies; le délai-congé a été réduit de 3 mois à 2 semaines. La direction de la Compagnie des tramways a refusé la réintégration de 51 grévistes, en alléguant que leur attitude particulièrement agressive a porté atteinte aux intérêts de l'entreprise. Les travailleurs ont fait appel de cette décision auprès de l'Inspection du travail, mais leur demande a été repoussée.

C'est ainsi que l'on traite dans la «libre» Pologne, des ouvriers qui ne veulent pas autre chose que le maintien de leurs conditions, déjà vraiment peu brillantes.

Alex Brandt est mort



La A.I.O.M., l'Association internationale des Officiers de la Marine marchande, depuis de nombreuses années l'alliée fidèle de l'I.T.F. dans sa lutte pour une amélioration des conditions de travail de tous les gens de mer, a été frappée par une perte

sensible. Le 17 février Alex Brandt, son secrétaire, est décédé à Anvers.

Un grave mal avait fait de lui un invalide, il est vrai, mais un invalide qui toujours à nouveau se traînait au travail qui lui était cher. Un accident fut cause de ce que la mort de ce camarade, sérieusement atteint, survint plus tôt que ne l'attendaient ses amis et collaborateurs.

Alex Brandt naquit le 17 janvier 1874. En 1892, à l'âge de 18 ans, il partit pour la mer et jusqu'en 1905 il navigua, occupant différents grades, la plupart du temps sur des bateaux-citernes. Dans le courant de cette année, il fut promu premier mécanicien, à la maison d'armement belge *Deppe*, faisant le service vers l'Amérique du Sud. C'était pendant la guerre mondiale encore, qu'il prit l'initiative de la constitution de la U. O. M., l'Union des officiers belges, qui fut fondée à Rotterdam, le 17 mars 1918. Il en devint le secrétaire. D'un commun accord avec les organisations hollandaises d'officiers et de mécaniciens de bord, il donna le branle à la constitution de l'Internationale des officiers qui le revêtit aussi des fonctions de secrétaire.

C'est dans ces fonctions que nous avons appris à le connaître comme un travailleur énergique et dévoué, comme un militant conscient, comme un dirigeant réfléchi et capable, comme un bon et fidèle camarade.

Si tous les travailleurs maritimes syndiqués, les hommes du pont et les officiers, le personnel des chaufferies et les mécaniciens,

les agents du service général et les radiotélégraphistes, constituent à présent un front uni contre l'armement, ce n'est pas en dernier lieu grâce aux efforts du défunt.

Le souvenir de Alex Brandt restera vivant dans l'I.T.F.

Giovanni Tamò n'est plus

Le 6 mars, notre vaillant camarade Giovanni Tamò, vétéran de la Fédération suisse des cheminots, est décédé, des suites d'une opération, à l'âge de 71 ans.

Aucun de ceux qui ont participé à la Conférence internationale des Cheminots tenue à Bellinzona, en 1925, manifestation à la préparation de laquelle Tamò avait travaillé avec l'ardeur et l'enthousiasme qui le caractérisaient, n'oubliera la noble figure, la vivacité, la bonté, l'extraordinaire vitalité de corps et d'esprit de ce militant de la première heure, de ce pionnier de l'organisation syndicale des cheminots et de la nationalisation des chemins de fer suisses.

En Giovanni Tamò, les travailleurs du rail perdent le plus fidèle des camarades, le parti socialiste un de ses membres les plus actifs et la génération qui monte un exemple de probité, d'énergie et de dévouement.

Giovanni Tamò! L'Internationale des ouvriers des transports gardera vivants ton souvenir et ton exemple.

Communications du Bureau

Le Congrès général de Prague

L'ordre du jour provisoire du congrès de Prague a été expédié aux organisations adhérentes.

Cotisations reçues:

Pour 1931	
Union des employés des chemins de fer de Norvège	fl. 123,50
Union des cheminots lettons	424,40
Pour 1932	
Union des cheminots polonais	900,—
Union des marins de Finlande	20,40
Union des cheminots norvégiens	513,53
Union des travailleurs des transports de Norvège	646,80
Union des marins suédois	499,36
Centrale belge du personnel des tramways et vicinaux	200,—
Fédération française des syndicats maritimes	120,—
Union danoise des chauffeurs de navires	170,—
Union des cheminots bulgares	363,72
Union des travailleurs des transports de Suède	2.276,—
Fédération nationale des cheminots luxembourgeois	400,—
Syndicat National du personnel des Ch. P. T. T. M. A. de Belgique	1.000,—

Congrès

Syndicat des conducteurs d'automobiles esthoniens le 21 mars 1932.

Fédération nationale des cheminots luxembourgeois, les 9 et 10 avril 1932.

Fédération allemande des travailleurs des transports et services publics, du 28 août au 4 septembre 1932

Nouvelle adresse

L'adresse du Syndicat des agents des tramways de Yougoslavie, *Savez Tramvajskih i Elektrofabričkih Radnika Jugoslavije* est: Nemanjina ul. 28, Belgrade.

LA TERREUR EN CHINE

Pendant son séjour en Chine, le camarade Fimmen a été saisi de la demande de vouloir intervenir en faveur du secrétaire du *Pan-Pacific Trade Union Secretariat*, Paul Ruegg, arrêté le 5 juillet dernier avec sa femme et accusé de propagande communiste, chose qui constitue en Chine un crime capital.

Le camarade Fimmen n'a pas seulement donné suite à la demande dont il avait été saisi, en se ralliant, dans un télégramme, adressé au gouvernement chinois, aux démarches faites par d'autres avant lui pour la libération des prisonniers. Il a aussi pris l'envoi de ce télégramme comme motif pour écrire au gouvernement fasciste du Kuo-min-tang une lettre ouverte dans laquelle il prend position contre le régime de terreur et de sang qui sévit en Chine et où il exige, au nom de l'I. T. F., que les droits civiques les plus élémentaires soient octroyés aux travailleurs chinois.

Nous faisons suivre ci-dessous une traduction de cette lettre ouverte :

Changhai, le 8 décembre 1931.

*Au Général Chiang Kai-Chek,
Président du Gouvernement national,
Nankin g.*

Monsieur,

J'ai l'avantage de vous confirmer l'envoi d'un télégramme ainsi conçu :

«Général Chiang Kai-Chek, Nanking.

Saisi d'une demande de la mère de Paul Ruegg, prisonnier, avec son épouse, de votre gouvernement et menacé de mort, me rallie de tout cœur et de manière expresse aux protestations du sénateur Borah, de Madame Sun-Yat-Sen et de beaucoup d'autres personnalités éminentes internationales et souscrits à leur demande sans aucune réserve.

E d o F i m m e n . »

En prenant la liberté d'ajouter quelques mots au télégramme ci-dessus dont je souligne le contenu, je déclare n'avoir aucun contact, ni direct, ni indirect, avec l'organisation que représentent vos prisonniers. La Fédération internationale des ouvriers du transport, dont je suis le secrétaire général, est considérée par les collaborateurs de M. Ruegg comme leur ennemie et combattue par eux de toutes les manières possibles. Ce fait même est cependant pour moi une raison de plus de me joindre à ceux qui sont déjà intervenus en sa faveur et de m'adresser à vous en votre qualité de président du gouvernement chinois.

Je suis venu en Chine comme représentant d'une Fédération qui groupe 2.500.000 marins, cheminots et autres travailleurs des transports de 38 pays différents, dans le but d'établir des relations nouvelles avec les travailleurs chinois, de renforcer des relations déjà établies, de m'enquérir dans la mesure du possible des conditions dans lesquelles les travailleurs chinois vivent et peinent et de rechercher par quels moyens la

Fédération internationale des travailleurs du transport et le mouvement ouvrier international en général, pourraient venir en aide aux travailleurs chinois dans la lutte qu'ils ont engagée pour plus de bien-être et de liberté, et les aider à occuper la place qui leur revient dans le monde international du travail, bref les seconder à réaliser le principe formulé par le Dr. Sun-Yat-Sen sur les moyens de subsistance.

Toutefois, ce que j'ai vu, ce que j'ai entendu et vécu pendant mon séjour en Chine, me remplit de sérieux soucis et d'inquiétude. Je crains bien que le rapport que je devrai faire à ceux qui m'ont délégué, c'est-à-dire au Conseil général de la Fédération internationale des ouvriers du transport et aux millions de travailleurs syndiqués du monde entier, ne pourra guère être favorable et satisfaisant.

Mes sérieuses enquêtes m'ont amené à la conclusion qu'aucune liberté d'association n'existe pour les travailleurs chinois, que les organisations, appelées ici des «syndicats», ne sont pas autre chose que des institutions fondées, dirigées et contrôlées, directement ou indirectement, par les autorités. Les travailleurs eux-mêmes n'ont aucune voix au chapitre. Toute opposition contre la direction, désignée, elle, de manière dictatoriale peut-



Arrestation, pendant une démonstration, de deux étudiants et deux ouvriers ; elle signifie pour eux la mort

on dire, toute expression d'opinions contraires à l'opinion officielle, toute manifestation de mécontentement est rendue impossible et rigoureusement interdite, sous prétexte d'anéantir l'«agitation communiste», la «propagande rouge» et autres activités de ce genre.

L'ouvrier chinois n'a pas de droits, sauf celui d'exécuter, avec obéissance et bonne humeur, ce que d'autres ont décidé pour lui et le concernant. Ce système a abouti à un régime de terreur dont le cas de M. Ruegg n'est qu'une seule manifestation et même pas une des plus frappantes. J'ai eu en mains les preuves de ce que des dizaines de milliers de travailleurs ont été tués sans aucune forme de procès et, dans bien des cas, assassinés de la manière la plus barbare, soi-disant pour avoir des idées «communistes», mais en réalité pour la simple raison qu'ils avaient taché, suivant l'exemple donné par les travailleurs d'autres pays, d'améliorer leur situation économique. Dans les cachots de votre pays des dizaines de milliers souffrent, qui n'ont pas commis d'autre crime que de chercher à réaliser les principes et idéals exposés par le Dr. Sun-Yat-Sen; la peine capitale attend beaucoup d'entre eux, soit publiquement afin que cela serve d'avertissement aux autres, soit secrètement sans beaucoup d'affaires.

En ma qualité de secrétaire de la Fédération internationale des ouvriers du transport, un cas a particulièrement été signalé à mon attention, le cas de Zih Ah-Mei, un des permanents du Syndicat du personnel des tramways de Changhai, arrêté au début de septembre dernier et condamné à 10 ans de travaux forcés, sous l'accusation d'être un «propagandiste communiste»; en réalité, cependant, parce qu'il a toujours défendu, en tant que syndicaliste honnête et dévoué, les intérêts de ses camarades de travail et parce qu'il est, pour cette raison, devenu «persona non grata» à la Compagnie française de tramways et d'éclairage électrique de Changhai. J'ai consulté à ce sujet un grand nombre de personnes, dont la plupart sont résolument opposées à tout ce qui a quelque lien avec le communisme; toutes ont, dans leurs déclarations, insisté sur le fait que Zih Ah-Mei n'est pas communiste et que les documents trouvés soi-disant dans sa chambre, ont été mis là par quelque espion ou agent provocateur.

Votre gouvernement a érigé un somptueux mausolée à la mémoire du Dr. Sun-Yat-Sen; il aurait été cependant plus conforme à ses désirs et à son esprit, si les travailleurs chinois avaient le droit de vivre suivant les principes qui lui furent chers.

Je ne sais pas si vous vous occuperez sé-

rieusement de cette lettre. Il est possible que d'autres questions, plus importantes à vos yeux, demandent votre attention. J'espère, toutefois, que vous ne commettrez pas une erreur irréparable. La Chine passe par une période fort difficile et le peuple chinois fait appel à la sympathie et à l'aide du monde étranger. Dans ces circonstances, l'opinion que se forment sur la Chine et ses conditions, les nombreux millions de travailleurs syndiqués et le chiffre encore plus grand de ceux qui se rallient à leurs vues, n'est pas d'une minime importance. La Chine combat pour l'abolition des traités inégaux, lutte qui a bénéficié jusqu'à présent de la sympathie et de l'appui du mouvement ouvrier internationalement organisé. Comment pensez-vous pouvoir conserver cet appui à l'avenir, si le mouvement ouvrier doit constater qu'en Chine un travailleur n'a aucun droit en est soumis à un régime dont l'arbitraire n'a pas de précédent?

Au nom des frères et camarades étrangers des travailleurs chinois, dans l'intérêt du peuple chinois lui-même, je fais appel à vous et à votre gouvernement, pour que vous mettiez fin à une terreur qui a déjà causé la mort de milliers et de milliers d'hommes et de femmes en Chine, pour que vous relâchiez les travailleurs emprisonnés et abrogiez les lois d'exception qui, suivant les renseignements qu'on m'a donnés, fournissent une base légale aux actes de persécution et d'oppression commis contre les travailleurs chinois et leur dénie les droits les plus élémentaires à la vie, à la liberté et à la subsistance.

En poursuivant sa politique de terreur, votre gouvernement fera perdre au peuple chinois la sympathie des classes laborieuses du monde et il trouvera dressé contre lui, de même que tout autre gouvernement agissant de cette manière, le mouvement ouvrier du monde entier, aussi longtemps que les travailleurs chinois seront privés des droits fondamentaux, parmi lesquels ceux de la liberté de parole et d'association occupent la première place.

Edo Fimmen.



Le cadavre d'un coolie accusé de communisme est abandonné dans la rue

CHEMINOTS

La suppression des passages à niveau en Allemagne et en Autriche

Pour faire suite à l'article paru dans notre numéro de septembre 1931 sur la suppression des passages à niveau en France, nous poursuivons ici la publication des résultats de l'enquête entreprise à la suite de notre congrès de Londres. Nos lecteurs trouveront ci-dessous des renseignements relatifs à l'Allemagne et à l'Autriche.

Allemagne

Il y a actuellement en Allemagne :

- a) sur les lignes principales (écartement normal) 33 417 (47,4%) passages à niveau gardés 36.846 (52,6%) passages à niveau non gardés
- b) sur les lignes secondaires (à voie étroite) 50 (1,1%) passages à niveau gardés 4.440 (98,9%) passages à niveau non gardés.

Autriche

Le nombre des passages à niveau est de :

- a) sur les lignes principales (écartement normal) 3 093 (64,4%) gardés 1.706 (35,6%) non gardés
- b) sur les lignes secondaires (écartement normal) 304 (4,4%) gardés 6.677 (95,6%) non gardés

Nous donnons ci-dessous un court aperçu du nombre des accidents survenus au cours de ces dernières années :

En Allemagne

		aux passages à niveau		gardés mais dont la barrière était ouverte	dont les barrières fermées ont été enfoncées par les véhicules
		non-gardés			
a) véhicules attelés	1927	817	—	—	—
	1928	766	—	—	—
	1929	749	—	—	—
b) véhicules à moteur	1927	180	145	29	—
	1928	185	80	23	—
	1929	193	82	43	—

En Autriche

		aux passages à niveau gardés :		aux passages à niveau non gardés :	
véhicules attelés :	1926	6	42	—	—
	1927	5	37	—	—
	1928	8	45	—	—
véhicules à moteur	1926	7	16	—	—
	1927	8	38	—	—
	1928	11	42	—	—

Jusqu'à aujourd'hui, 25 environ du nombre total des passages à niveau ont été remplacés dans les deux pays par des passages supérieurs et inférieurs. En Allemagne ce nombre est de

- a) 6.897 passages supérieurs
- b) 18.003 passages inférieurs

24.900 au total.

En Autriche :

- a) 339 passages supérieurs
- b) 2.318 passages inférieurs

2.657 au total.

Relativement au nombre de kilomètres de lignes exploitées, la proportion des passages à niveau supprimés est sensiblement la même dans les deux pays.

En Allemagne, on a établi un passage sur ou sous voie pour 2,3 km. de ligne en exploitation.

En Autriche, on a établi un passage sur ou sous voie pour 2,6 km. de ligne en exploitation.

Malgré le nombre constant des accidents survenus aux passages à niveau et malgré le désir, exprimé aussi bien par la Reichsbahn, les chemins de fer fédéraux autrichiens et leur personnel, que par les automobiles-clubs et les entreprises de transports routiers des deux pays, de supprimer graduellement ces installations qui, on n'insistera jamais assez sur ce point, ne sont plus compatibles avec le degré de sécurité exigé aujourd'hui par la vitesse accrue et le nombre croissant des trains et des autos, 128 ont été supprimés en Allemagne en 1928 et 1929 et un seulement en Autriche.

La situation financière de ces deux pays rend impossible un rythme plus rapide des travaux. A titre de renseignement, ajoutons que la suppression d'un passage à niveau à double voie coûte environ 7.207.812 marks et rappelle que la Reichsbahn n'affecte que 3,77% de son budget à ce genre de travaux.

Mais, si les charges des chemins de fer allemands et autrichiens sont trop lourdes pour permettre d'activer ces travaux, les mesures pour protéger et les trains et les véhicules routiers aux passages à niveau n'en sont pas moins urgentes. La Reichsbahn et les chemins de fer autrichiens s'efforcent, puisqu'ils n'envisagent la suppression que d'un nombre insuffisant de passages à niveau, de couvrir la voie par un système de signaux avancés et d'ordonner une limitation de la vitesse des autos à l'approche des passages à niveau.

Quelque ingénieuse que puisse être la signalisation imaginée par ces administrations, les dangers encourus par le personnel ferroviaire et le personnel routier ne continueront pas moins de subsister, tant qu'on n'aura pas supprimé les chances de collision, c'est-à-dire les passages à niveau, quelque bien signalés qu'ils soient.

La nationalisation des chemins de fer français (I)



Le 27 janvier 1932, la Commission des Travaux Publics de la Chambre française a voté le projet de déchéance des grands réseaux français, présenté, par le camarade Jules Moch, député de la Drôme.

C'est là une victoire morale incontestable. Nos camarades et le parti socialiste français ont remporté la première manche d'une lutte longue et acharnée, menée avec persévérance, honnêteté et courage contre des réseaux tout puissants, maîtres d'une presse vénale façonnant à sa manière une opinion publique mal-léable.

Contre toute cette presse corrompue, falsifiant les statistiques, dénaturant les faits et, surtout, les taisant, quelques revues: les organes des cheminots confédérés, la presse socialiste, l'«Humanité» du temps de Jaurès, les «Annales de l'économie collective» de Milhaud ont seuls défendu l'intérêt de la nation. S'opposant au flot de brochures luxueuses éditées par les Compagnies afin de tromper le public, les livres de quelques pionniers marquent les progrès de l'idée de la nationalisation, font date dans l'histoire de cette lutte gigantesque. Citons, entre autres: «Le rachat des chemins de fer» et «Les fermiers généraux du rail» de Milhaud, «L'exploitation d'aujourd'hui par les Compagnies et l'exploitation de demain par la nationalisation des chemins de fer» de Bidégaray, enfin le magistral ouvrage de Jules Moch «Le rail et la nation» qui, coïncidant avec le vote de la Commission, marque, nous voulons l'espérer, une étape importante vers le résultat final de la lutte entreprise pour le retour à la nation d'un bien national dont la coupable faiblesse de gouvernements successifs a permis qu'on la frustrât. Il serait à souhaiter que l'on écrive un tel livre dans chacun des pays (l'Angleterre, l'Espagne) où le capitalisme a encore la mainmise sur les chemins de fer.

Tribune internationale des travailleurs du rail, le Bulletin de l'I.T.F. a le devoir de donner à ses lecteurs un aperçu de l'inconcevable mainmise des réseaux français sur l'Etat et la collectivité, de démasquer «le Rail contre la Nation», d'aider à mettre le Rail au service de la Nation!

Généralités

Tandis que plus de 95 % des 58.659 km. des chemins de fer allemands sont entre

les mains de la Société des Chemins de fer allemands, réseau dont le mode d'exploitation n'a été modifié que sous la pression des événements consécutifs à la guerre, mais dont le gouvernement possède la majorité des actions, les quelques 53.000 km. des chemins de fer français sont répartis entre sept réseaux principaux et une multitude de lignes d'intérêt local.

Cinq grands réseaux:

Le P. L. M. (Paris-Lyon-Méditerranée) avec 9870 km. concédés),

Le P. O. (Paris-Orléans) avec 7520 km. concédés,

L'Est avec 4975 concédés,

Le Midi avec 4292 km. concédés,

Le Nord avec 3807 km. concédés, sont entre les mains du capital privé et deux réseaux,

L'Etat avec 9064 km. l'exploitation et

L'Alsace-Lorraine avec 2666 km. d'exploitation sont nationalisés.

Le développement des chemins de fer français

Dès l'apparition des chemins de fer en France, on peut dire que la notion de la participation de l'Etat à la gestion est à l'ordre du jour. Comme nous le voyons aujourd'hui, cette notion était en avance de près d'un siècle sur l'évolution des esprits. C'est en vain que Lamartine, le grand poète français, la défendit, prévoyant que les chemins de fer, si on les abandonnait entièrement à l'initiative privée, ne tarderaient pas à devenir ce qu'ils sont aujourd'hui, une sorte d'Etat dans l'Etat. «Non» disait-il devant la Chambre des Députés en 1833, une année seulement après que la première locomotive à vapeur eut déroulé son panache de fumée en France, «jamais gouvernement, jamais nation n'aura constitué en dehors d'elle une puissance d'argent, d'exploitation, et même de politique plus menaçante et plus envahissante que vous n'allez le faire en livrant votre sol, votre administration et 5 ou 6 milliards à vos compagnies.

Je vous le prophétise avec certitude, elles seront maîtresses du gouvernement et des Chambres avant dix ans. . . Créez-vous une force nouvelle de monopole qui ne s'étendrait pas seulement sur le peuple mais qui ne tarderait pas à s'étendre sur le gouvernement et sur les pouvoirs même effectifs du pays?» — «L'appel de Lamartine ne fut point entendu», écrit Milhaud dans les Fermiers généraux du rail, «et sa prophétie s'est réalisée». Nous allons voir comment.

Tandis que le réseau allemand se développe de manière réjouissante, l'histoire des chemins de fer français n'est qu'une suite de crises se succédant à intervalles réguliers, crises tout artificielles, dues à la cupidité des intérêts pri-

vés, à la faiblesse de l'Etat ou à la coupable complaisance de maints de ses corps constitués, à la diapidation éhontée des sommes mises à la disposition des réseaux par la collectivité, sommes dont le total eût suffi depuis longtemps à racheter tous les réseaux.

En 1845, l'Etat renfloue les compagnies au bord de l'abîme. De 1852 à 1857, l'Empire réduit le nombre des compagnies à cinq et la grave crise de 1857 amène l'Etat à reviser, en 1859, les contrats dans un sens favorable aux compagnies. De 1859 à 1921, date de la fameuse convention, les contrats ont été sans cesse révisés dans un sens favorable aux réseaux!

Sept réseaux pour un pays de moyenne étendue ne peuvent signifier que coulage, anarchie financière, pertes pour la collectivité sur laquelle, en fin de compte, repose tout le système. Le matériel roulant, les gabarits, les dispositifs de sécurité, le matériel des voies diffèrent d'un réseau à l'autre. (La situation analogue des chemins de fer en Angleterre et en Espagne a également entraîné dans ces deux pays un fort mouvement en faveur de la nationalisation.) Sans vouloir user de paradoxe, on peut dire qu'en Suisse par exemple, où les lignes principales sont nationalisées, règne un ordre collectif tandis qu'en France règne un désordre collectif, désordre juridique, technique, financier, désordre dans l'organisation des rapports entre les Compagnies et leur personnel.

De déficit en déficit, de crise en crise, le besoin d'une certaine unité entre les réseaux s'est fait sentir ou plutôt le besoin d'organiser juridiquement une unité que, soit dit sans ironie, les subsides de l'Etat assuraient depuis longtemps! Tel a été le rôle de la Convention de 1921 sur laquelle nous reviendrons d'ailleurs.

A la tête des réseaux ont été placés:

un Conseil Supérieur des Chemins de fer,

un Comité de direction des grands réseaux.

Le Conseil supérieur est un organe purement consultatif, sauf en ce qui concerne les tarifs.

Le Comité de direction est composé de 21 membres, à raison de trois par réseau. Le Directeur des Chemins de fer au ministère des Travaux publics y siège à titre de Commissaire du Gouvernement. Il n'a qu'un simple droit de regard. Ainsi, malgré tout l'argent, avancé, comme nous le verrons plus loin, à fonds perdu par la collectivité à une oligarchie financière, les réseaux ont osé prétendre — et leur prétention a été admise — que «la gestion des grands réseaux demeure assurée par les Compagnies concessionnaires, conformément à leurs statuts». L'Etat a accepté de n'avoir qu'une voix consultative.

Les décisions du Comité de direction engagent tous les réseaux. Elles sont pri-

ses à la majorité des voix. Les deux réseaux nationalisés sont donc *automatiquement en minorité*. Les grands réseaux qui, avant la Convention de 1921, formaient déjà un bloc homogène... contre l'Etat et l'usager et disposaient d'une énorme influence sur la presse et maints des corps constitués, possèdent donc un pouvoir sur les réseaux de l'Etat eux-mêmes. Ainsi, les deux réseaux nationalisés ne jouent même plus leur rôle essentiel de «réseau témoins», comme le dit excellemment Jules Moch, et sont liés par les décisions des réseaux concédés, décisions qui iront toujours à l'encontre des intérêts de l'exploitation collective. Pratiquement, on peut dire qu'il n'y a plus de réseau d'Etat en France.

Ce Comité de direction des réseaux peut donc être considéré comme un Syndicat des entrepreneurs du rail, des «fermiers généraux du rail». Mais ce front patronal unique ne reconnaît pas l'existence d'un front unique des travailleurs du rail, de la Fédération nationale des travailleurs du rail qui groupe des cheminots des sept réseaux et il se refuse, au mépris de la loi, à entamer des pourparlers directs avec le petit personnel.

Ajoutons qu'au Conseil supérieur (organe consultatif, ne l'oublions pas) les travailleurs du rail ont 14 représentants, en face de 43 délégués de l'industrie, du commerce et de l'agriculture, de 4 représentants d'intérêts divers et de 9 représentants de l'Etat capitaliste. La part faite au capital sous toutes ses formes l'emporte donc sur celle réservée au travail.

La Convention de 1921 contre la collectivité

Il bien évident que cette solidarité entre les réseaux ne poursuit pas de buts idéaux: bien national, «service» comme disent les Américains, mais qu'elle poursuit des avantages financiers, fût-ce au détriment de la collectivité pour laquelle — les Compagnies en doutent depuis le jour de leur création — les chemins de fer circulent.

La Convention a créé un *fonds commun* destiné:

- à pourvoir à l'équilibre des recettes et des dépenses;
- à faire, éventuellement, des avances au réseaux.

Ce fonds est alimenté par l'excédent «éventuel» des recettes. En cas d'excédent insuffisant, les tarifs sont majorés proportionnellement, les réseaux, selon les termes mêmes de la Convention, «devant équilibrer leur budget». Cette clause entraîne donc une hausse *automatique* des tarifs. Le lecteur comprend maintenant le rôle de ce Conseil supérieur des Chemins de fer qui est consultatif, «sauf en ce qui concerne les tarifs».

De ces excédents «éventuels» de recettes (actuellement, le déficit des chemins

de fer français est environ de 240 millions de francs par mois) les réseaux prélèvent le montant des charges financières comprenant «l'intérêt statutaire et l'amortissement des actions et des emprunts». Traduit en langage clair, cet euphémisme de la haute finance signifie que les actionnaires sont assurés de toucher *toujours* des dividendes.

Qui donc alimente le *fonds commun*? L'usager par le canal de l'Etat!

Inconscience de l'Etat français?

Nous voyons que les Compagnies peuvent augmenter les tarifs à volonté (sauf quelques légères restrictions dont une propagande habile a bientôt raison) et n'ont de soin que la défense de leurs gros actionnaires. Quant aux petits actionnaires, ils ne jouissent pas de plus de considération, de plus d'égards et de plus de droits que les usagers.

Dans les assemblées d'actionnaires, le régime censitaire, pratiqué sous le règne de Louis-Philippe, est encore en vigueur. Pour pénétrer dans une assemblée, il faut être porteur de 40 actions représentant une valeur de 18.000 à 76.000 frs. Pour être éligible, il faut posséder un nombre encore plus élevé d'actions. En outre, l'immense masse des obligataires qui a souscrit un capital soixante fois supérieur à celui des actionnaires, est légalement privée de tout droit de contrôle, de même que les petits actionnaires qui ne sont pas en possession du minimum prescrit.

Les Compagnies abusent des emprunts dont les annuités engloutissent des sommes folles: 1262 millions en 1921 et 3474 millions en 1929. Si ce rythme se poursuivait, il faudrait tous les quatre ans augmenter de 100% l'ensemble des tarifs-voyageurs et marchandises ou de 36 % *les tarifs-voyageurs seuls, simplement pour faire face aux charges des emprunts contractés* par les réseaux.

Le capital *non amorti* des réseaux est de 31.010 millions et le capital amorti de 5131 millions seulement, non compris les emprunts étrangers.

Le capital non amorti croît à la cadence effarante de 2.587 millions par an!

Tout le problème est là. La caisse des grands réseaux est un gouffre sans fonds. (A l'heure où nous publions ces lignes, la Compagnie Générale Transatlantique semble avoir su profiter de l'exemple de dilapidation donné par les réseaux.) «Quelle est la maison de commerce», lisons-nous dans *Le Rail et la Nation*, «qui, ayant un chiffre d'affaires sensiblement constant et non susceptible de croître régulièrement, supporterait une augmentation annuelle de capital investi de l'ordre d'un sixième de son chiffre d'affaires?»

C'est là une situation paradoxale et un signe de la faiblesse des gouvernements successifs.

2.587.000.000 par an! Que deviennent ces sommes soustrées au petit épargnant par une réclame habile, par la mobilisation des mots les plus patriotiques, de l'imagerie la plus sentimentale, toutes choses auxquelles le petit bourgeois français se laisse toujours prendre.

Sur cent francs que doivent finalement rembourser les usagers et les contribuables (par le canal de l'Etat), *plus du tiers* disparaît sous forme de primes d'émission, de commissions de banque ou de pertes au change. *Un franc et soixante centimes* seulement sont affectés aux lignes nouvelles, destinées «à servir la nation». Tandis qu'en Allemagne (avant la guerre tout au moins quand les conditions étaient normales) où prévalait le principe: «l'organe crée la fonction», des lignes de chemins de fer étaient construites *même dans les régions les plus défavorisées*, afin de les attirer dans le processus économique de la nation et de les faire participer plus activement à la vie nationale, des régions françaises fertiles et prospères étaient totalement abandonnées par les Compagnies. En outre, 21,70 frs. sur le chiffre sus-visé de cent francs, sont affectés aux «travaux complémentaires», sorte de tonneau des Danaïdes sur lequel nous reviendrons bientôt.

D'autre part, les dettes contractées par les Compagnies entre 1914 et 1921, soit un milliard et 836 millions de francs environ, leur ont été remises par l'Etat qui garantit en outre toutes les *obligations des réseaux*. L'Etat n'a jamais réclamé aux Cies du P. O. et du Midi leur dette de 659 millions. L'Etat a donc fait un cadeau — c'est le mot qui a été prononcé en Plein Parlement par des députés qui n'étaient pas socialistes — de 2495 millions. Cet Etat prend à sa charge les 4/5 des frais de construction des voies nouvelles. Il a en outre couvert les déficits d'exploitation des réseaux du P. L. M. et du Nord (2278 millions) et assuré le service des obligations (1502 millions). Il serait trop long d'entrer dans le détail de toutes les concessions, au montant de 11 milliards environ, que les Compagnies ont arrachées à la faiblesse de l'Etat, pour ne pas dire à sa complaisance. Ainsi, les Compagnies sont pratiquement à l'abri de la faillite. Elles jouissent de tous les avantages des entreprises privées, sans en courir les risques.

Au début, jusqu'à la loi de 1842, la responsabilité des petites entreprises qui ont précédé les grands réseaux, était totale. Elle faisaient faillite, comme n'importe qui.

Les grandes compagnies ne sont plus que des salariées de l'Etat!

Par la Convention de 1921, l'Etat a renoncé pratiquement à faire de ses propres réseaux des «réseaux témoins». La composition du Comité de direction rend un tel rôle impossible. Ainsi, les réseaux privés qui touchent aujourd'hui un «salaire» annuel de 96.200.000 frs. disposent

de sept voix au Comité, c'est-à-dire de la majorité absolue et annulent l'autorité de l'Etat. Les Compagnies conservent leur autonomie (elles ont su la faire valoir, comme nous l'avons vu, lors de la définition des pouvoirs du commissaire du gouvernement). Elles ont le pouvoir le plus large en ce qui concerne les dépenses d'exploitation qui demeurent pratiquement à l'abri de tout contrôle. N'est-ce pas là une preuve flagrante de l'inconscience de l'Etat? Ainsi, les Compagnies peuvent faire toutes les dépenses qu'elles jugent utiles. L'Etat paiera.

Dans le domaine des chemins de fer, l'Etat français est semblable au souverain constitutionnel, «il règne mais il ne gouverne pas». Il paie mais il n'ordonne ni ne contrôle.

Ce qui est plus grave encore, les compagnies disposent pour ainsi dire des pleins pouvoirs dans leurs relations avec leur personnel. Aujourd'hui encore, elles se refusent à traiter directement avec le personnel. Pas plus qu'il ne sait défendre efficacement l'usager, le contribuable, le citoyen qui enfin lui donne corps, l'Etat français, l'Etat capitaliste, ne sait défendre comme il le devrait, le travailleur du rail, l'un des artisans les plus essentiels de la prospérité nationale.

L'Etat, qui a plus ou moins indirectement livré aux Compagnies ses propres réseaux, propriété inaliénable de la collectivité, a failli à sa tâche si l'on accepte la définition de l'entreprise nationalisée, donnée par le Conseil Economique du Travail: «Une entreprise est nationalisée lorsqu'elle n'est plus exploitée qu'en vue des besoins de la communauté et qu'elle n'a d'autre but que de procurer aux consommateurs le maximum d'utilité et d'économie».

Peut-on dire qu'une entreprise nationalisée qui se soumet tacitement à l'autorité du capital privé, au contrôle de Compagnies dont le rôle est néfaste à l'économie générale, mérite encore le nom d'entreprise nationalisée? Nous devons répondre non.

Cette constatation, pessimiste il est vrai, nous prouve une fois de plus que les problèmes économiques sont intimement liés à la structure de la société et qu'une entreprise collectivisée ne peut vraiment prospérer que dans une société socialiste. (à suivre).

VAN OVEN,
La Haye - (Hollande)
BANNIERES ET INSIGNES
Fournisseur de l'I.T.F.

Adresser commandes au secrétariat de l'I.T.F.

Les indemnités et allocations du personnel des locomotives en Allemagne

Indemnité horaire

A côté de l'indemnité journalière, le personnel des locomotives reçoit une indemnité horaire comportant pour chaque tranche de 10 minutes:

- au service des trains rapides, express et omnibus remorqués par une locomotive à trois cylindres ou plus 7 pf.
- au service des trains de marchandises remorqués par des locomotives de cylindres ou plus, ainsi que dans les autres services-voyageurs 6 pf.
- dans les autres services-marchandises 5 pf.
- dans le service de manœuvres et les services assimilés à celui-ci (pompage, désinfection et tous travaux y afférents) effectués à une distance de plus de 2 km. de la gare d'attache; pour le temps de simple présence, pour les voyages de service, occasionnés par les changements de trains, les correspondances ou effectués à destination d'installations ferroviaires, des mines etc. Il en est de même pour les courses haut-le-pied ordinaires et les courses haut-le-pied de locomotives de renfort. 2 pf.

Les trains de voyageurs transportant aussi des marchandises sont à considérer comme trains-voyageurs et les trains de marchandises transportant des voyageurs, comme trains de marchandises. L'indemnité horaire mentionnée aux points a) à c) court de l'heure du départ de la gare initiale, prévue par l'horaire, à l'heure d'arrivée, prévue par l'horaire, à la gare destinataire. Est considérée comme gare destinataire du train, la gare jusqu'à laquelle le train circule sous le numéro de la course indiqué dans l'horaire à la gare de départ. Dans le cas où le personnel est relevé à une gare intermédiaire, celle-ci est considérée comme gare destinataire pour le personnel remplacé et comme gare de départ pour le personnel remplaçant.

Si, au cours d'un tour de service, plusieurs prestations d'une valeur égale ou différente, se succèdent, on prendra en considération, au lieu de la durée prévue par l'horaire, la durée totale de l'absence de la gare d'attache en déduisant:

- les temps de repos prévus par l'horaire en dehors du domicile;
- la durée horaire des courses à destination ou en provenance du lieu de travail, lorsque ce temps de présence entraîne une rémunération plus favorable pour l'agent. Si, pendant son tour de service, l'agent revient à sa gare d'attache, mais pendant une durée n'excédant pas 45 minutes, ces arrêts sont à comprendre dans le temps total d'absence du dépôt.

Le calcul est basé sur les heures régulières d'arrivée et de départ de la gare d'attache. Lorsque l'indemnité horaire est payée, selon les taux prévus aux points a) à c), l'allocation prévue au d) n'est pas payée pour les courses sur locomotives et automotrices haut-le-pied, sauf en ce qui concerne les trains de travail.

Les temps totaux faisant foi pour le calcul de l'indemnité horaire, sont à arrondir, de manière que les temps inférieurs à 30 minutes ne soient pas pris en considération et que ceux de 30 minutes et davantage soient comptés comme une heure entière. Si un même tour de service comporte différentes prestations (par exemple du service de trains-voyageurs et de trains lourds de marchandises), les heures de chaque prestation sont à calculer séparément.

Les trains de service qui s'éloignent de plus de 2 km. de la gare d'attache tombent, en ce qui concerne le calcul du tour total de service, sous le coup des dispositions prévues à la lettre d), sauf en ce qui concerne les temps de préparation et de fin de service, les repos à la gare d'attache et les courses à destination et en provenance du lieu de travail. Ces trains sont considérés comme trains de service à partir de la gare de laquelle ils sont expédiés sur voie libre.

A côté de son salaire, le personnel des locomotives reçoit une indemnité spéciale de déplacement afin de faire face aux dépenses supplémentaires occasionnées par les voyages de service. Il est en outre, comme tous les agents en dehors du dépôt au bénéfice d'une indemnité pour service de nuit, destinée à compenser la fatigue et les dépenses supplémentaires de nourriture exigées par ce service. Afin de réduire autant que possible la consommation du charbon, l'administration verse une prime d'économie de combustible et une prime de rendement des machines.

L'indemnité pour service de nuit et celle destinée à couvrir les dépenses supplémentaires au cours de déplacements de service, sont libres d'impôt mais ne comptent pas pour le calcul de la retraite. Le mode de calcul de ces primes, en particulier de celle d'économie de combustible, est assez compliqué. Il y a, pour ainsi dire toujours des différences entre les estimations de l'administration et celles du personnel. Quand elles touchent au principe même des primes, elles rendent nécessaire l'intervention de l'administration centrale de la Société des Chemins de fer allemands. Ces deux sortes d'indemnités ne peuvent pas être considérées comme allocations complémentaires, dans le sens propre de ce mot, parce qu'elles sont calculées de manière à couvrir les dépenses supplémentaires occasionnées dans l'économie ménagère du personnel des locomotives par les fréquents déplacements de service. En général le personnel est opposé au système des primes, parce qu'il considère que le service fourni doit être compensé par un salaire adéquat. Malgré cela, il existe tout de même encore des partisans du système qui, en comparaison avec celui d'avant-guerre, a été raffiné et amélioré. L'indemnité de déplacement n'est plus calculée sur la base des kilomètres parcourus, mais sur la base de la durée du service, en tenant compte également de la difficulté de celui-ci.

Les indemnités de déplacement du personnel des locomotives

Ces indemnités sont réglées par une ordonnance spéciale, intitulée: «Prescriptions relatives aux indemnités de déplacement du personnel des locomotives». Le personnel de route des locomotives et automotrices reçoit, à côté du salaire, non pas une indemnité dite de voyage, mais une indemnité de déplacement, composée, comme suit:

- indemnité journalière;
- indemnité horaire;
- indemnité de repos en dehors du domicile.

Indemnité journalière

L'indemnité journalière des mécaniciens de route est de 80 pfennigs, celle des mécaniciens de réserve et des chauffeurs est de 60 pfennigs. (Ces chiffres ont été réduits de 10 % à partir du 1er septembre 1931). L'indemnité journalière est versée à chaque agent affecté entièrement ou principalement au service de la traction, pour chaque jour d'activité dans ce service, y compris les jours de repos correspondants. Il en est de même pour les agents affectés temporairement au service des locomotives.

L'indemnité journalière n'est pas payée pour les jours de congé ni pour les jours de maladie, mais elle est versée lorsque l'agent est employé, pour un jour au maximum, dans un autre service.

Les mécaniciens de réserve faisant du service de route touchent l'allocation versée aux mécaniciens de route. Si leur service en tant que mécaniciens de route, n'atteint même pas la durée d'un tour de service, l'indemnité journalière de mécaniciens de route doit, quoi qu'il en soit, être payée intégralement. Les mécaniciens faisant fonction de chauffeurs, touchent intégralement l'allocation allouée aux mécaniciens. Cette allocation journalière indemnise tous les autres travaux non spécifiés dans l'ordonnance.

pour y être chargés ou déchargés. On entend par gare d'attache celle du lieu de résidence du personnel du train. Le sémaphore d'entrée marque la limite de la gare. Lorsque pareille signalisation fait défaut, l'aiguille d'entrée marque cette limite. Les distances à partir de la gare de dépôt sont calculées le long de la voie.

L'indemnité horaire est également payée pour les trains d'essai, les trains de secours, les courses d'essai avec locomotives et automotrices haut-le-pied, les locomotives de renfort, le service de refoulement (à l'exception du service de refoulement ou de renfort dans les gares, considéré, lui, comme service de manœuvres). L'indemnité horaire varie selon la catégorie du train nécessitant une locomotive de renfort ou de refoulement. Les trains d'essai et les trains de secours sont considérés comme trains voyageurs. Les courses haut-le-pied de locomotives (avec ou sans chasse-neige) destinées à libérer la voie d'amas de neige, sont considérées comme courses de trains de secours.

Les mécaniciens de locomotives électriques ou à vapeur, conduites par un seul homme, de même que ceux des automotrices à vapeur ou à combustion interne ont droit aux primes allouées pour les locomotives à trois cylindres ou davantage. Le personnel des automotrices électriques (mécaniciens et conducteurs) reçoit 27 pf. à l'heure (4,5 pf. pour chaque tranche de 10 minutes). Les services prévus à la lettre d sont rémunérés à raison de 12 pf., soit 2 pf. pour chaque tranche de 10 minutes.

Indemnités pour repos en dehors de la gare d'attache

Cette indemnité, qui a été réduite de 10 % à partir du 1er septembre 1931, s'élève :

a) lorsque l'administration met à la disposition des agents un dortoir avec couchette ou lit de camp à mk. 1,50 ;

b) dans les cas où un dortoir ou lit ne peuvent pas être mis à la disposition des agents, l'administration paie l'indemnité de dé couchage pour les villes où la vie n'est pas réputée chère. Cette indemnité est de mk. 4,50 pour les mécaniciens et de mk. 3,50 pour les chauffeurs.

L'indemnité pour repos en dehors du dépôt est allouée dans tous les cas où l'horaire de service prévoit un dé couchage. Lorsque le graphique considère ces arrêts en dehors du dépôt comme des coupures, c'est-à-dire si ces arrêts ne sont pas intercalés entre deux tours de service, l'agent n'a pas droit au paiement de l'indemnité. Il est procédé d'une manière analogue pour les services spéciaux. Lorsque des fonctionnaires du service des locomotives sont détachés ou transférés dans une autre localité, ils sont mis au bénéfice d'une indemnité spéciale en plus de l'indemnité horaire. Ils ne sont toutefois pas au bénéfice de l'indemnité journalière.

Dans des circonstances semblables, les ouvriers reçoivent les indemnités de déplacement déterminées par le contrat collectif. Ils reçoivent également l'indemnité horaire, mais pas l'indemnité journalière.

Les agents, experts de la voie, accompagnant la locomotive reçoivent, en plus de l'indemnité journalière, l'indemnité horaire correspondant au parcours effectué. Les agents qui ne sont dans le service de la traction que pour se perfectionner ou pour apprendre à connaître la voie reçoivent, à côté de l'indemnité journalière, l'indemnité horaire selon les prescriptions indiquées au point d.

Les agents au bénéfice d'indemnités ont un carnet de service qu'ils soumettent à la fin de chaque mois, et au plus tard jusqu'au 3 du mois suivant, à leur chef de service respectif. Les calculs sont régulièrement vérifiés, tandis que les services fournis ne le sont que de temps à autre.

Indemnités pour service de nuit

À côté des indemnités destinées à couvrir les dépenses, le personnel des locomotives, comme d'ailleurs tous les autres agents du service de ligne, est au bénéfice d'une allocation de 50 pf. par nuit, pour autant que le service, en tenant compte des travaux éventuels de préparation et de fin de service, se termine après minuit ou commence avant 4 heures du matin. Cette indemnité pour service de nuit est réglée à la fin de chaque mois.

Primes d'économie de combustible

La prime d'économie de combustible est la seule prime d'économie de matériel qui soit accordée par la Reichsbahn. Le budget de l'exercice 1931 prévoit une somme de 4,5 millions de marks à cet effet. Après de longs essais minutieux, ayant donné un résultat favorable pour les chemins de fer allemands, cette prime a été généralisée à partir de 1928.

Les locomotives de même type et accomplissant un même horaire, sont réunies dans un même groupe. Pour chacun des groupes ainsi créés, on a établi une norme pour la consommation de combustible par million de tonnes-kilomètres. Cette quantité est calculée sur la base de la quantité moyenne consommée au cours du mois correspondant de l'année précédente. Elle doit être vérifiée aussi bien par l'inspection du service des machines, que par la direction régionale intéressée. Avant la fin de chaque mois, la quantité autorisée pour le mois suivant est communiquée au personnel des locomotives des divers groupes.

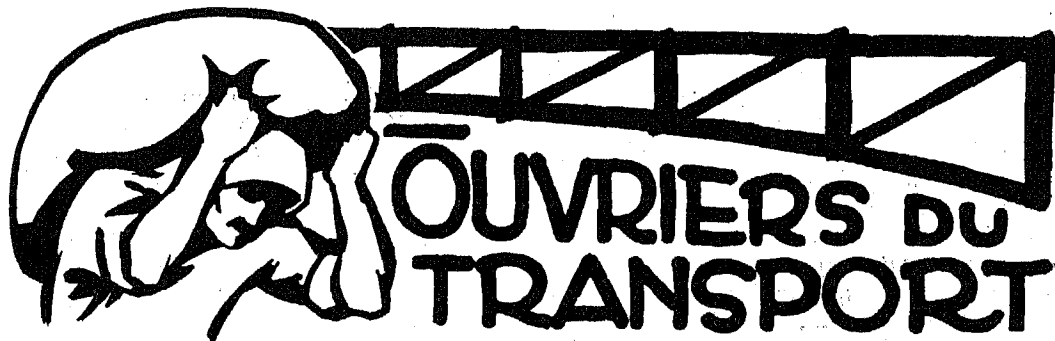
Les prestations mensuelles des locomotives sont calculées à la direction des chemins de fer, sur des fiches remplies par les mécaniciens et les chefs de trains et indiquant le poids des convois et les parcours effectués. Dans le calcul des tonnes-kilomètres, on tient compte du poids propre de la locomotive, ainsi que du service fait en gare, manœuvres, pompage, désinfection et autres travaux similaires. Au moyen de certaines formules, les prestations horaires sont alors traduites en tonnes kilométriques.

Les bureaux compétents comparent alors la quantité moyenne réellement consommée à la norme établie pour chaque groupe de locomotives et déterminent ainsi la quantité autorisée. Lorsque la quantité consommée n'est pas inférieure ou supérieure de 5 % à la norme établie,

celle-ci est considérée comme quantité autorisée. Mais si la quantité consommée moyenne est inférieure ou supérieure de plus de 5 % à la norme établie, c'est cette quantité moyenne qui est considérée comme quantité autorisée pour les diverses locomotives. On obtient ainsi une adaptation aussi précise que possible aux faits. Il faut ajouter que l'on tient également compte des circonstances pouvant influencer sur la consommation.

Les locomotives dont le service n'est pas prévu dans les graphiques peuvent consommer les quantités autorisées pour les locomotives du même type effectuant des services de valeur correspondante. Elles ne sont pas prises en considération lors du calcul et de la répartition des primes. Afin de calculer les primes d'économie, on note les données relatives au service fourni par le personnel en locomotives-km., tonnes-km., ainsi que la prestation totale de chaque locomotive en particulier. À l'aide de ces données, on calcule les économies réalisées par chaque locomotive, ainsi que la répartition de la prime sur le personnel ayant monté ladite locomotive. Afin de faciliter les calculs, les mécaniciens et les chauffeurs ont chacun un numéro, dit numéro de combustible.

En comparant la consommation réelle et la consommation autorisée de chaque locomotive, les bureaux compétents établissent l'économie réalisée, en calculant la tonne de charbon à raison de 28 mk. Le personnel des locomotives reçoit le 40 % de l'économie réalisée, montant qui est réparti à parts égales entre le mécanicien et le chauffeur. La prime maximum à laquelle puisse prétendre un agent est de 50 marks par mois. L'administration se réserve 60 % de l'économie réalisée, pour couvrir ses frais administratifs et comme part de bénéfice. Le total des primes payées dans un secteur ne doit pas dépasser le 1,5 % du combustible consommé dans le mois. (à suivre).



Les victimes du travail

Il n'existe malheureusement aucune statistique homogène concernant les accidents dont sont victimes les ouvriers des ports allemands. Suivant la nature de leurs travaux, ils sont assurés, ensemble avec d'autres catégories ouvrières, dans plusieurs caisses d'assurance qui, dans leurs rapports annuels, n'établissent pas de distinction suivant la profession des accidentés. Autrefois il était possible, du moins dans les grands ports, de déterminer le nombre des dockers victimes d'accidents. Aujourd'hui, cette possibilité n'existe plus, du moins en ce qui concerne le principal des ports allemands, celui de Hambourg. Le rapport de police, qui comprenait un rapport des autorités d'inspection du port, a été remplacé à Hambourg par le rapport de l'Inspection du travail qui donne, il est vrai, des chiffres sur le nombre des accidents survenus dans le port, mais en exclut le travail sur les quais. De la sorte, 5000 ouvriers à peu près sont exclus de la surveillance et les chiffres de l'Inspection du travail sur les accidents dans le port donnent une image fautive.

Signalons à ce propos que récemment une revue nautique a manifesté (en caractères gras) son inquiétude au sujet de la fréquence des accidents dans le port de Hambourg.

La Caisse de prévoyance pour la navigation intérieure d'Allemagne occidentale a enregistré en 1930 un chiffre de 1735 accidents (en 1929 : 1918) dont 41 (39) furent mortels. Parmi ces décedés, il n'y avait pas moins de 30 noyés. Il y eut 93,8 (en 1929 : 97,8) accidents sur 1000 assurés ; 12,1 (10,3) donnèrent lieu à indemnisation. Le montant à payer par les entreprises assurées était de 1,15 million de marks, soit 24,94 marks par 1000 marks de salaires. La somme des salaires effectivement touchés est indiquée pour 1930 par 45,9 millions pour 18500 (chiffre suspectement rond) salariés. En 1913, le total des salaires était de 28,7 millions, le montant total payé de 0,75 million, soit 26 marks par 1000 marks de salaires. Calculée sur 3091 entreprises, la dépense en 1930 était en moyenne de 370 marks par entreprise. Cette moyenne n'indique rien évidemment sur les charges des grandes

entreprises, mais les petites entreprises dont la contribution se trouve bien au-dessous de la moyenne, ne s'en plaignent pas moins. Il est vrai qu'il faut ajouter encore les primes à verser à la caisse d'assurance-maladie, celles pour l'assurance-invalidité, pour l'assurance des employés et pour l'assurance-chômage. C'est particulièrement contre cette dernière charge que s'élève la caisse de prévoyance. Elle s'indigne surtout des «primes à l'assurance-chômage qui donnent motif aux entreprises allemandes de se transférer à l'étranger». Nous félicitons l'étranger de cet accroissement de leur population provenant d'hommes qui seraient bien restés des Allemands patriotiques si les sans-travail étaient disposés à tranquillement mourir de faim. La Caisse de prévoyance a «perdu» 90 remorqueurs et chalands à la Caisse nationale d'assurances à Amsterdam, contre 18 l'année d'avant. «L'année 1930 a commencé par un nouveau départ d'entreprises à l'étranger», ainsi le rapport annuel. Pas un mot de critique à l'adresse de ces fuyards qui ne sont de bon patriotes qu'aussi longtemps que cela rapporte (par exemple 720 millions après l'occupation de la Ruhr) mais qui ne se moquent pas mal de la patrie lorsqu'elle se trouve dans la détresse.

La caisse de prévoyance sus-nommée dépensa en 1930 pour des fins de prévention d'accidents 2,47 marks et pour des fins administratives 74 par assuré. Des amendes d'un total de 360 marks furent infligées dans 29 cas, soit 12,40 par «méfait». Le rapport si peu satisfaisant arrive à son comble par la demande que le législateur vérifie les secours servis au titre des assurances sociales, afin de déterminer «jusqu'à quel point une limitation en est possible». Voilà un vœu fort respectable de la part d'une institution qui sert aussi un but social! «Il nous semble que la suppression des rentes minuscules, jusqu'à environ 25 pour cent, s'impose aussi». Le décret-loi du 8 décembre a, hélas, tenu compte de ce désir.

La Caisse de prévoyance de la navigation sur l'Elbe indique, dans son rapport sur l'exercice 1930, que le nombre des entreprises assurées augmenta de 3 449 à 3.501 et le nombre des assurés de 15.943 à 19.101. Le nombre des accidents monta de 1 793 à 2.028, celui des accidents mortels de 35 à 38. Sur 1000 assurés 106,2 (112,5 en 1929) furent victimes d'un accident, dont 1,98 (2,2) mortels. 200 (167) accidents donnèrent lieu à une première indemnisation. Le rapport explique cette augmentation des accidents graves par l'affiliation à la caisse d'une entreprise importante (en déconfiture). Avec cela, la situation économique défavorable aurait, suivant le rapport, empêché le perfectionnement de l'outillage.

Après avoir défendu ainsi les employeurs négligents, le rapport veut nous faire croire que «dans 29 cas seulement», des installations défectueuses furent la cause d'accidents. Sur 3316 engins suranés 34,3 p. cent durent être condamnés; 2180 seulement étaient encore «parfaitement suffisants» et, parmi les autres,

plusieurs étaient de nature à susciter diverses critiques. Au total, le nombre des observations augmenta de 1439 (en 1929) à 3052, soit de 112,5 pour cent, tandis que le nombre des engins vérifiés n'augmenta que de 58 pour cent.

Le rapport ajoute: «Par l'ignorance et l'indifférence des assurés... les effets des prescriptions de sécurité se trouvent souvent compromis».

Que dire? Les caisses de prévoyance sont bien des institutions patronales.

Nous ne disposons pas du rapport de la Caisse de prévoyance de la batellerie d'Allemagne orientale. Ce ne sont pas seulement les *pensées* qui sont lentes dans cette partie d'Allemagne. En 1928, dans 5018 entreprises, occupant 14.502 salariés,

on enregistra 1113 accidents, dont 23 mortels.

Mentionnons, pour terminer, que les deux rapports dont nous avons donné un extrait, contiennent d'interminables objections contre le projet de convention internationale pour la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux contre les accidents. On sait que le gouvernement allemand a fait demi-tour et s'est conformé à ces «objections». Il n'en est que plus impérieusement nécessaire que la demande des syndicats allemands d'avoir un droit de regard dans la gestion des caisses de prévoyance reçoive finalement satisfaction. Cela permettra de diminuer le nombre des victimes d'accidents survenus sur et au bord de l'eau.

Carl Lindow

Enquête concernant les méthodes d'embauchage de la main-d'œuvre dans les ports (II)

France. Par des renseignements qui nous ont été communiqués ultérieurement, nous apprenons que pour travailler dans les ports de Dunkerque, Calais et St. Nazaire, il faut être muni de la carte syndicale. En ce qui concerne le port de Bordeaux, il faut être en possession d'une carte professionnelle délivrée, après trois ans de séjour, par une commission mixte composée de 6 représentants patronaux et de 6 représentants ouvriers.

Allemagne. L'Allemagne fait une exception heureuse. Il existe dans ce pays des bureaux de placement spéciaux pour dockers, gérés en partie par l'Etat et en partie par des particuliers (employeurs).

A Hambourg, Brême et Bremerhaven, il existe des bureaux de placement pour dockers, publics aussi bien que privés. A Brême, il y a même des bureaux spéciaux pour dockers «permanents», «auxiliaires» et «autres». A Emden, il y a uniquement des bureaux privés.

Dans les ports intérieurs de Mannheim, Duisbourg et Berlin, le placement a lieu par l'intermédiaire de services spéciaux du bureau de placement officiel de l'Etat.

Dans aucune ville, les employeurs ne sont contraints d'avoir recours aux bureaux de placement de l'Etat. Il est toutefois rare que les dockers soient embauchés sans l'intermédiaire des bureaux de placement créés à leur intention. Dans les ports sus-mentionnés, à l'exception de Mannheim, on exige des ouvriers que le travail dans les ports soit leur profession régulière. A Hambourg, il faut, pour être placé comme ouvrier permanent, remettre les preuves d'avoir déjà été employé comme auxiliaire. On réclame des auxiliaires les aptitudes physiques voulues pour le travail. Aux autres ouvriers (ouvriers d'occasion), on ne pose aucune exigence spéciale. A Berlin une année de pratique est nécessaire. A Duisbourg, une convention oblige les ouvriers et employeurs à se servir de l'intermédiaire des bureaux de placement. Si à Bremerhaven, Mannheim et Berlin, les employeurs ont la

liberté de choisir parmi la main-d'œuvre disponible, il n'en est pas ainsi dans d'autres ports. A Hambourg, l'embauchage a lieu dans les bureaux de placement de l'Etat par ordre de numéros. A Brême, le choix est libre pour les ouvriers spécialisés, tandis qu'à Emden les ouvriers spécialisés sont embauchés par ordre d'inscription et la liberté de choix existe pour les auxiliaires. A Duisbourg, les embauchages ont lieu par ordre d'inscription.

Le contrôle et la gestion des bureaux de placement officiels sont exercés, de manière paritaire, par des employés du bureau et des représentants des employeurs et des ouvriers. Les bureaux privés sont gérés par des représentants patronaux et ouvriers.

Il existe peu de systèmes d'embauchage autres que ceux mentionnés. Dans certains ports, des représentants de l'employeur embauchent directement les hommes. Ce système constitue toutefois l'exception et n'est admis que dans des cas urgents.

Grande-Bretagne. Il est difficile d'établir un aperçu de la situation qui existe dans les ports en ce qui concerne l'embauchage de main-d'œuvre, sans tenir compte des systèmes d'enregistrement (registration schemes) qui existent dans la plupart des ports. Manchester et Glasgow constituent une exception défavorable, du fait qu'il n'y existe pas de pareil système. Ce qui complique la situation, c'est de constater que l'engagement ne se fait pas — dans les ports où l'enregistrement existe — sous le contrôle des autorités, prévues par le système, mais en dehors de celles-ci. Les systèmes en vigueur se bornent à l'enregistrement des ouvriers des ports, afin de «régulariser la main-d'œuvre disponible», c'est-à-dire de réserver de travail de manutention à un nombre déterminé d'ouvriers qualifiés.

(à suivre)

MARINS

Les victimes du travail

Les marins allemands sont assurés au moyen de la Caisse de prévoyance contre les accidents. Il serait peut-être plus exact de dire que les marins sont assurés contre les conséquences d'un accident (diminution passagère ou permanente de la capacité au travail; secours aux ayant-droits en cas de décès). Si les employeurs se soucient assez peu de la possibilité d'accidents, il sentent néanmoins grever sur eux la charge des sommes qu'ils ont à payer pour faire face aux conséquences d'un accident et c'est pour cette raison qu'ils ont tout intérêt, sinon individuellement, du moins en tant que corporation, à la prévention des accidents. Cependant, toujours à nouveau, les charges financières qui découlent de la Caisse de prévoyance éveillent chez les armateurs le désir de limiter aux seuls bénéficiaires leur participation à la navigation maritime. Les armateurs se trouvent dans l'avant-garde des employeurs allemands qui se plaignent, de manière générale, des charges que leur impose la politique des assurances sociales. En supprimant les petites rentes, le décret-loi du 8 décembre 1931 a réduit les charges des employeurs allemands pour l'assurance-accidents. Cela aura comme conséquence que les armateurs allemands chercheront aussi à réaliser des économies dans la prévention des accidents, car, ainsi que nous l'avons fait remarquer, ce n'est pas l'accident qui les touche mais les conséquences pécuniaires de celui-ci, conséquences qui

ont été sensiblement réduites à présent. Pendant l'exercice 1930, 1350 entreprises avec 53000 travailleurs intégralement occupés, étaient assurées auprès de la Caisse de prévoyance. Le chiffre des travailleurs «intégralement occupés» est établi par les caisses d'assurance en divisant par 300 le nombre des journées de travail fournies. Le nombre des personnes ayant passé par les rouages de la Caisse de prévoyance était de 65.628, ce qui est un indice des fluctuations du nombre des marins employés. En 1930, 4753 accidents, dont 254 cas mortels, furent notifiés à la caisse. Dans la marine marchande, le nombre des accidents fut de 3484, dont 179 mortels; dans la pêche il fut de 590, dont 56 mortels, et dans les «entreprises similaires», il y eut cinq accidents. La caisse eut à enregistrer, en outre, 656 cas de maladies professionnelles, dont 19 eurent des conséquences mortelles. Il va sans dire que le nombre des marins malades a été plus élevé. Le chiffre nommé plus haut donne simplement le nombre des marins atteints d'une maladie, assimilée à un accident du travail et donnant droit par conséquent à une indemnisation. Parmi ceux-ci, il n'y avait pas moins de 641 cas de *malaria*, dont 18 furent mortels.

Cela donna lieu à la caisse de prévoyance de manifester le désir que les marins se mettent dans toutes circonstances à avaler de la quinine. Répondant à un désir des représentants des assurés, on a renoncé à l'édiction de pareille prescription «en attendant de réunir de plus amples expériences».

La question n'est pas aussi simple que la Caisse de prévoyance le voudrait bien. Il est vrai que la quinine fait disparaître la fièvre, mais elle est préjudiciable à la santé de bien des personnes et la plupart du temps, c'est uniquement pour cela, et guère pour d'autres raisons, qu'on en interdit l'usage. Si la Caisse de prévoyance veut imposer une contrainte à tous ses assurés, il faut aussi qu'elle prenne la responsabilité des conséquences éventuelles de l'usage de la quinine. Il est inadmissible que l'on rende quelqu'un malade, uniquement pour se préserver, soi, des conséquences pécuniaires d'une maladie assimilée à un accident.

La perte ou la disparition de navires furent la cause de 114 cas de décès. Suivant le *Lloyds' Register*, le chiffre des pertes allemandes était de 0,73 p. cent; suivant les listes de la Caisse de prévoyance, il était de 0,59 p. cent. Une première indemnisation fut versée à 279 accidentés et aux ayant-droits de 117 morts. Dans 917 cas, la Caisse eut à payer l'indemnité de maladie et les frais du traitement. Parmi les décès enregistrés, 10 concernaient des capitaines, 15 des officiers du pont, 14 des mécaniciens, 2 d'autres employés, 47 des hommes du pont, 18 des membres du personnel des machines et 6 du personnel des cuisines. La Caisse versa en indemnisations, pour 4026 accidents anciens et nouveaux, un montant de 3,7 millions de marks.

La succursale de la Caisse de prévoyance (pêche côtière etc.)registra, pour un total de 12000 assurés, 341 accidents (295 en 1929) dont 23 (34 en 1929) mortels. Le total du nombre des accidents enregistrés fut donc, en 1930, de 5076 dont 277 mortels.

Nous renvoyons le lecteur aux conclusions de l'article du même nom, publié dans la rubrique «Ouvriers du transport».

Carl Lindow

Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche (II)

Allemagne (suite)

La pêche allemande du hareng se pratique dans la Mer du Nord, y compris les îles Shetland, ainsi que dans la Manche anglaise. Elle est exercée de fin mai jusqu'à novembre compris.

La flotte harenguière allemande est composée de 5 harenguiers à vapeur, 64 lougres à vapeur, 54 lougres à moteur et 10 lougres à voiles que l'on est en train d'équiper d'un moteur. En 1931 un seul voilier a pris part à la pêche.

La grandeur des bateaux va de 15 à 300 tx. de jauge brute.

Effectifs de l'équipage

Sur les harenguiers à vapeur, l'équipage est de 19 hommes; sur les lougres à vapeur, il est de 17 hommes, sur les lougres à moteur de 16 hommes et sur les voiliers de 15 hommes. La composition en est la suivante:

	Vapeur	Lougre à vapeur	Lougre à moteur	Lougre à voiles
Capitaine	1	1	1	1
Second	1	1	1	1
Cuisinier	1	1	1	1
Matelots	7	7	7	7
Matelots légers	3	3	3	3
Mousses	2	2	2	2
Mécaniciens	2	1	1	—
Chauffeurs	2	1	—	—

Engagement

L'équipage est engagé pour toute la saison de pêche. Une

résiliation du contrat ne peut se faire qu'en vertu de l'article 626 du Code civil allemand.

Les soldes et parts de pêche.

Pour tous les membres de l'équipage, à l'exception du capitaine et du mécanicien, le revenu se compose de la solde et de l'indemnité de tonneau. Le capitaine touche des parts de pêche, calculées sur le produit brut de la pêche totale de son navire. Le mécanicien touche uniquement une solde fixe.

La solde fixe s'élève aux montants suivants:

	mk. par mois		mk. par mois
Second breveté	118.—	Mousse	55.—
Second non breveté	102.—	1er Mécanicien	298.—
Cuisinier	92.—	2e Mécanicien et mécaniciens sur lougre	244.—
Matelots	92.—	Conducteur de moteur breveté ayant moins de 6 mois de navigation	168.—
Les deux matelots légers les plus âgés	64.—		
Le 3ème matelot léger	47.50		

L'indemnité de tonneau

L'équipage touche pour chaque baril de hareng pris le montant suivant en pfennigs:

	Vapeur	Lougre à vapeur	Lougre à moteur	Voilier
Second breveté	30 1/2	33 1/2	38 1/2	46 1/2
Second non breveté	27 1/2	28 1/2	31 1/2	41 1/2
Cuisinier et matelot	22 1/2	24	28	34 1/2
Matelots légers aînés	16	16 1/2	20 1/2	25 1/2
Matelot léger cadet	10	11	13 1/2	18
Mousse	7 1/2	9	9 1/2	12 1/2
Chauffeur	22 1/2	24	—	—
Capitaine (participation au produit brut de la pêche)	—	—	—	—

Un matelot faisant fonction de lampiste touche 15 marks par voyage.

Chaque homme de l'équipage a droit, après le voyage, à 1/16 de tonneau de hareng plus le baril.

Pour le déchargement de la pêche, l'ensemble de l'équipage touche, après chaque voyage, un total de 30 marks.

En 1930 la pêche moyenne par navire s'élevait aux quantités suivantes:

	tonneaux	tonneaux	
Harenguiers à vapeur	2600	Lougres à moteur	1760
Lougres à vapeur	2200	Lougres à voiles	775

En calculant sur la base de ce résultat et des soldes en 1931, les revenus étaient les suivants pour toute la saison, d'une durée de six mois:

Spécialités	Harenguiers à vapeur				Lougres à vapeur				Lougres à moteur				Lougres à voiles			
	Solde	Parts de pêche	Total	Par mois	Solde	Parts de pêche	Total	Par mois	Solde	Parts de pêche	Total	Par mois	Solde	Parts de pêche	Total	Par mois
Capitaine	—	3612.—	—	602.—	—	3312.—	—	552.—	—	2712.—	—	452.—	—	1160.—	—	240.—
Second breveté	708.—	793.—	1561.—	250.—	708.—	737.—	1445.—	240.—	708.—	677.—	1385.—	230.—	708.—	360.—	1068.—	178.—
Second non breveté	612.—	715.—	1327.—	221.—	612.—	627.—	1239.—	206.—	612.—	554.—	1166.—	194.—	612.—	322.—	934.—	156.—
Cuisinier	552.—	585.—	1137.—	190.—	552.—	528.—	1080.—	180.—	552.—	392.—	944.—	158.—	552.—	268.—	820.—	137.—
Matelot	552.—	585.—	1137.—	190.—	552.—	528.—	1080.—	180.—	552.—	392.—	944.—	158.—	552.—	268.—	820.—	137.—
Matelots légers aînés	384.—	416.—	800.—	133.—	384.—	363.—	747.—	124.50	384.—	360.—	744.—	124.—	384.—	197.—	581.—	96.50
Matelot léger cadet	285.—	260.—	545.—	91.—	285.—	242.—	527.—	88.—	285.—	237.—	522.—	87.—	285.—	139.—	424.—	70.50
Mousse	210.—	195.—	405.—	67.50	210.—	198.—	408.—	68.—	210.—	167.—	377.—	63.—	210.—	96.—	306.—	51.—
1er Mécanicien	1788.—	—	—	298.—	1464.—	—	—	244.—	1464.—	—	—	244.—	—	—	—	—
2ème Mécanicien	1464.—	—	—	244.—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Conduct. de moteur ayant moins de 6 mois de navigation	—	—	—	—	—	—	—	—	1008.—	—	—	168.—	—	—	—	—
Chauffeur	552.—	585.—	1137.—	190.—	552.—	528.—	1080.—	180.—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Le patron sur un voilier a un revenu mensuel garanti de 240 marks.

Tableau des rations

La nourriture de l'équipage est à la charge de l'armateur qui s'occupe de l'approvisionnement. Pendant le voyage, l'équipage est toujours nourri par l'armateur. Lorsque, dans le port, l'équipage n'est pas nourri à bord, les hommes touchent une indemnité de nourriture de 3 marks par jour.

La nourriture est fournie suivant le tableau des rations légal.

Il y a à bord de chaque bateau une commission des vivres, composée de trois personnes. Celle-ci exerce la surveillance sur la gestion et l'utilisation des vivres. Il faut qu'un membre de la commission soit présent pendant le chargement des provisions.

Durée du travail

Pendant le voyage aux lieux de pêche et retour, les heures de travail sont en général de huit heures par jour.

Pendant la pêche la durée du travail dépend des résultats. En général, elle n'excède pas 10 heures par jour. Les quarts de nuit sont compris dans cette durée. Les filets sont rentrés le matin et le poisson est préparé dans le courant de la journée. Le soir, les filets sont remis à la mer.

La durée du travail du personnel des machines et de 12 heures par jour en moyenne.

La durée des voyages dépend de l'endroit de la pêche, du type des bateaux et du temps. Elle varie entre 8 et 21 jours.

Travaux entre deux voyages

Les hommes ont l'obligation de décharger le poisson et de s'occuper d'armer le navire pour un nouveau voyage. Une somme de 30 marks par voyage est payée pour ces travaux; elle est à répartir à parts égales entre l'équipage.

Heures supplémentaires

A la mer, les heures supplémentaires n'existent pas pour le personnel du pont. Le personnel des machines a droit au paiement d'heures supplémentaires, lorsqu'il est appelé à effectuer, en dehors des quarts réguliers, des travaux aux machines ou chaudières.

Dans le port, le personnel du pont, aussi bien que celui des machines, a droit à une allocation spéciale pour tous travaux accomplis en sus de huit heures par jour.

Le taux des heures supplémentaires s'élève pour:

les seconds et mécaniciens à	mk. 1,20 per heure
les matelots et chauffeurs à	„ 0,90 „ „
les matelots légers les plus âgés à	„ 0,50 „ „
les matelots légers les plus jeunes à	„ 0,40 „ „
les mousses à	„ 0,25 „ „

Séjour dans le port

Entre deux voyages, un navire doit avoir au moins 72 heures d'arrêt. L'équipage doit, pendant ce temps, bénéficier d'au moins 24 heures consécutives de repos.

Le travail, effectué à la mer, les dimanches et jours fériés, n'est compensé d'aucune manière.

Indemnité de déplacement

Au début et à la fin de la saison de pêche, les membres de l'équipage qui n'habitent pas le port d'attache, ont droit au remboursement de leurs frais de voyage en 3ème classe, de même que des frais de transport de leurs bagages.

Assurances sociales

Les membres de l'équipage sont assurés contre la maladie. Les primes sont payées jour les 3/5 par l'assuré et les 2/5 par l'armateur. Ils ont, en cas de maladie, droit, pendant 39 semaines, au traitement médical, aux médicaments et, lorsque c'est nécessaire, à l'hospitalisation. En cas d'incapacité de travailler pour cause de maladie, les hommes ont droit pendant 39 semaines à des indemnités de maladie suivant le barème ci-après:

Indemnité de maladie par jour, y compris les dimanches et jours fériés

	Celibataire	Marié	Marié ayant au mois un enfant
Capitaine	mk. 5.—	mk. 5.50	mk. 6.—
Second	3.75	4.10	4.50
Mécanicien	4.—	4.40	4.80
Cuisinier, matelots et chauffeurs	2.85	3.10	3.40
Matelots légers	1.50	1.65	1.80
Mousses	1.—	1.10	1.20

L'équipage est assuré contre les accidents; les primes de cette assurance sont à la charge de l'armateur. Les primes de l'assurance-chômage et vieillesse sont payées pour la moitié par l'armateur et pour la moitié par l'équipage.

Les hommes sont aussi assurés contre la perte de leurs effets. En cas de perte totale, ils ont droit aux indemnités suivantes:

Capitaine	mk. 750.—
Second, mécanicien, matelot, chauffeur, matelot léger	„ 600.—
Cuisinier et mousse	„ 400.—

En cas de perte partielle, on rembourse la valeur estimée des objets perdus.

Les conditions ci-dessus exposées se trouvent incorporées dans un contrat collectif.