

# REVUE

**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:

La Conférence de Lausanne et après	62
Les calomnieurs démasqués	62
La Conférence de l'I O S. et de la F. S. I. pour le désarmement	63
Mœurs fascistes en Pologne	64
Communications du Bureau	64
Dans les organisations adhérentes	64

Cheminots: Les primes et allocations du personnel de la locomotive en Pologne 66 |

L'organisation des cheminots et agents des tramways indigènes aux Indes néerlandaises 67 |

L'emploi des petites locomotives auxiliaires 67 |

La puissance publique concédante et ses droits à l'égard des concessionnaires 68 |

La crise, les chemins de fer et les cheminots 69 |

Ouvriers des transports: L'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains (II) 70 |

Marins: L'enrôlement et le licenciement de marins à l'étranger 71 |

Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche (IV) 72 |

Esperanto 71 |



**Les réparations et les dettes de guerre**

Le lot commun du prolétariat, aussi bien dans les pays débiteurs que dans les nations créancières

La seule réponse efficace et collective du prolétariat de tous les pays

## La Conférence de Lausanne et après

La tactique de gagner du temps, adoptée par ceux qu'un problème embarrassé et celle de se borner au rôle de spectateur, de la part de ceux qui savent que la solution de ce problème dépend d'eux, mais qui — provisoirement du moins — estiment qu'ils n'y sont pas intéressés, n'est pas un phénomène rare dans la politique internationale. Considéré de ce point de vue le renvoi de la Conférence de Lausanne, jusqu'à ce moment extrême n'a donc rien d'inquiétant. Ce qui est inquiétant toutefois, c'est l'impuissance des gouvernements appelés à participer à la Conférence de Lausanne, à faire ce que, au fond, ils estiment tous nécessaire: biffer les comptes des réparations et dettes de guerre. La question de savoir si l'annulation des réparations à laquelle sont autorisés les gouvernements qui se réuniront à Lausanne, sera, oui ou non, rendue dépendante de l'annulation des dettes de guerre par des Etats-Unis, ne change que peu de chose à cette disposition d'esprit favorable à l'annulation de toutes les dettes internationales. Cela démontre tout au plus combien peu les événements mondiaux dépendent de la disposition des gouvernements et à quel point ils sont déterminés par des facteurs qui se trouvent en dehors du pouvoir des gouvernements.

Les obligations en réparations et dettes de guerre sont en fin de compte, quoique placées dans une sphère politique, des facteurs économiques. Elles ont contribué à une phase dans l'économie mondiale dans laquelle une accumulation unilatérale de l'or, un protectionnisme croissant, un endettement augmentant vis-à-vis des Etats-Unis — allant de pair avec la dépression économique générale — ont abouti à une impasse dont une issue est seulement concevable s'il est mis fin aux dettes inter-gouvernementales. Les gouvernements n'ont pas su prévoir les

conséquences économiques des réparations et des dettes de guerre; ce qui, selon eux, n'était qu'une augmentation propice des revenus publics, devient entre les mains de la haute finance internationale, un moyen pour resserrer de plus en plus son emprise sur le monde.

Considérant la chose sous l'angle économique, on peut dire que les réparations n'ont pas été payées et que les dettes de guerre n'ont pas été remboursées, mais que ces obligations internationales ont été financées d'une manière inadmissible et défavorable à l'économie mondiale. Dans ce financement, les grands bailleurs de fonds et la classe capitaliste nationale qui bénéficie des crédits, se sont enrichis, par une exploitation accrue du prolétariat, dans une bien plus grande mesure qu'on ne le supposerait en considérant les chiffres des obligations internationales.

Aussi, la classe ouvrière a-t-elle le plus grand intérêt à l'annulation des réparations et dettes de guerre, non seulement du point de vue politique mais aussi et surtout du point de vue économique.

C'est avec la dernière énergie qu'elle doit exiger l'annulation de toutes réparations et dettes de guerre, à présent qu'il s'agit de procurer aux gouvernements la possibilité politique d'exécuter ce qui leur semble nécessaire économiquement parlant. Les divergences de vues à ce sujet entre les pays européens, qui trouvent leur expression dans des objections politiques, disparaîtront comme neige au soleil, au moment même où les Etats-Unis consentiront à l'annulation des dettes de guerre.

Suivant toute vraisemblance, ce moment ne coïncidera pas avec la Conférence de Lausanne dont — si les indices ne nous trompent pas — les Etats-Unis se tiendront à l'écart. Cette conférence ne pourra pas faire grand'chose d'autre que

de tâcher de prolonger, dans une forme ou l'autre, le moratoire actuel. Il est de la tâche du mouvement ouvrier de pénétrer les classes travailleuses, bien davantage que ce n'a été le cas jusqu'à présent, de la nécessité de l'annulation des réparations et dettes de guerre. Déjà, cette revendication commence à trouver un écho auprès du mouvement ouvrier des Etats-Unis. C'est ainsi que par exemple, les cinq principales organisations de cheminots ont proposé au président Hoover un moratoire de 25 ans pour les dettes de guerre, combiné avec un plan d'exonération partielle, en échange d'importations des Etats-Unis. Cette proposition est un témoignage éloquent d'une compréhension de la corrélation qui existe entre le rétablissement du mouvement économique mondial et la suppression des dettes internationales politiques qui entravent ce rétablissement.

A mesure que les conditions générales d'un redressement économique s'accroîtront, on se rendra compte de ce que la possibilité de pareil redressement se trouve facilitée par une suppression des charges des réparations et dettes de guerre. Il est du devoir de la classe ouvrière d'agir, avec une solidarité internationale parfaite, en faveur de l'annulation, et si énergiquement que toute opposition disparaîtra finalement devant son insistance.

Il faut cependant que le mouvement ouvrier se garde de supposer qu'une annulation des réparations et dettes de guerre aura comme résultat que le capitalisme lui accordera la possibilité d'une existence meilleure. Même après leur liquidation, elle continuera à ressentir les effets défavorables de ces réparations et dettes de guerre. Pour elle, le capitalisme est et restera — qu'il y ait ou non des obligations de réparations et dettes de guerre — l'ennemi mortel dont seule une lutte à outrance pourra la délivrer.

## Les calomnieurs démasqués

Le *Daily Worker*, le journal de ce qui, en Grande-Bretagne, se qualifie de «parti communiste», s'est senti appelé à déverser son venin sur notre camarade C. T. Cramp, secrétaire général de l'Union nationale des cheminots anglais et président de notre Internationale. C'était, il va sans dire, un traître de la cause ouvrière, un «bonze» qui mène une bonne vie aux frais des ouvriers etc. Enfin, le vieux refrain que nous connaissons tous.

Cramp, que finalement toutes ces vilénies commençaient à ennuyer, quitta pour une fois sa mansuétude bien connue et offrit à ses écrivassiers de fournir devant le juge les preuves de leurs affirmations. La conséquence en fut que les calomnieurs mirent de l'eau dans leur vin: ils n'avaient pas de preuves; leurs intentions n'avaient pas été mauvaises et Cramp ne devait pas trop prendre leurs mots au sérieux. Encore un refrain que nous connaissons depuis longtemps.

Bref, dans le numéro de mercredi,

18 mai, du «Daily Worker», le journal qui publia et divulgua toutes ces calomnies, nous avons trouvé cette déclaration:

Dans le numéro du *Daily Worker* du 13 juillet 1931, un article fut publié relativement à la personne de C. T. Cramp, le secrétaire général de l'Union nationale des cheminots. Cet article contenait, parmi d'autres remarques, une phrase disant de M. Cramp, qu'il «avait toujours cru en l'utilité de phrases bouillantes comme une préparation à ses actes de grossière trahison» et aussi que M. Cramp avait «trahi» la grève générale de 1926.

L'article en question contenait aussi d'autres phrases représentant M. Cramp comme quelqu'un qui travaille contre les intérêts des membres de l'Union nationale des cheminots et qui leur est hostile, de même que d'autres attaques contre son caractère.

Par la présente, nous retirons sans aucune réserve toutes les accusations formulées par nous contre M. Cramp dans l'article en question et nous reconnaissons que ces accusations sont fausses et que nous sommes convaincus qu'elles sont dénuées de fondement.

Nous lui offrons ici nos excuses pour ces assertions et pour toutes atteintes qui auront pu être portées à sa réputation par la publication dudit article.»

Pourquoi faisons-nous mention de cet

événement qui, en lui-même, n'est pas d'une importance mondiale? Parce que les mêmes racontars et les mêmes calomnies, sont divulgués contre les dirigeants de toutes les organisations adhérentes.

Or, le président de l'I.T.F. est sans aucun doute un homme honnête, un syndicaliste capable et un bon militant, mais il serait le premier à protester si nous voulions affirmer qu'il est parmi les militants de l'I.T.F. quelque chose de particulier. En d'autres termes, tout aussi peu que les calomnies divulguées sur son compte contiennent de vérité, tout aussi peu c'est le cas pour les bruits que l'on fait constamment circuler dans le camp communiste sur d'autres dirigeants dans l'I.T.F. Toutes les affirmations que la déclaration reproduite ci-dessus rétracte en ce qui le concerne, ne sont pas moins «fausses» et «dénuées de fondement» en ce qui concerne d'autres militants.

Il peut avoir son utilité de divulguer un peu plus la déclaration faite par le *Daily Worker* à l'égard de Cramp.

## La Conférence de l'I. O. S. et de la F. S. I. pour le Désarmement

La Conférence pour le désarmement convoquée à Zurich les 22 et 23 mai par la F.S.I. et l'I.O.S. a adopté la résolution ci-après :

«La Conférence commune de l'I.O.S. et de la F.S.I. pour le désarmement a longuement examiné la méthode de travail et les problèmes de la Conférence du Désarmement de la Société des Nations. Elle constate en particulier que la marche lente des délibérations, qui doit être attribuée aussi bien au manque d'accord politique entre les gouvernements qu'à la mauvaise volonté manifeste de quelques-uns d'entre eux, déçoit profondément les peuples.

La Conférence confirmant les revendications formulées au Congrès de Vienne de l'I.O.S. en accord avec la F.S.I., déclare ce qui suit au sujet des problèmes qui occupent présentement les délibérations de Genève :

1. L'abolition des armes offensives serait un premier pas dans la voie de l'égalité des droits et des devoirs de tous les Etats, égalité qui seule pourra servir de base stable et définitive au système de désarmement. Cette suppression doit comprendre l'interdiction des armements aériens, des canons de gros calibres et des tanks, des vaisseaux de guerre de plus de 10.000 tonnes, des vaisseaux porte-avions et des sous-marins, et de tous les travaux préparant la guerre chimique et bactériologique.

2. Les compléments nécessaires de ces mesures sont, d'une part, l'internationalisation de l'aviation civile et le contrôle rigoureux de ses constructions, et, d'autre part, la restriction des dépenses pour armements.

3. Pour toutes les autres catégories d'armes la première étape du désarmement doit comprendre une réduction massive.

4. Le désarmement exige nécessairement un contrôle international des plus rigoureux. Sans ce contrôle, surtout dans les pays sans démocratie, la violation des obligations contractuelles ne manquerait pas de se produire, créant une menace permanente de troubles internationaux.

La Conférence constate que, pour ce qui est de la guerre en Extrême-Orient, les grandes puissances n'ont pas fait usage des possibilités déjà existantes de garantir la paix et l'observation des traités internationaux. Par cela même elles ont gravement compromis l'idée d'une sécurité garantie par des traités. Aussi longtemps que les grandes puissances n'empêcheront pas le Japon de continuer ses expéditions de rapine en Chine et ne feront pas usage des possibilités déjà existantes de l'obliger à respecter les traités, elles n'auront pas le droit de faire de ce manque de sécurité qu'elles ont elles-mêmes provoqué, un prétexte pour saboter le désarmement.

Plus le danger d'un sabotage du désarmement par les grandes puissances intéressées est grand, plus il est du devoir de la classe ouvrière d'activer avec la dernière énergie la propagande anti-belléiste. La Conférence exhorte en conséquence toutes les organisations ouvrières (partis politiques, syndicats, associations de femmes et organisations de jeunesse) à continuer à organiser dans tous les pays des réunions et manifestations pour exercer la plus forte pression sur les gouvernements, et pour les contraindre à conclure un traité de désarmement réalisant, comme première étape du désarmement total, les revendications de l'I.O.S. et de la F.S.I.)

Parmi les représentants du mouvement syndical à la conférence les camarades suivant ont pris la parole. Le président Citrine, Secrétaire du Congrès des Trade-Unions, a ouvert la Conférence par un discours dont nous reproduisons ci-après le contenu essentiel :

«La conférence du désarmement de Genève a amèrement déçu tous les espoirs qui avaient été mis en elle, d'autant plus qu'elle est présidée par un homme en qui les travailleurs de tous les pays ont la plus grande confiance et dont ils savent qu'il fera tout ce qui est en son pouvoir pour faire aboutir la Conférence — notre camarade Henderson. Dans des milliers d'assemblées, dans des pétitions qui portent des milliers de signatures, les travailleurs ont manifesté leur volonté de paix. Mais, même après que, à la suite de plusieurs années

de discussions au sein de la Commission préparatoire du désarmement de la Société des Nations, un projet eut été établi qui aurait pu, sous la forme définitive, servir de base à un début de désarmement, on doit aujourd'hui dire ouvertement que la Conférence de Genève n'a pas de tout commencé à parler du désarmement. Elle a passé son temps à discuter des possibilités de parvenir au désarmement.

Il est très remarquable que les Etats représentés à la Conférence du désarmement semblent être en faveur de l'abolition des armes à l'égard desquelles ils sont particulièrement faibles et leurs voisins particulièrement forts. La Grande-Bretagne, par exemple, qui pense à ses communications maritimes, se déclare pour l'abolition des sous-marins, et, à cause de l'Italie, la France accueillerait avec plaisir l'abolition des flottes aériennes. Plus encore ! Nous devons rester sceptiques envers toutes les tentatives visant à humaniser la guerre. De quelle utilité pourraient être ces dispositions lorsqu'il s'agit, dans un conflit, de la vie ou de la mort des Etats ? Tout Etat qui entreprend une guerre, le fait avec la volonté de vaincre et il sait que, s'il vaine, aucune sanction ne pourra lui être appliquée. Seuls des Etats vaincus peuvent être punis s'ils ont violé les dispositions du droit de la guerre.

La classe ouvrière organisée ne luttera pas seulement pour le désarmement qualitatif, mais pour le désarmement général. Seul le désarmement total et général peut nous garantir contre la guerre. Les armements créent la guerre, car ils donnent aux gouvernements la possibilité de faire la guerre, et leur seule présence est un obstacle aux forces qui travaillent pour la solution pacifique des conflits.

Que se passera-t-il, si la Conférence du désarmement se termine par un échec ? Nous espérons que cela ne se produira pas mais, si les gouvernements ne devaient pas aboutir à une entente, notre mouvement porterait une lourde responsabilité. En tout cas, nous sommes bien décidés à ce qu'une répétition de ce que fut la guerre mondiale de 1914 à 1918 ne puisse se produire. A ce moment, le mouvement n'était pas préparé et était insuffisamment organisé. Sommes-nous prêts à tirer les enseignements de cet échec ? Je suis certain qu'aujourd'hui, le mouvement ouvrier ne se laissera plus briser par les passions nationalistes.

Jouhaux, le secrétaire de la C.G.T. de France, signala en particulier les dangers provenant de la corruption de la presse par les munitionnaires. Un exemple caractéristique des effets de cette corruption nous a été fourni par la manière dont la grande presse a informé ses lecteurs sur le conflit sino-japonais. Ce sera l'une des tâches principales de la classe ouvrière que d'être le chirurgien de cet abcès. Jouhaux réclama ensuite qu'il soit interdit aux Etats de punir la publication de renseignements sur la violation des conventions conclues. Il signala les effets importants que la découverte d'armements secrets par la classe ouvrière allemande avait eus pour les relations entre l'Allemagne et la France. On aperçoit ainsi la grande importance du contrôle par la classe ouvrière de toutes les mesures de désarmement.

Le représentant de l'I.T.F., le secrétaire Nathans dit ensuite à peu près ce qui suit :

«En ma qualité de représentant de la Fédération internationale des Transports, je voudrais faire quelques simples remarques, non pas d'ordre général, mais seulement d'ordre pratique, concernant les transports de munitions etc. dans les cas de danger de guerre, dont on entend beaucoup parler ces derniers temps.

Qu'il soit dit pour commencer que notre Fédération internationale a fait, dès le commencement des hostilités en Extrême-Orient, tout le possible pour faire arrêter les transports de munitions et de matériel de guerre à destination du Japon ou de la Chine.

Je puis dire en toute sincérité que nous avons, cette fois, fourni plus d'efforts que dans les cas précédents, par exemple en 1920.

Néanmoins, quoique nous ayons obtenu quelques petits résultats — je tiens à rappeler à ce propos le fait que le journal de notre Union

des marins japonais a été confisqué par le Gouvernement, à cause de son attitude contre la guerre — il convient d'avouer franchement qu'en général, nos tentatives ont échoué.

En premier lieu, il va de soi que c'est l'énorme chômage qui aggrave les difficultés. Il est bien difficile de faire refuser du travail, lorsque le docker ou le marin en question a été sans emploi pendant des mois, voire pendant des années.

Il faut penser également aux grandes difficultés créées pour les organisations syndicales nationales par les circonstances d'aujourd'hui. Même si une partie des ouvriers refusaient le travail, il y aurait presque partout une armée de réserve qui s'offrirait comme briseurs du mouvement et, maintes fois, les patrons n'attendent que cette occasion pour porter un coup mortel aux organisations.

Il y a encore des difficultés spéciales : les envois de munitions, de fusils, de canons ne sont pas toujours déclarés comme tels ; ils portent souvent des noms bien innocents. Par exemple, le cas s'est présenté que les dockers de Gotembourg — ajoutons que les camarades suédois qui sont organisés pour 100 % sont de ceux qui ont toujours rempli leur devoir — avaient à charger six cents colis, contenant soi-disant des parties de machine, sur un bateau à destination de Hambourg. Après avoir chargé environ 450 caisses, ils découvrirent par hasard que ces colis contenaient, non pas des parties de machines mais des mitrailleuses destinées à l'Asie, par la voie de Hambourg, ils en ont refusé le chargement. Il est cependant évident que beaucoup de ces envois échappent à tout contrôle, souvent à cause du fait que la destination du bateau est changée après le départ. Mais, il y a d'autres raisons et il faut en parler ici, qui expliquent l'échec de nos tentatives. Les ouvriers des transports, et aussi les organisations, se demandent parfois, pourquoi seulement boycotter les transports ? Les munitions, les canons etc., avant d'être transportés, doivent être fabriqués. Il est un grand honneur pour les ouvriers des transports : les cheminots, les dockers, les marins d'être à l'avant-garde de l'armée prolétarienne. Cela comporte toutefois des sacrifices spéciaux. Nous sommes prêts à les supporter, seulement la lutte générale du mouvement ouvrier ne doit pas être conçue de manière à sacrifier dans le combat jusqu'au dernier ouvrier des transports et jusqu'à la dernière organisation ! Le mouvement ouvrier dans son ensemble doit mener le combat et soutenir la lutte de l'avant-garde.

A part le travail que la F.S.I. a déjà entamé pour coordonner l'action des divers groupements ouvriers, les métallurgistes, les ouvriers d'usine, les transports et d'autres, l'essentiel, à mon avis, pour faire disparaître la cause principale de l'échec de notre travail, c'est de créer l'atmosphère favorable à notre lutte et cela, avant qu'il ne soit trop tard ! Notre mouvement international doit organiser la résistance et déclencher dans tous les pays, parmi les travailleurs et parmi la population entière, une agitation et une propagande telles qu'il soit rendu clair à chacun que le danger de guerre est imminent, qu'il n'y a pas seulement un conflit en Extrême-Orient, bien éloigné à leur idée, mais que ce conflit a une signification de premier ordre pour toute l'humanité. Il faut que l'on se rende compte que la guerre menace de tout près et dans un proche avenir.

Alors seulement, les ouvriers comprendront qu'envoyer des munitions au Japon signifie la même chose que d'en envoyer dans un pays voisin qui attend ces envois pour commencer la guerre. Je crois qu'une fois que cette atmosphère sera créée par une action internationale attirant l'attention de tous sur le danger et faisant appel à la conscience mondiale, les ouvriers comprendront mieux :

que, malgré le chômage et malgré les difficultés sans nombre, tout travail qui grossit le danger de guerre doit être refusé,

que la lutte contre la guerre doit primer tous autres soucis.

C'est alors seulement que nos décisions contre le danger de guerre porteront des fruits !

## Mœurs fascistes en Pologne

Au siège de la Fédération polonaise des ouvriers des transports, les fascistes cherchent, parmi les livres et les journaux... un jambon!

Nous relatons ci-dessous un fait qui est assez éloquent par lui-même pour ne pas nécessiter de commentaire. Inutile d'ajouter que notre presse, baillonnée comme elle l'est par la réaction, est dans l'impossibilité absolue de publier de tels faits.

Scène: Siège de la Fédération des ouvriers polonais du transport. 6 heures du matin, le 14 mai. Le camarade Guzialek est absent. Tout d'un coup, la police pénètre dans le local. Perquisition. A un camarade qui s'étonne de cette intrusion, la police de répondre: «Du jambon qui était dans une caisse, au port, a disparu. D'après les indications reçues, il doit très probablement être recelé dans la maison d'un sieur Etlaf. C'est donc ici». En effet, le local de la Fédération polonaise des ouvriers du transport se trouve dans cette maison. Ajoutons, pour détruire le peu de plausibilité du stratagème, cousu de fil blanc, que les jambons sont généralement emballés dans des sacs et non cloués dans des caisses!

La police se met en devoir d'ouvrir une caisse qui se trouvait dans le local, bien que le camarade présent déclare qu'elle ne contient que des livres. D'ailleurs, son propriétaire n'est actuellement pas à Gdynia. Sur la caisse étaient collées, encore intactes, l'adresse du destinataire ainsi que la feuille de route des chemins de fer polonais certifiant que l'envoi avait été expédié le 2 mai de la station de Gniezno à destination de Gdynia. En outre, la caisse était renforcée par des bandes de fer. Pêle-mêle, la police jette hors de la caisse livres et brochures. Bientôt «Un homme sans passé», «En prison», «Le guide Métoula anglais-allemand», «La rythmique en plein air» «Chanson d'étudiants», «Grammaire anglaise», «Rapport moral de la Fédération polonaise des ouvriers du transport», «Jules Slowacki» jonchent le sol... la police cherche un jambon! Ce serait comique, mais en d'autres temps!

Puis la police commence d'examiner deux exemplaires du «Robotnik» du 13 mai et un No du «Monitor Polski» du 12 qui viennent d'arriver par la poste le jour précédent. Toujours pas de trace du jambon!

Ajoutons qu'aucun mandat de perquisition n'a été présenté. Après avoir mentionné sur le procès-verbal qu'elle a établi que «l'objet en question» n'a pas été trouvé, la police quitte le local en déclarant que les recherches, poursuivies également chez les voisins habitant le même palier, seront poursuivies à la cave.

Le même jour, à cinq heures du soir, le camarade Guzialek est de retour à Gdynia et constate que le no 108 du «Monitor Polski», examiné le matin par la police, a disparu. Guzialek s'adresse alors aux voisins chez lesquels des perquisitions ont dû être opérées. Ils déclarent bien avoir vu la police très tôt dans la matinée mais qu'elle n'a fait chez eux

aucune visite domiciliaire. D'ailleurs ils n'ont aucune connaissance de ce fameux jambon. La police, immédiatement avant de pénétrer dans le local, avait demandé des renseignements sur un certain Antakowiak: «Habite-t-il cette maison? Doit-il l'habiter prochainement?»

C'est la deuxième fois, dans un temps relativement court, que la police perquisitionne dans le local de la Fédération (la première perquisition a été faite le 16 mars dernier. La police recherchait des feuilles volantes).

Le «Robotnik» a publié, en outre, un article sur la première perquisition opérée à bord du s/s «Warschawa» parmi les effets personnels du délégué de bord de la Fédération. Deux exemplaires du «Robotnik» ont été confisqués. Ils n'ont jamais été rendus. La police n'a jamais fait parvenir l'autorisation de perquisitionner qu'elle avait obtenue en vue, paraît-il, de trouver de la cocaïne. On en est à se demander si ces deux Nos du Robotnik n'ont pas été saisis... aux fins d'analyse chimique?

Si la police continue ainsi, nous pouvons certainement nous attendre à ce qu'elle recherche sous peu des tuiles disparues ou des poutres de huit mètres parmi les lettres et les exemplaires du Robotnik en possession de la Fédération des ouvriers du Bâtiment! Il est tout de même difficile de comprendre comment il est possible d'user de ruses aussi grossières que celle de rechercher du jambon parmi des livres et des brochures!

Afin de calmer les esprits parmi les travailleurs de Gdynia affiliés à notre Fédération, le Ministère de l'Intérieur a le devoir d'enquêter sur la méthode plus que bizarre adoptée par la police de Gdynia en matière de perquisition.

## Communications du Bureau

**Le Congrès de l'I. T. F. à Prague, du 7 au 13 août**

Ouverture. Ainsi que nous en avons fait part aux organisations par lettre circulaire, le Congrès sera ouvert non pas le 8, mais le dimanche 7 août dans la matinée.

Ordre du jour. L'ordre du jour définitif a été expédié aux organisations.

Rapport moral. Les textes en allemand, anglais, français, espagnol et suédois sont assez avancés pour que nous puissions espérer expédier toutes les éditions du rapport dans le courant du mois.

Le rapport sera expédié directement par les imprimeries, soit de Vienne, d'Amsterdam, d'Anvers et de Madrid.

Logement. Nous attendons une prompt réponse à notre circulaire du 8 juin concernant les logements à Prague.

**La réunion du Comité Exécutif, des 2 et 3 juin 1932**

La session trimestrielle ordinaire du Comité Exécutif a eu lieu les 2 et 3 juin 1932, à Amsterdam. Tous les membres étaient présents.

Après une discussion approfondie, le rapport sur l'activité du secrétariat et un rapport au sujet d'un voyage accompli récemment dans les pays baltes ont été approuvés.

Les organisations suivantes ont été admises:

- 1° Syndicat des ouvriers du port de Pärnu (Estonie).
- 2° Syndicat des ouvriers du port de Reval.
- 3° Fédération des aides-mécaniciens d'Estonie.
- 4° La Fédération des cheminots et employés de tramways indigènes des Indes néerlandaises.

En ce qui concerne le retrait de l'Union des marins danois et son entrée au sein de l'Internationale des marins et ouvriers des ports (communiste), les mesures à prendre ont été discutées. Cette organisation s'est également retirée de la Fédération scandinave des transports.

La situation politique et syndicale dans quelques pays a ensuite été attentivement examinée. Avec la documentation dont il dispose, le secrétariat établira un rapport qui sera adressé à toutes les autorités entrant en ligne de compte.

Nous devons essayer, de cette manière, d'exercer une pression sur les détenteurs du pouvoir dans différents pays et d'améliorer ainsi la situation de nos camarades.

Sur ce, l'ordre du jour du Congrès de Prague, dont les épreuves étaient prêtes, a été définitivement arrêté. Le Comité a décidé de convoquer le Conseil général pour les 14 et 15 juillet à Amsterdam, en vue des derniers préparatifs du Congrès et afin de prendre position devant les propositions parvenues au secrétariat qui a, en outre, été chargé de préparer des résolutions aux fins de coordonner quelques-unes des propositions présentées.

En ce qui concerne la nomination d'un secrétaire permanent pour la section des conducteurs d'automobiles, le Comité a décidé de proposer à la conférence que tiendra cette section ainsi qu'au Congrès, d'abandonner pour le moment cette nomination en raison des circonstances actuelles.

Pour terminer, le Comité a désigné les délégués devant participer à divers congrès d'organisations adhérentes.

### Cotisations reçues

pour 1931:	
Ouvriers des transports irlandais ... fl.	81,65
pour 1932:	
Cheminots suédois .....	3.005,92
Ouvriers suisses des transports .....	441,60
Gens de mer de la Trinité .....	7,45
Ouvriers des transports irlandais ... ..	199,92
Gens de mer finlandais .....	20,40
Personnel de la locomotive danois ... ..	151,52

### Nouvelles adhésions

Syndicat des ouvriers du port de Reval, Baikovi, Plats, 3, Reval, Estonie.

Syndicat des ouvriers du port de Pärnu, Elewandi 7, Pärnu, Estonie.

Syndicat des assistants-mécaniciens, S. Karja, 19, Reval, Estonie.

Perhimpöön Beamte Spoor dan Tram di Hindia Belanda (tramways et chemins de fer) Koppoweg 20, Bandoung, Indes Néerlandaises.

### Désaffiliation

Sömaendenes Forbund (gens de mer), Peder Skramskade 5, Copenhague. Danemark.

### Congrès

Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer, les 23 et 24 juin à Paris.

Centrale belge du personnel des tramways, vicinaux et autobus, du 17 au 19 juin, à Bruxelles.

Freier Gewerkschaftsverband in Oesterreich, le 26 juin, à Vienne.

## Dans les organisations adhérentes

**Le Congrès de l'Union néerlandaise des conducteurs d'automobiles**

Les 7 et 8 mai dernier, l'Union des conducteurs d'automobiles, section de la Centrale néerlandaise des transports, a tenu à La Haye son congrès bisannuel. En dépit de la situation économique défavorable, l'organisation a pu enregistrer un heureux accroissement de ses effectifs de 3.300 à plus de 5000 membres.

Le congrès décida entre autres d'insister énergiquement auprès du gouvernement pour que la loi du travail de 1919 soit étendue à tous les chauffeurs professionnels. L'organisation entamera une propagande active dans ce sens.

Le président de la section présenta au congrès un rapport sur le thème: «La lutte contre le chaos dans la circulation automobile». Après avoir entendu ce rapport, le congrès adopta à l'unanimité une résolution qui constate que dans les transports automobiles, de graves anomalies existent en ce qui concerne la concurrence, l'état



du matériel roulant, le contrôle sur l'observation des prescriptions légales, et particulièrement en ce qui concerne les heures de service et de repos des conducteurs d'automobiles. Ces anomalies constituent un grave danger pour la sécurité et sont la cause, directe ou indirecte, des nombreux accidents qui se produisent. C'est pour cette raison que la résolution fait appel avec insistance au gouvernement et au Parlement pour que soient prises des mesures légales et autres, afin de mettre fin aux nombreux abus qui existent toujours dans les transports automobiles.

#### L'Union des cheminots suédois en 1931

Le rapport moral de l'Union des cheminots suédois mentionne un accroissement des effectifs de 499. Le chiffre a passé de 37.075 à 37.574. Suivant les renseignements des sections, le nombre des cheminots inorganisés s'élève à 1.956 seulement.

Il n'est hélas pas possible de traiter toujours dans les détails tous les rapports des organisations adhérentes, quoique ceux-ci contiennent souvent des communications intéressantes. C'est ainsi que, par exemple, ce rapport nous apprend qu'au moment où avaient lieu les obsèques de 5 ouvriers, assassinés par le militarisme suédois lors d'une tentative de s'approcher de briseurs de grève, l'ensemble de la classe ouvrière suédoise cessa le travail pendant 5 minutes en signe de deuil. A ce propos, l'organisation des cheminots destina un montant de 1.000 couronnes aux familles des ouvriers tués.

Une autre chose qui frappe dans ce rapport, c'est le fait que les sections des organisations adhérentes à la Centrale syndicale ont le droit de soumettre des propositions aux congrès de celle-ci et que ces propositions lui sont transmises par les Comités centraux des organisations.

Le rapport consacre une partie détaillée aux relations internationales. Il donne un résumé des communications les plus importantes parues dans l'organe de l'I.T.F. Pareil rapport détaillé contribuera sans nul doute à augmenter l'intérêt des membres pour leur Internationale. La fortune de l'organisation monta de 1.475.889,41 à 1.653.248,72 couronnes, la caisse de réserve passant dans la même période de 3.351.233,77 à 3.800.317,19 couronnes.

#### Le 5ème Congrès de l'Association du personnel des chemins de fer et tramways des Indes Néerlandaises

L'organisation des cheminots et agents des tramways indigènes des Indes néerlandaises a tenu son 5ème congrès à Bandoung, les 23 et 24 avril dernier. Dans son discours d'ouverture, le président insista sur l'opportunité d'une action énergique pour la défense des intérêts du personnel de deuxième classe et sur la nécessité de mener une campagne active pour augmenter les effectifs.

Signalons, parmi les décisions prises, le rejet d'une proposition qui tendait à transformer l'organisation en un groupement syndiquant également d'autres catégories de travailleurs des transports, de même que la décision d'adhérer à l'I.T.F. à partir du 1er juillet.

Nous publions par ailleurs dans le présent numéro un article donnant quelques détails concernant ce nouveau membre de notre Internationale.

#### Le Congrès de l'Association néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways

Du 25 au 28 mai, le Congrès bisannuel de l'Association néerlandaise du personnel des chemins de fer et tramways a eu lieu à Utrecht.

Les effectifs de l'organisation qui étaient de 20.047 au 1er janvier 1930, ont passé à 20.221 au 1er janvier 1931, et baissés à 19.915 au 1er janvier 1932. Il faut chercher les causes de ce recul dans les compressions des effectifs du personnel; (ceux-ci diminuèrent depuis 1921 d'environ 51.000 à environ 40.000 à présent).

Sur les 19.915 adhérents, 4.661 font partie de la section des tramways et 72 travaillent au service la Compagnie des wagons-lits et de la «Mitropa».

La fortune nette de l'organisation s'élevait au 31 décembre à fl. 45.000, sans parler de l'immeuble syndical et de son inventaire. La cotisation va de fl. 0,35 à fl. 0,73 par semaine suivant le salaire, ce qui signifie environ 1½ % de celui-ci.

Etaient représentés au congrès 202 des 230 sections locales, comptant environ 19.112 adhérents. L'organisation supporte les frais de séjour (à raison de fl. 6.— par jour et de fl. 9.— pour un jour et une nuit) pour un délégué par section de 100 membres ou au-dessous, pour deux délégués quand il s'agit de sections jusqu'à 500 membres et de trois délégués pour les sections de plus de 500 membres. Elle supporte aussi les frais de voyage pour les délégués du personnel des tramways (les cheminots ayant droit au parcours gratuit pour participer à un congrès syndical).

Outre l'I.T.F., les organisations de cheminots de Belgique (cheminots et tramways), France, Allemagne, Danemark (mécaniciens) et Luxembourg avaient envoyé des représentants au congrès. Etaient en outre représentées, la Centrale syndicale, la Centrale des transports, l'Association des retraités (6.000 adhérents), l'Association des révoqués de la grève de 1903 (200 adhérents) et l'organisation de propagande des femmes (1.000 adhérentes).

Après des débats prolongés, les rapports moral et financier furent approuvés à l'unanimité des voix.

Il fut décidé entre autres choses de nommer une commission chargée d'étudier le problème d'une réorganisation éventuelle ainsi que la question de l'adhésion obligatoire. Le prochain congrès sera appelé à prendre une décision sur ces questions. Il a été résolu en outre que la section hollandaise de la Fédération internationale des travailleurs des transports espérantistes (I.F.E.T.T.) sera appuyée financièrement et que l'organisation prendra en mains le problème des groupements de jeunesse et de la formation de militants syndicaux.

Toutes les propositions tendant à rendre inconciliables les fonctions de permanents syndicaux avec celles de député et autres fonctions parlementaires, furent retirées, après une déclaration de la part du Bureau disant que ces propositions étaient de nature à compromettre la liberté de mouvement des permanents mais que, évidemment, on aura soin d'éviter des abus. A présent, le président est sénateur et le secrétaire est député. Une extension de ces fonctions semble invraisemblable.

Le Comité sortant fut réélu dans sa totalité. Le budget pour l'exercice 1932/33 fut arrêté; il prévoit un total de recettes de fl. 405.000 et un excédent de fl. 89.500.

Dans une séance à huis clos, l'assemblée se prononça sur les projets d'avilissement de la direction et du gouvernement qui veulent appliquer 5 % de réduction à partir du 1er juillet et 5 % à partir du 1er octobre. (Ainsi que nous l'avons déjà indiqué dans nos Communications de presse, l'Association estime que les organisations syndicales reconnues doivent opposer une résistance énergique à ces projets.)

#### Le Congrès de l'organisation «Unie Zeleznicnich zamestnancu»

Le congrès ordinaire de cette organisation a eu lieu du 14 au 16 mai à Pressbourg. Etaient présents: 275 délégués des sections locales, 48 fonctionnaires, 5 représentants étrangers et de nombreux délégués d'organisations syndicales.

Le camarade P. Moltmaker représentait l'I.T.F. Après les discours d'ouverture et de bienvenue, l'assemblée a discuté le rapport d'activité et le rapport financier de l'exercice présentés par les collègues Stanek, Nemek et Bach.

Les secours accordés en cas de chômage ont exigé de l'organisation de lourdes prestations. L'organisation a également mis sur pieds une caisse autonome d'avances et prêts. Au cours des trois dernières années, le nombre des membres de l'organisation a passé de 785 à 42.382. La structure fortement centralisée de l'organisation a été rendue plus souple par la création de groupements professionnels. En terminant son rapport, le camarade Nemek a adressé un appel aux autres organisations de cheminots en faveur d'une organisation unique des travailleurs de chemins de fer.

Le rapport financier indique, pour les trois dernières années, un excédent de 250.930,60 couronnes tchèques. A fin 1931, la fortune de l'organisation était de 4.938.720,15 couronnes.

De nombreux orateurs ont participé aux débats nourris qui ont suivi la lecture des rap-

ports et ont exprimé à l'organisation leur satisfaction du travail accompli. Les rapports ont été adoptés à l'unanimité.

Le camarade Brodecky a rapporté sur les actions d'ordre économique et social des organisations. Parlant de la crise, il a fait remarquer que le monopole du transport que détenaient les chemins de fer leur a été arraché par les nouveaux moyens de transport. L'évolution prochaine des chemins de fer ne doit pas demeurer indifférente au personnel. Le Congrès a approuvé unanimement la tactique à suivre.

Les camarades Stanek et Foff ont été respectivement réélus président de la Commission administrative et du conseil de surveillance.

#### Le Congrès de la Fédération suisse des Cheminots, tenu à Berne le 27 mai 1932

Après une discussion approfondie à laquelle les délégués prirent une part active, le congrès approuva le rapport de gestion et vota une résolution relative à un service de rayonnement automobile organisé par les Chemins de fer fédéraux eux-mêmes le long des magistrales. Le congrès décida, en outre, de ne pas soutenir le référendum organisé contre la nouvelle loi sur les transports. Dans le cas d'une consultation populaire, la Fédération suisse des Cheminots mettrait tout en œuvre en faveur de la loi.

La lutte à outrance, décidée par le congrès contre les baisses de salaires envisagées par les autorités fédérales, lui conféra une importance accrue. Après une allocution de deux heures du collègue Bratschi le congrès pris la décision de s'opposer particulièrement à la politique de déflation annoncée, politique tendancieuse, poursuivant uniquement l'avantage moral et matériel des classes possédantes avec, pour contre-partie, l'exploitation plus poussée encore des masses travailleuses et des couches endettées de la nation. Les chemins de fer fédéraux, les plus importants débiteurs du pays, seraient tout particulièrement frappés par cette politique.

Le congrès est persuadé que la politique de la baisse des salaires est incapable d'améliorer, à la longue, la situation des entreprises exploitées par l'Etat, celle des chemins de fer fédéraux tout particulièrement. Cette politique ne peut qu'aggraver la crise au lieu de l'atténuer. A la réduction des dépenses réalisée à la faveur d'une diminution des salaires succédera inévitablement une baisse des recettes. Les charges financières demeureront stables ou même seront augmentées par la politique de déflation. Les résultats d'exploitation, par contre, accuseront un sensible recul.

Le congrès insiste particulièrement sur le fait que la plus grande part des économies envisagées par le projet présenté par les chemins de fer fédéraux pour 1932, sera supportée par le personnel.

L'intensité et la valeur du travail augmenteront tandis que les salaires baisseront.

La politique de la baisse des salaires, partout où elle a été appliquée, a fait faillite. Les Etats qui l'ont poursuivie avec le plus de rigueur et de conséquence sont précisément ceux qui, aujourd'hui, sont au bord de la débacle économique et financière. En Suisse même, la situation s'est tendue depuis que les employeurs privés ont introduit cette politique dans diverses branches de l'économie.

Selon les projets du Conseil fédéral, une échelle des salaires adaptée automatiquement à l'index du coût de la vie, sera introduite et systématiquement mise au service des chemins de fer fédéraux en leur qualité d'employeurs tandis que le personnel en sera de nouveau réduit au salaire réel insuffisant d'antan. La situation sociale actuelle sera gravement avilie. Une telle échelle ne ferait que favoriser une sorte de psychose de la baisse de salaires et aggraver la crise. Une telle mesure est dirigée uniquement contre la classe ouvrière. Elle est donc à repousser.

Pour des raisons d'ordre économique, financier et social, le Congrès a chargé les organes directeurs de la Fédération de s'opposer énergiquement aux intentions manifestées par le Conseil fédéral en ce qui concerne l'avilissement des salaires et des traitements du personnel fédéral. Le congrès est convaincu qu'il sert ainsi la cause des travailleurs avec lesquels il se sent solidaire.

Le Congrès appuie les propositions tendant à combattre la crise par la mise en chantier de travaux publics par la Confédération, les cantons et les communes, par des secours-chômage suffisants, l'introduction provisoire d'un impôt dit de crise et enfin par une réduction générale des heures de travail.

# CHEMINOTS

## Les primes et allocations du personnel de la locomotive en Pologne

Outre le salaire de base dont le montant dépend du grade, de l'ancienneté, de même que de l'importance de la famille d'un agent, le personnel de la locomotive aux chemins de fer d'Etat de Pologne a droit aux allocations ci-après :

- 1<sup>o</sup> l'indemnité horaire et kilométrique;
- 2<sup>o</sup> l'indemnité de wagon-kilomètre;
- 3<sup>o</sup> la prime d'économie de combustible.

### L'indemnité horaire et kilométrique

Le personnel de la locomotive aux chemins de fer à voie normale et sur ceux à voie étroite de Haute-Silésie, a droit à l'indemnité horaire et kilométrique. Un décret du 9 décembre 1931, entré en vigueur le 1er janvier 1932, a déterminé en dernier lieu le mode de calcul de ces indemnités. Ce décret n'a toutefois modifié en rien le système du calcul qui existe depuis 1924, seuls les taux en vigueur jusqu'ici ont été diminués de 10 % en moyenne.

L'indemnité horaire est payée pour chaque heure de course entre des gares ou chaque heure de service de manœuvres, suivant le barème ci-après :

	Service entre des gares zloty *)	Service de manœuvres zloty
Mécanicien	0,30	0,36
Aide-mécanicien	0,23	0,27
Chauffeur	0,20	—

L'indemnité horaire dans le service entre les gares est payée pour la période allant de la prise en service de la locomotive qui a lieu suivant des prescriptions générales déterminées, jusqu'au moment où la locomotive est ramenée à la remise ou jusqu'à l'arrivée du train à la gare terminus. Une indemnité horaire identique est payée pour le service sur des locomotives de secours et les locomotives haut-le-pied. La demi-indemnité horaire est payée pour le temps passé en service de réserve et pour le séjour dans la remise, calculé à partir de l'arrivée jusqu'au moment où l'agent prend la charge de la machine. On paie aussi la demi-indemnité pour le temps de course de la gare de domicile jusqu'à l'endroit où le service doit être commencé et vice-versa. Les conducteurs, électriciens de voitures motrices ont droit à la même indemnité que les aides-mécaniciens.

Dans le service des manœuvres, l'indemnité horaire est payée pour la période allant de la prise en service de la locomotive jusqu'au moment où elle est ramenée dans la remise ou remise à l'équipe suivante. On n'établit aucune différence suivant que les manœuvres sont effectuées sur des voies de remise, voies d'ateliers ou voies de gare, dans la gare d'attache ou dans une autre gare. Les heures passées en manœuvres sur une locomotive de train-voyageurs sont rétribuées au même taux que les heures passées au service entre des gares. Dans le service des trains de marchandises, le montant de l'indemnité dépend de l'endroit où est effectué le service. Dans le service de ligne, c'est le taux existant pour les courses entre des gares qui est appliqué et dans une gare, ou entre des gares voisines d'une même ligne, c'est le taux du service des manœuvres qui s'applique. Dans le calcul de l'indemnité horaire pour un mois, on ne tient pas compte des laps de temps inférieurs à 30 minutes; ceux supérieurs à 30 minutes sont comptés pour une heure entière.

L'indemnité kilométrique s'élève par 10 km. parcourus à :

\*) 100 zloty = env. 290 frs. fr.

	Trains de marchandises zloty	Trains rapides ou omnibus zloty
Mécanicien	0,43	0,28
Aide-mécanicien	0,33	0,22
Chauffeur	—	0,18

En cas de courses haut-le-pied, les taux existant pour la conduite de trains de voyageurs sont appliqués. Pour les trains mixtes, on établit une différence entre les trains mixtes de marchandises, pour lesquels les taux des trains de marchandises, et les trains mixtes de voyageurs pour lesquels les taux des trains de voyageurs sont applicables.

Au service des manœuvres sur une locomotive de trains de voyageurs chaque heure de manœuvres est considérée comme 5 kilomètres de course avec un train de marchandises. Dans le service des trains rapides, l'indemnité kilométrique est doublée. On calcule séparément la course pour rentrer au dépôt une locomotive de train rapide après l'accomplissement du service. Les conducteurs-électriciens sur automotrices touchent une allocation égale à celle des aides-mécaniciens. Le personnel qui fait du service dans la région des bassins houillers de Haute-Silésie, de même que dans la région de Cracovie, a droit à une indemnité kilométrique de 15 % supérieure, sauf sur les lignes à voie étroite de Haute-Silésie.

En cas de service de plus de 3 jours (72 heures) en dehors de la gare d'attache, les agents reçoivent, outre les indemnités régulières, une indemnité spéciale pour tout le temps passé loin du domicile, indemnité dont le montant dépend du grade.

### L'indemnité de wagon-kilomètre

Le personnel de la locomotive sur les lignes à voie étroite, à l'exception de celles de Haute-Silésie, n'a pas droit à l'indemnité horaire et kilométrique, mais par contre à une indemnité dont le montant dépend du nombre de wagons de marchandises remorqués sur un parcours déterminé. L'unité pour le calcul de cette indemnité est un wagon remorqué sur 5 kilomètres. Le taux de l'indemnité pour cette unité diffère suivant la ligne et la voie de 0,23 à 0,48 zloty, soit en moyenne à peu près 0,30 zloty. On considère comme wagon-unité, un wagon ayant une capacité de charge de moins de 10 tonnes; les wagons dont la capacité est de 10 tonnes ou davantage sont considérés comme deux unités.

L'indemnité est calculée pour le parcours effectué à partir de la gare où le wagon est accroché au train ou remis à la charge du personnel du train, jusqu'à la gare où le wagon est décroché ou transféré à d'autres agents. Pour une voiture de voyageurs ou une voiture-poste, l'indemnité est identique à celle payée pour les wagons de marchandises. On ne paie aucune indemnité pour le remorquage de voitures vides ni pour le service des manœuvres. Des taux spéciaux sont applicables pour le remorquage de trains de service transportant des rails, des traverses etc.

Le total des indemnités est réparti sur le personnel de la manière suivante :

	Trains ayant		
	un conducteur (en même temps chef de train)	un conducteur et un chef de train	deux conducteurs et un chef de train
Mécanicien	40 %	35 %	30 %
Chauffeur	30 %	25 %	20 %
Chef de train	30 %	25 %	20 %
Conducteur(s)		15 %	30 %

Les taux ci-dessus mentionnés ont été fixés par un décret du ministre des Communications, daté du 9 décembre 1931 et entré en vigueur le 1er janvier 1932; ce décret a réduit de 10 % les taux en vigueur jusque là.

### La prime d'économie de combustibles

On peut résumer comme suit les prescriptions sur l'économie de combustibles édictées en 1922 et modifiées depuis lors à quelques reprises.

Le ministre des Communications établit pour chaque direction régionale (il existe 9 de ses directions) une norme moyenne de consommation de combustible en une année. Le ministre fixe aussi le taux des primes et cela séparément pour le personnel de la locomotive et pour ceux des agents des services administratifs et de surveillance qui ont également droit à la prime. La norme de consommation, de même que les primes, sont calculées suivant une unité de rendement d'une locomotive en tonnes-kilomètres brutes. La norme de consommation prévoit l'ensemble de la consommation de combustibles, aussi bien pour le service des trains que pour le service de réserve, y compris le combustible nécessaire pour l'allumage et pour le chauffage en cas d'arrêt. Le calcul et la répartition des primes réalisées pendant une certaine période, s'effectue de la manière qui voici.

La direction établit une norme de consommation pour chaque type de locomotive de même que pour chaque section du parcours, suivant les conditions locales. Trois normes différentes sont établies, à savoir: une norme d'hiver pour les mois de décembre, janvier et février, une norme d'été pour les mois de mai à septembre et une norme de transition pour les mois de mars, avril, octobre et novembre. Lorsque les conditions climatiques dans une direction régionale le rendent souhaitable, les mois peuvent aussi être classés autrement. L'indemnité est en général réglée tous les mois.

La quantité de consommation autorisée est calculée pour chaque locomotive, sur la base du rendement en tonnes-kilomètres brutes et de la norme de consommation qui entre en ligne de compte. La différence entre la quantité calculée ainsi et la quantité de combustible réellement consommée, constitue l'économie ou le surplus de consommation. L'économie donne droit à une prime, le surplus de consommation crée une dette qui est inscrite au compte des agents en question. Le total des primes et des dettes est réparti sur les agents suivant les locomotives-kilomètres accomplies par eux. Lorsque la locomotive est montée par deux hommes, la répartition se fait dans la proportion de 5 à 3; lorsqu'elle est montée par trois hommes, la proportion est de 5 à 3 à 2.

Chaque agent a son propre compte pour combustibles. Lorsque ce compte accuse des économies, il a droit, dans le mois qui suit, à une prime. Lorsque, par contre, il y a un surplus de consommation, une dette est inscrite à son compte et déduite, le mois prochain, des primes. Il faut mentionner avec cela que, dans des conditions particulièrement difficiles, par exemple lorsque l'hiver est rigoureux, les autorités ferment généralement les yeux sur les surplus de consommation éventuels. A côté du personnel de la locomotive, certains agents employés aux services administratifs de même que ceux qui sont employés au calcul des résultats de l'utilisation de combustibles ont droit à participer aux primes.

Jusqu'à tout récemment, le système de primes ci-dessus décrit, a donné lieu à diverses chicanes. On a, par exemple, tenté de déduire les montants dus pour surplus de consommation de combustibles des indemnités kilométriques et horaires. Quelques directions ont aussi agi d'une manière arbitraire dans la fixation des taux des primes et la participation des divers agents à ces taux. Grâce à l'attitude énergique de la Fédération des mécaniciens, ces abus ont pu être supprimés et, chose plus importante, les primes accordées au personnel de la locomotive ont été rendues entièrement indépendantes de celles touchées par le personnel des services administratifs et de la surveillance.

## L'organisation des cheminots et agents des tramways indigènes aux Indes néerlandaises

C'est avec plaisir que nous saisissons l'occasion de l'adhésion de l'organisation des cheminots indigènes à l'I.T.F. pour publier le petit article ci-après.

Après l'échec de la grève proclamée en mai 1923 parmi le personnel des chemins de fer et tramways il n'existait plus à Java (Indes Néerlandaises) d'organisation syndicale parmi le personnel des petites classes jusqu'à ce que, le 10 juillet 1927, avec l'aide du *Spoorbond*, le syndicat du personnel des chemins de fer et tramways de la classe, une organisation ait été constituée portant le nom de *Perhimpoean Beambte Spoor dan Tram di Hindia Belanda* (P.B.S.T.).

Les deux organisations n'établissent aucune distinction de race et un des articles des statuts de la P.B.S.T., approuvés par un arrêté du gouvernement, du 12 novembre 1928 N° 2 X, stipule que l'organisation ne s'occupera ni de religion ni de politique. Les relations entre les deux organisations sont des plus amicales; elles unissent leurs efforts pour la défense d'intérêts communs.

En 1930, le P.B.S.T. avait envisagé l'adhésion à l'I.T.F. après avoir entendu un exposé à ce sujet par le président de l'Union des cheminots de 1ère classe (*Spoorbond*). L'idée était de créer une fédération des deux organisations mais pour diverses raisons d'ordre pratique, cette idée n'a pas été mise en exécution. Le *Spoorbond* cependant, se montre fort bienveillant à l'égard de son organisation-sœur et est prêt à l'aider à toute occasion: la P.B.S.T. en profite avec reconnaissance.

A côté du P.B.S.T., il existe sur la côte Ouest de Sumatra une organisation portant le nom de *Vereeniging Beambte Spoor dan Tram dan Ombilin Kolenmijnen* qui, plus ancienne que la P.B.S.T., n'est pas disposée à fusionner avec elle, estimant qu'il n'y a pas lieu d'étendre son groupement au-delà de la côte Ouest de Sumatra. Il y a cependant des centaines d'agents, aussi parmi ses propres adhérents, qui sont d'un autre avis et qui préféreraient adhérer au P.B.S.T. Ces agents se rendent compte de la vérité de la devise: «L'union fait la force».

La P.B.S.T. a eu ses hauts et ses bas, mais on peut dire en général que ses progrès sont constants. Ayant débuté avec 27 membres dans les îles Java et de Sumatra; (il faut savoir que dans les autres îles, il n'y a pas de chemins de fer, en dehors de quelques lignes tout à fait insignifiantes).

Au total, il y a aux Indes environ 36.000 agents aux chemins de fer et tramways. Ce chiffre pourrait mener à la conclusion que l'organisation aurait pu obtenir davantage. Ceux qui, par contre, savent ce que veut dire une grève perdue, particulièrement dans un pays colonial tel que les Indes néerlandaises, seront certes d'un autre avis. Il ne faut pas oublier non plus la phase où se trouve encore le mouvement syndical parmi les travailleurs indigènes.

Signalons à ce propos ce qui a été écrit par le camarade Moltmaker au sujet du P.B.S.T. dans une de ses lettres concernant le voyage fait aux Indes par la délégation de la Centrale syndicale néerlandaise.

Après avoir été dirigé pendant 4 ans par des militants en service actif, la P.B.S.T. a procédé, au mois de mai 1931, à la nomination de permanents rétribués. Cette mesure eut immédiatement comme résultat une augmentation remarquable du nombre des membres, si bien que les perspectives sont bonnes, même pour une période aussi difficile que celle que nous traversons.

L'organisation a devant elle un vaste domaine d'action. Officiellement, la journée de travail des agents est de 9 heures et demie au maximum. Nous n'insisterons pas davantage ici sur ce fait qui parle pour lui. Avec cela, les salaires sont loin d'être suffisants. Bref, les conditions de travail sont mauvaises et ont besoin d'améliorations. Aucun statut du personnel n'existe. Il n'est donc pas étonnant que des plaintes soient fréquentes concernant la situation où se trouvent les travailleurs manuels aussi bien qu'intellectuels des Indes néerlandaises. Il existe une certaine coopération entre la direction et l'organisation syndicale, en ce sens que celle-ci formule des requêtes au profit de ses membres et donne des conseils dans l'intérêt du service. On peut s'attendre d'un jour à l'autre à des avilissements des conditions. Une réduction des salaires a été introduite, à partir du 1er juillet 1931. En 1932 de nouveaux avilissements viendront sans doute s'y joindre. Inutile de dire que l'organisation fait tout ce qui est en son pouvoir pour y résister, mais ses efforts restent sans succès.

On sait que, dans tous les pays, le mouvement syndical se trouve à ses débuts aux prises avec de graves difficultés. Cela d'autant plus dans un pays colonial où on se heurte, outre aux difficultés générales, à celles qui proviennent des différences de race. Ces derniers temps, le mouvement nationaliste qui, pour commencer se limitait surtout à la politique, a commencé à étendre son action au mouvement syn-

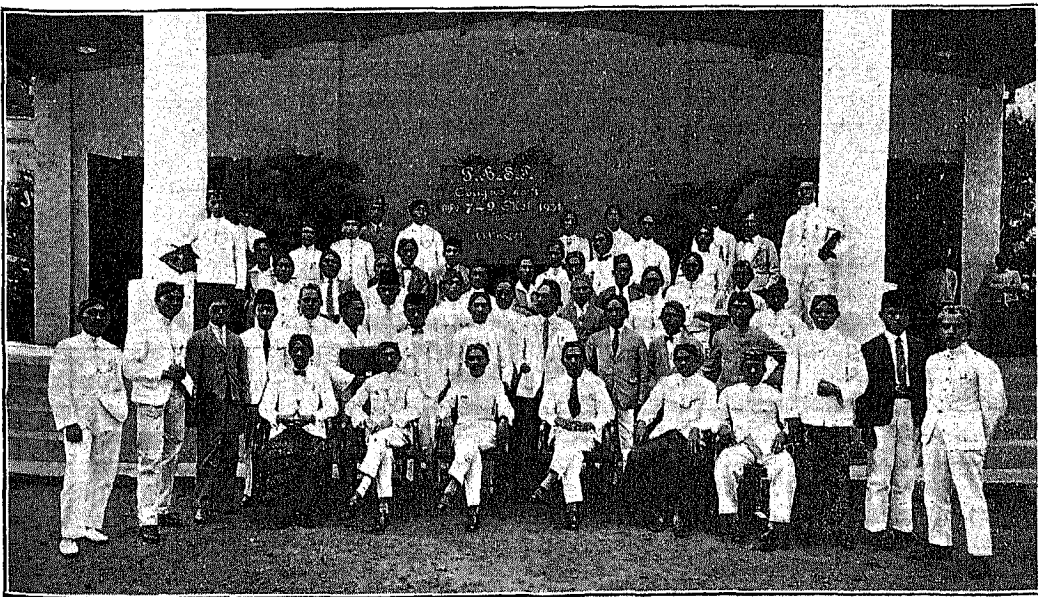
dical. En août 1930, fut constitué à Soerabaja (ville où l'organisation a une section depuis de longues années) un syndicat qui se nomme *Persatoean Pegawai Particuliere Tram m a a t s c h a p p i j e n I n d o n e s i a* (P.P.P.T.I.) qui accepte comme membres tous les agents indigènes des chemins de fer et tramways, qu'ils appartiennent à la première ou à la seconde classe du personnel. Les blancs ne sont acceptés que comme membres extraordinaires. Il est donc évident que la différenciation de races est dominante dans cette organisation qui a changé, par la suite, son nom en *Persatoean Boeroeh Kuta api Indonesia* (P.B.K.I.).

Une tentative faite par la P.B.S.T. pour arriver à une fusion avec cette organisation, a complètement échoué. On alléguait de la part de l'autre organisation qu'il existe des différences fondamentales d'opinion entre les deux groupements. Il est assez curieux de noter dans cet ordre d'idées que le Dr. Soewono, président de la *Persatoean Sarekat Sekerdja Indonesia* (P.S.S.I.) la Centrale syndicale des travailleurs au service d'entreprises privées, dont la P.B.K.I. fait partie, a souligné, dans un entretien avec le président du *Persatoean Vakbonden Rega wei Negeri* (P.W.P.N.) dont le P.B.S.T. fait partie, l'opportunité de procéder à une fusion entre les deux confédérations syndicales en vue de l'opportunité d'une adhésion à la F.S.I.

Les camarades Kupers et Oantz, deux des membres de la délégation envoyée aux Indes par la Centrale syndicale hollandaise, pourraient donner d'autres détails à ce sujet, vu qu'ils ont participé aux délibérations qui eurent lieu à ce propos à Soclo, le 30 août 1931.

On constatera en lisant ce qui précède qu'aux Indes Néerlandaises, ce ne sont pas seulement les travailleurs des services publics qui sont syndiqués, mais que les salariés au service du patronat privé ont aussi compris la nécessité d'un groupement syndical, nécessité qui se fait sentir particulièrement dans une période de dépression économique. Bien des éléments sont nécessaires à cet effet dans les Pays d'Orient tels que l'expérience, la connaissance du mouvement syndical, de bons militants etc. et, c'est pour cette raison que la visite de la délégation de la Centrale syndicale hollandaise a été fort utile pour le mouvement syndical des Indes en général et particulièrement pour le mouvement indigène. Un contact durable avec le mouvement syndical plus avancé de l'étranger, allant de pair avec une collaboration régulière entre les organisations des Indes, ne saurait être que favorable. Puisse le présent article contribuer quelque peu à la réalisation de ce but.

A. S a t r o a m i d j o j o.



UN CONGRES DE L'ORGANISATION DU PERSONNEL DES CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS DES INDES NEERLANDAISES.

## L'emploi des petites locomotives auxiliaires

Afin de pouvoir s'opposer avec efficacité à la concurrence de l'automobile, la Reichsbahn a été mise dans l'obligation d'accélérer les transports de marchandises. A cet effet, elle a mis en service depuis deux ans environ, des locomotives auxiliaires qu'elle a affectées au service d'une partie des gares intermédiaires. Ces locomotives doivent assurer tout le service de manœuvre dans la gare où elles sont attachées afin de permettre aux trains de marchandises locaux de simplifier leurs opérations, de les réduire à l'accrochage ou au décrochage des wagons. En adoptant l'emploi de ce genre de locomotives, les chemins de fer allemands ne font que suivre l'exemple de la Hollande et de la Suisse où elles sont utilisées avec succès depuis quelques années.

La pratique a démontré que la lenteur du trafic-marchandises est due en grande partie aux opérations de manœuvre



de plus ou moins d'envergure que les locomotives des trains de marchandises locaux sont obligées d'accomplir dans les gares intermédiaires. Les observations faites ont démontré qu'un wagon de marchandises chargé ne roule que trois heures par jour et stationne six heures sur les terrains de manœuvres ou dans les gares intermédiaires. Ces arrêts considérables sont principalement dus aux opérations importantes de manœuvre que doivent accomplir les locomotives des trains. Ces opérations ne comportent pas seulement le transport des wagons à leur place de manutention (halles aux marchandises ou voies de chargement) mais encore le service des voies de correspondance à une assez grande distance de la gare. Toutes ces entraves n'ont pas permis aux trains de marchandises locaux de dépasser la vitesse horaire moyenne de 10,4 km. L'emploi de locomotives auxiliaires au service de manœuvre doit non seulement augmenter la vitesse des trains de marchandises locaux mais encore permettre une meilleure manutention des wagons et des expéditions partielles, une meilleure utilisation des installations existantes et assurer des correspondances plus rapides. La Reichsbahn est d'avis que toutes ces mesures, parallèlement à une rationalisation plus poussée de l'exploitation entraînant une augmentation de la vitesse du matériel roulant, permettront une réduction importante des frais d'exploitation et de personnel. On prévoit que l'introduction de ce type de locomotives dans toutes les gares où leur emploi se justifie, permettra une économie annuelle de 50 millions de marks. Le nombre de ces locomotives qui était de 23 seulement au 1er avril 1931, atteignait de 60 à 70 à la fin de la même année. Actuellement, 65 de ces locomotives sont en construction.

La rentabilité de ces locomotives, qui augmente proportionnellement à leur heures de service, ne sera à même de produire tous ses effets que lorsque, sur une même ligne, toutes les gares où leur emploi est rationnel, en seront pourvues. A ce moment, les longs arrêts des trains de marchandises locaux pourront être réduits considérablement et les horaires améliorés, parce que les trains n'auront plus qu'à prendre ou à laisser des wagons. Cette amélioration permettra de supprimer presque entièrement les ratrapements, mesure qui, à son tour, exercera une influence heureuse sur la vitesse des trains locaux de marchandises. Ce type de locomotives se recommande spécialement dans les gares où les opérations sont nombreuses, où les locomotives doivent desservir des correspondances, des voies de chargement, des halles aux marchandises, où les wagons doivent être pesés, en un mot dans les gares où un nombreux matériel doit être manutentionné et où l'emploi de locomotives à vapeur n'est pas rationnel.

Les locomotives auxiliaires comportent deux axes et sont mues par des moteurs Diesel, des moteurs à gaz pauvre ou par

la propulsion électrique. Selon sa construction, une de ces locomotives coûte de 12.000 à 20.000 marks. La puissance de l'appareil propulseur oscille entre 25 et 65 HP. En plaine leur force de traction est suffisante pour remorquer à la vitesse de 5 kilomètres à l'heure une rame de wagons de 160 à 300 tonnes. La conduite de ces locomotives est extrêmement simple. Il n'est pas nécessaire que les connaissances dont doit disposer le conducteur d'un de ces appareils dépassent celles d'un motocycliste. La Reichsbahn confie l'entretien de ces locomotives à des ouvriers dit «surveillants des locomotives auxiliaires» et qui, après avoir fait un apprentissage dans un atelier où ces engins sont construits, ont reçu les directives nécessaires d'un ingénieur des chemins de fer. La Reichsbahn les charge, à leur tour, de mettre au courant les agents qui portent le titre spécial de «conducteur de locomotive auxiliaire». Tout ouvrier qualifié ou tout employé de gare peut devenir conducteur d'une de ces locomotives. Il est ainsi chargé de toutes les opérations de manœuvre de la gare, de l'attelage et même, éventuellement, de l'aiguillage. Son travail en qualité de

conducteur achevé, cet agent reprend automatiquement ses précédentes fonctions.

Cette application de la rationalisation au service de manœuvre doit spécialement attirer l'attention du personnel parce que le nombre croissant des locomotives auxiliaires rend superflu de nombreux agents du service d'accompagnement des trains et du service des locomotives.

Considéré de ce point de vue, c'est avec une méfiance extrême qu'il faut suivre le développement sans cesse croissant de ces locomotives à une époque où, même sans cela, les conditions de travail aux chemins de fer allemands sont tout ce qu'il y a de plus défavorable. D'autre part, on ne peut pas nier que la Reichsbahn soit dans l'obligation de lutter, par tous les moyens, contre la concurrence automobile. L'introduction de ce type de locomotives est une conséquence du développement de la technique. Toutefois, les organisations ont le devoir de veiller à ce que les nécessités de l'exploitation soient, autant que possible, mises en harmonie avec les intérêts du personnel.

## La puissance publique concédante et ses droits à l'égard des concessionnaires

Avant de commencer la publication des résultats de l'enquête sur la coordination des moyens de transports urbains et interurbains décidée par le congrès de Londres de l'I.T.F. de 1930, où il est, à plusieurs reprises, question de la puissance publique concédante, de ses rapports avec le personnel, nous jugeons utile de donner ci-dessous une analyse succincte du résultat d'une consultation demandée par la Fédération française des travailleurs des chemins de fer à quelques éminents juristes et publié sous forme de brochure avec le titre de: «La puissance publique concédante et ses droits à l'égard du concessionnaire des chemins de fer».

Ces conclusions, bien qu'elles procèdent du droit français, ont une valeur théorique générale, selon nous applicable à toute entreprise de transport concédée et qu'il nous semble intéressant d'exposer ci-dessous.

*Les deux éléments de la concession.*  
Dans la concession de service public il faut distinguer et analyser deux éléments nettement différents:

- a) Le premier élément a trait à la création et à l'organisation mêmes du service public. Il a un caractère légal ou réglementaire.
- b) Le second élément définit les obligations respectives de la puissance concédante (Etat, département, commune) et du concessionnaire, notamment en ce qui touche les clauses financières. Ce second élément est purement contractuel.

### *Elément organique.*

En tout ce concerne l'organisation du service public, la liberté de

l'administration concédante reste entière. Sans excès de pouvoir, la loi et le règlement peuvent toujours modifier les éléments organiques. Par exemple, la puissance concédante peut modifier les horaires, porter à un nombre plus élevé que celui prévu par le cahier des charges, le nombre des trains, cela sans qu'il y ait violation du contrat de concession, parce qu'il est bien évident, écrit Léon Blum, «que les besoins auxquels un service public doit satisfaire et, par suite, les nécessités de son exploitation, n'ont pas un caractère invariable... L'obligation primordiale du concessionnaire est avant tout d'assurer au service public concédé, une exécution suffisante. Il s'en suit que les charges initiales du concessionnaire pourront s'accroître avec les besoins du service. L'Etat ne peut pas se désintéresser du service public une fois concédé... la convention ne détermine pas d'une manière immuable, *ne varietur*, les charges assumées par le concessionnaire.»

Le pouvoir d'apprécier ces charges «constitue un apanage inaliénable de la puissance publique». Malgré l'acte de concession, *la puissance publique conserve toute liberté pour régler au mieux des intérêts généraux l'organisation du service public concédé.*

### *Elément contractuel.*

En ce qui concerne l'élément contractuel définissant les obligations particulières réciproques, la puissance concédante est tenue de se conformer strictement au contrat. Elle ne peut le modifier unilatéralement sans excéder ses



pouvoirs. Si cette puissance concédante est un département ou une commune, les décisions portant atteinte au contrat pourront être annulées par voie de recours pour excès de pouvoir. Si c'est l'Etat, et si la modification du contrat intervient par la voie législative, nul recours en annulation ne sera possible, mais la mesure n'en restera pas moins juridiquement critiquable. L'Etat aura violé le Droit.

Ainsi l'élément contractuel ne peut être modifié unilatéralement par la puissance concédante.

De tout ceci il résulte qu'en droit public actuel la puissance concédante conserve, malgré l'acte de concession, toute liberté pour régler au mieux des intérêts généraux l'organisation même du service public concédé.

*Le personnel du service public concédé.* Le personnel étant un élément essentiel de l'organisation et du fonctionnement du service public, est soumis à l'action

éventuelle de la puissance concédante. . . en effet les relations existant entre les services concédés et leurs agents ne sont qu'un élément de cet ensemble que constitue le fonctionnement organisé du service public concédé.

Du fait que les employés de l'entreprise concessionnaire sont *des agents du service public*, la puissance concédante dispose à l'égard de ces employés de pouvoirs dont elle ne dispose pas juridiquement à l'égard des employés d'entreprises privées.

Ajoutons que cette consultation a été demandée par l'organisation française afin de savoir si l'Etat, puissance concédante des réseaux français, avait le droit, par la promulgation d'une loi, d'exiger la réintégration des cheminots révoqués de la grève de 1920. Comme on l'a vu, les questions relatives au personnel étant d'ordre organique, les juristes consultés ont pu répondre par l'affirmative.

## La crise, les chemins de fer et les cheminots

Comme le prétendent ses protagonistes, le capitalisme, basé sur le principe de «l'initiative et du gain individuel» accroît la richesse collective. Si cela était vrai, comment alors expliquer ces déperditions énormes de la richesse collective qu'occasionne, à des époques données, cette «initiative individuelle»? On est obligé de reconnaître que ce système est incapable de réaliser ce qu'il proclame.

Dans tous les domaines de l'activité économique, en un temps relativement court, on peut constater un recul infiniment plus considérable que toute la «prospérité» réalisée par le système capitaliste dans la même période.

En adoptant le chiffre 100 pour 1929, l'index de la production, en octobre 1931, n'était plus que de 84,2 en France, 80,1 en Angleterre, 64,2 en Allemagne.

Si l'on examine la production de la houille, de la lignite, du coke, de la tourbe, du fer, de l'acier brut en Allemagne, on verra que, comparativement à 1929, celle de la houille n'atteint plus, en 1931, que le 72,7 %, celle du fer le 45,8 %, celle de l'acier brut le 42,3 %. Rappelons qu'à eux seuls, ces quelques produits forment, près du 50 % du transport-marchandises de la Reichsbahn.

A cette réduction de la production correspond naturellement une diminution des transports démontrée à première vue par les chiffres de l'importation et de l'exportation qui, en Allemagne, de 1931 à 1932, ont subi une perte de 50 %. A cette anémie — que l'on peut sans crainte appeler catastrophique — de la circulation des produits, vient s'ajouter la concurrence automobile.

A l'heure actuelle, cette concurrence immobilise un matériel ferroviaire considérable, enlève à de petites gares leur service-marchandises et les fait tracer de l'horaire. Aux Etats-Unis où cette concurrence se présente sous son aspect le plus aigu, le nombre des camions a passé, de 1920 à 1930, de 1.006.082 à 3.480.939,

et le nombre des autos destinés au transport des personnes de 8.225.859 à 23.042.840. Plus d'un tiers du matériel ferroviaire est immobilisé. Plus d'un tiers du personnel est inutile.

La réduction de la production, parallèlement à la concurrence automobile, au ralentissement considérable de l'exportation et à l'affaiblissement de la capacité d'absorption du marché intérieur a entraîné pour la Reichsbahn, comparativement à 1929, un affaissement du trafic marchandises de l'ordre de 33 %.

Un tableau semblable — peut-être moins sombre — peut être tracé pour tous les pays. Partout les recettes des chemins de fer ont baissé dans des proportions atteignant jusqu'à 25 %. En effet, les chemins de fer subissent les premiers les effets du ralentissement de la circulation des produits. D'autre part, ils sont trop liés au système capitaliste (ceci s'applique aussi bien aux chemins de fer nationalisés qu'aux chemins de fer privés) pour ne pas être pénétrés de son esprit et user envers la crise des mêmes méthodes de défense avec la même et dangereuse myopie de jugement, le même manque total de sens des réalités économiques.

La panacée la plus connue est la compression des dépenses qui, partout, est devenue synonyme de baisse des salaires et d'avilissement des conditions de travail.

Ajoutons que les entreprises ferroviaires, bien qu'elles aient toujours envisagé avec scepticisme, voire même avec ironie, la participation du personnel au bénéfice, n'hésitent pas, actuellement, à la faire participer aux pertes et ceci pas seulement sous la forme de réductions directes de salaires. Sans parler des licenciements, la diminution des revenus des cheminots a été poursuivie — et se poursuit encore — par les moyens les plus divers, souvent les plus hypocrites.

Parmi ces mesures, nous énumérons

les plus connues et les plus élémentaires. Le Secrétariat serait heureux de voir compléter cette liste dont il a d'ailleurs déjà dressé un aperçu dans le questionnaire relatif aux effectifs et aux avilissements de salaire qu'il vient d'adresser aux organisations affiliées et de recevoir des renseignements sur les autres moyens détournés employés par les administrations pour avilir la situation des travailleurs du rail, moyens que, bien souvent, seule l'expérience quotidienne permet de déceler, en particulier en ce qui concerne l'interprétation des textes du statut du personnel.

En conséquence, nous prions les organisations de bien vouloir nous communiquer les renseignements dont elles disposent sur:

- 1) *Les dégradations des fonctions* qui transfèrent un emploi dans une échelle de traitement inférieure (par exemple confier à titre définitif, le travail des commis de 1<sup>re</sup> classe aux commis de deuxième classe).
- 2) *Le déclassement des lieux de résidence* afin de permettre une réduction des indemnités de résidence,
- 3) *L'avilissement des facilités de circulation* (qui ne doivent pas être considérées comme des faveurs, comme le voudraient les administrations, mais comme partie intégrante du salaire),
- 4) *L'avilissement des facilités de circulation* (qui par les moyens les plus détournés. Exemple: en ce qui concerne les bonifications d'ancienneté en France, l'article 16 du Livre II du statut du personnel dit «que le nombre total d'agents bénéficiant de bonifications d'ancienneté ne peut dépasser le tiers des effectifs des agents du grade». Le statut du personnel a été rédigé à dessein sous une forme souvent indécise qui autorise des interprétations susceptibles de porter atteinte aux intérêts du personnel et permet de violer systématiquement l'esprit du statut. Les chemins de fer français demeurent naturellement bien au-dessous de ce tiers. Il en serait tout autrement si la tournure incertaine «ne peut dépasser» avait été remplacée par «doit atteindre».
- 5) *Mises à la retraite forcée* avec pension réduite. Souvent, aucun règlement ne préside à ces mises à la retraite forcée qui dépendent trop souvent de la mauvaise volonté de fonctionnaires supérieurs. Certains pays, comme la Roumanie et la Pologne, usent de ce moyen comme mesure disciplinaire contre les militants syndicaux. Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que la Cie anglaise du Great Western Ry vient d'informer, sans avoir consulté les organisations ouvrières au préalable, trois cents mécaniciens de locomotive qu'ils seront mis prématurément à la retraite en août prochain. La plupart de ces agents ne seront pas au bénéfice du maximum de la retraite. D'autres compagnies envisagent des mesures analogues.
- 6) *Réduction des vacances payées* pour les fonctionnaires et suppression de ces vacances pour les ouvriers.
- 7) *Non application de la journée de huit heures*, principalement en ce qui concerne les fonctionnaires (en Allemagne, par exemple, où les fonctionnaires de la Reichsbahn travaillent de 54 à 56 heures par semaine).
- 8) *Conditions d'avancement rendues plus difficiles*. Dans quelque pays, en Pologne et en Hongrie, par exemple, elles sont totalement suspendues. Dans d'autres, les examens nécessaires sont rendus plus difficiles ou le nombre des années de service exigé pour l'obtention d'un certain grade est augmenté. Dans toutes les administrations ferroviaires on peut parler d'une crise de l'avancement. Les réductions incessantes du personnel, l'introduction de la traction électrique, parfois la suppression de certains services, de certains emplois (tentatives faites pour supprimer la fonction de chef de train), la remise de la

gestion des gares à des entrepreneurs privés (comme c'est le cas en Italie) diminuent d'une façon notable les possibilités d'avancement. De plus en plus, quand un poste est devenu vacant, l'administration le supprime. Si l'exercice de la fonction se révèle indispensable, on a recours au «*faisant-fonctions*» qui est un agent possédant toutes les connaissances professionnelles requises pour monter dans la hiérarchie administrative, mais que l'administration ne titularise pas. Les «*faisant-fonctions*» sont, en général, des agents commissionnés (c'est-à-dire à poste fixe). Mais il existe aussi, en Allemagne, par exemple, des employés auxiliaires qui, en temps normal, avaient, après quelques années, l'espoir d'être nommés à titre définitif. Actuellement, l'administration les laisse dépasser la limite d'âge extrême de la nomination. Les employés auxiliaires, bien qu'accomplissant le même travail que les fonctionnaires réguliers, perdent de plus en plus toute chance d'être un jour nommés, avec tous les avantages qu'entraîne une telle mesure.

9) *Augmentation des impôts dit de crise*, augmentation des versements à la Caisse de secours et pensions, à l'assurance-maladie et accidents etc.,

10) *Dans leurs entreprises accessoires*, les chemins de fer tendent à créer un personnel

auxiliaires des chemins de fer *et non soumis au statut du personnel*. Les salaires et les conditions de travail inférieurs de ce personnel doivent créer des précédents qui ne demeureront pas sans influence sur le personnel des chemins de fer proprement dit. La Compagnie du chemin de fer P.L.M., en France, est déjà entrée dans cette voie (transports par autocars de la Cie P.L.M.).

Toutes ces mesures, faussement groupées sous le titre général de «*rationnalisation*» ont aggravé fortement la situation du personnel des chemins de fer. Elles contribuent à saper tous les avantages matériels et moraux qui ont toujours assurés à cette classe de travailleurs un standard de vie que les masses ouvrières, moins favorisées, s'efforçaient d'atteindre.

Le Secrétariat serait heureux si cette publication pouvait susciter des réponses, engager les camarades cheminots à faire part de leur expérience journalière. Une telle collaboration aiderait puissamment les organisations de cheminots dans la lutte qu'elles ont entreprise contre ces abus.

- a) si les parcours est rationnel,
- b) si les besoins du trafic sont déjà couverts et dans quelle mesure,
- c) si le trafic est d'utilité publique,
- d) s'il correspond à un besoin de toute la contrée.

#### *Personnalité juridique.*

Les Compagnies privées sont entièrement autonomes. Les autorités publiques n'exercent aucun contrôle sur leur gestion. Toutefois, leur exploitation doit être conforme à la législation.

#### *Fonds commun.*

Comme en Suisse, il n'existe par de fonds commun. On s'efforce de rendre les entreprises municipales entièrement autonomes. Les pouvoirs publics favorisent la fusion des entreprises.

Les travailleurs anglais des transports estiment nécessaire la création de Conseils du Transport, composés de représentants de tous les intéressés et placés sous la présidence d'une personnalité neutre, sur le modèle du Comité londonien du trafic.

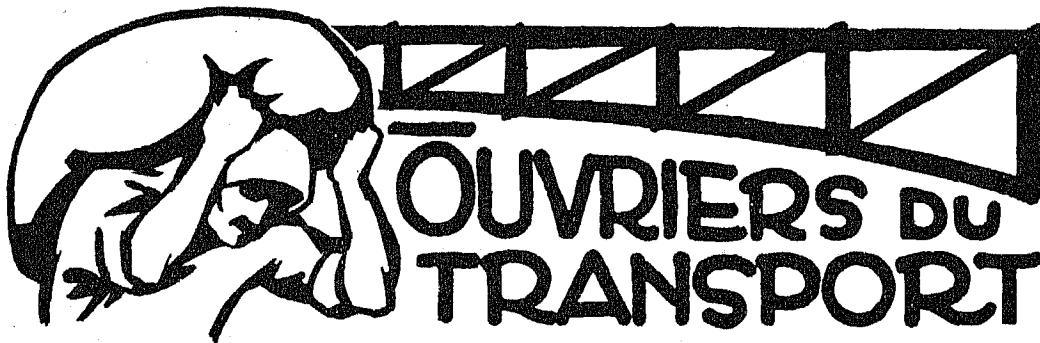
#### *Personnel.*

Les pouvoirs publics s'occupent des conditions de travail et de salaire. Les articles 19 et 93 du Road Traffic Act de 1930 règlent les conditions de travail et de salaire. Cette réglementation n'a pas seulement une portée sociale. En standardisant en quelque mesure les salaires, elle neutralise en grande partie les effets de la concurrence. Les ouvriers anglais des transports considèrent comme désirable la réglementation exacte des heures de travail et demandent que tous les chauffeurs transportant des marchandises soient âgés de 21 ans au minimum et aient subi des examens prouvant leurs capacités.

En outre, la Fédération anglaise des ouvriers des transports (Transport & General Workers' Union) demande le droit de pouvoir traiter directement avec les employeurs. A l'article 93, le Road Traffic Act dit que «*les salaires et les conditions de travail du personnel assurant un service public ne peuvent être inférieurs aux salaires et aux conditions de travail qu'assurerait un contrat signé sous le contrôle des pouvoirs publics*». Les travailleurs des transports préfèrent évidemment l'uniformité des salaires mais l'expérience montre que les conditions diverses d'exploitation créent inévitablement des différences. La «*National Road Transport Employers' Federation*» attire l'attention sur le fait que, dans les centres industriels particulièrement, la concurrence est immense, parce que les taxes de transport sont baissées au détriment du personnel.

#### *Participation des tramways à l'entretien des rues et routes.*

Les tramways participent à l'entretien des rues et routes. Le personnel considère une telle participation comme un handicap à l'exploitation, tant que les entreprises automobiles ne seront pas soumises aux mêmes droits. Une enquête a révélé que les tramways anglais devaient entretenir environ 4000 km. de route sur



## L'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains (II)

### GRANDE-BRETAGNE.

Les transports en commun par tramway et autobus sont *concessionnés*.

Les concessions de tramway accordées par le ministère des Transport sont provisoires aussi longtemps qu'elles n'ont pas été ratifiées par le Parlement. En outre, le consentement des autorités locales est nécessaire. Au cas où une ligne projetée doit traverser plusieurs districts ou communes, le consentement des pouvoirs publics qui n'ont pas sous leur juridiction plus d'un tiers du parcours projeté, n'est pas nécessaire, lorsque les autorités des autres districts ou communes sont consentantes.

La *concession des autobus* est soumise au Road Transport Act de 1930. Une commission spéciale a la compétence d'octroyer les concessions, de soumettre à l'examen les parcours choisis par les entreprises, de juger de leur opportunité etc.

Parmi les entreprises de transport par autobus urbaines et interurbaines, certaines jouissent d'une autonomie complète. Aucune n'est exploitée par des entreprises ferroviaires. Quelques municipalités exploitent maintenant des services d'autobus. Le tramways sont pour la plupart exploités par les municipalités.

Il y a en Angleterre 244 entreprises de

tramways exploitant 4114 km. de réseau. 182 sont municipalisées et exploitent 3100 km., 62 sont privées avec un réseau de 1114 km.

En 1929/30, il y avait en Angleterre 3962 *entreprises automobiles*.

2.344 compagnies,  
1.490 entreprises privées (à nom personnel),  
128 entreprises municipales,  
1.523 entreprises ont indiqué 42.238 véhicules ont 38.066 appartienent au capital privé (compagnies et entreprises privées) et 4.172 aux municipalités.

Les véhicules indiqués se répartissent comme suit:

27.400 autobus urbains,  
3.950 autobus interurbains,  
1.760 autos de louage,  
16.130 camions de marchandises.

#### *Subventions.*

L'octroi de subventions par les pouvoirs publics n'est pas généralisé. Lorsque des Compagnies privées assurent le service pour les municipalités, les pouvoirs publics couvrent les déficits éventuels. Tel a été le cas pour la «*Birmingham & Midland Motor Omnibus Cy*» dont certaines lignes sont exploitées sur la base d'une garantie des pouvoirs publics.

#### *Concurrence automobile.*

Les autorités compétentes ont le droit d'accorder ou de refuser la concession après avoir examiné:

les 2/3 de leur largeur. De 1923 à 1927, les compagnies privées de tramways ont affecté plus de 11 % de leurs dépenses d'exploitation à l'entretien des routes. Ajoutons qu'en 12 ans, on a investi dans les routes un capital atteignant les trois quarts de la somme investie dans les chemins de fer en cent ans.

Un existe un «*Road Fund*» ou fonds d'entretien des routes, couvert par les 2/3 des taxes prélevées sur les véhicules à moteur.

#### Tarifs de transport.

Il est à désirer que les pouvoirs publics interviennent dans la fixation des tarifs et assurent un rapport acceptable entre les tarifs des tramways et ceux des

transports automobiles. Une autorité locale autorisée à exploiter un service public peut fixer les tarifs qui lui semblent adéquats (Art. 104 du Road Traffic Act). Cet article n'est applicable qu'aux autobus concessionnés. En dehors de cette clause, les tarifs ne sont pas régularisés et il n'existe aucune «standardisation» des tarifs de tramways et autobus. Toutefois, l'organisation anglaise ne pense pas qu'il soit nécessaire que les pouvoirs publics aient le pouvoir de fixer de leur propre chef des tarifs, en vue d'assurer la collaboration entre les moyens de transport urbains et interurbains mais elle préfère que l'on confie cette compétence à une commission spéciale.

voyage. A l'époque des longs voyages à voiles ou à vapeur, les marins se plaiginaient rarement de ce procédé, mais à présent qu'il n'y a plus de voiliers et que les bateaux font jusqu'à 12 traversées aux Etats-Unis en un an, la déduction de 3 shillings pour l'enrôlement et de 3 shillings pour le congédiement — les taxes ont été augmentées depuis 1880 — représente une diminution sérieuse des soldes de chaque homme et un joli bénéfice pour l'armateur.

En Grande-Bretagne, les ministres des Affaires étrangères et du Commerce ont été saisis de cette question qui a aussi été soulevée au Parlement. L'unique réponse qu'on ait pu obtenir, c'est que les taxes à payer par les marins ont, il est vrai, été supprimées, en 1880, mais qu'il est, depuis des années, coutume que le capitaine retienne la moitié du montant sur le salaire du marin, et qu'il n'existe aucune prescription spéciale pour punir ou interdire ce procédé.

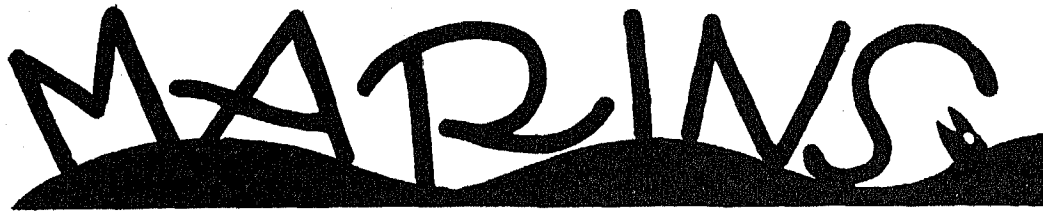
Les juristes que nous avons consultés à ce propos ont déclaré que «la coutume ne peut pas primer la Constitution» et eux, aussi bien que nous, sont d'avis que depuis 1880 jusqu'à nos jours, les armateurs ont privé les marins de centaines de milliers de livres sterling auxquelles ceux-ci avaient droit.

Les marins sont assujettis à la loi sur la marine marchande qui prescrit que les sept questions suivantes doivent être définies dans le contrat d'engagement: 1°) la nature du voyage; 2°) l'importance de l'équipage; 3°) l'heure à laquelle les hommes doivent être à bord; 4°) la fonction à remplir; 5°) la somme à toucher en salaires; 6°) le tableau des rations; 7°) les dispositions relatives aux mesures disciplinaires pouvant être prises en cas de mauvaise conduite.

Suivant des décisions légales, le contrat d'engagement lie les deux parties et aucun accord n'est possible entre le capitaine, ou l'armateur, et l'équipage, en dehors du contrat original.

Mc. Lachlans écrit dans son *Law of Shipping*: «Il est évident qu'un marin qui a fidèlement accompli ses services à bord pendant toute la période du voyage pour lequel il a été enrôlé, a droit à recevoir la totalité du montant stipulé comme rémunération». En d'autres termes, s'il a fait son devoir, il doit toucher l'intégralité de sa solde.

La question est si importante pour tous les marins engagés à l'étranger que la prochaine réunion de la Commission consultative de la section des marins de l'I.T.F. aura à s'en occuper.



## L'enrôlement et le licenciement de marins à l'étranger

par J. Henson, président de la section des marins

Aux premiers temps de l'enrôlement de marins à bord des navires britanniques, la loi sur la navigation maritime de 1854 prescrivait à chaque armateur ou capitaine, qui enrôlait ou congédiait un marin dans un Office maritime du Royaume-Uni, de payer une taxe qui, dans le cas de marins individuels, se calculait à raison de 2 shillings par homme. La loi autorisait ensuite l'armateur ou le capitaine à retenir sur le salaire du marin un montant d'un shilling par manière de remboursement partiel.

Cette disposition a été abrogée en 1880, lorsque les taxes pour l'enrôlement et le congédiement ont été abolies pour le Royaume-Uni. A partir de cette année jusqu'en 1923, aucune taxe d'enrôlement ou de congédiement n'a été perçue, ni d'une part ni de l'autre, cette charge faisant partie des dépenses ordinaires du ministère du Commerce prévues au chapitre du budget traitant des dépenses à faire par les Offices contrôlés par l'Etat. En 1923, la loi sur l'augmentation des taxes imposa de nouveau la perception de taxes à payer par l'armateur, pour ce genre de services. Elle ne contient toutefois aucune disposition donnant le droit de réclamer aux marins le remboursement de cette taxe.

En ce qui concerne le Royaume-Uni, aucun marin n'a jamais plus, depuis 1880, payé de taxe. Il s'opposerait d'ailleurs énergiquement à le faire et si quel-

qu'un voulait réclamer d'un marin le remboursement d'un montant, quelque petit qu'il fût, il serait du devoir du ministère du Commerce de poursuivre la personne ayant encaissé cette somme ainsi que le prévoit la loi sur la marine marchande de 1894.

En dehors du Royaume-Uni, il semble qu'une procédure entièrement différente soit adoptée. Beaucoup d'entre nous connaissent bien les ports d'Anvers, Rotterdam et Amsterdam et savent qu'en 1911, l'enrôlement de marins à bord de navires britanniques se trouvait entre les mains de racoleurs et de shipping-masters qui faisaient payer aux marins de 10 shilling à 2 livres, en échange de l'avantage de leur procurer du travail.

Ce système a été aboli grâce aux efforts de l'Union nationale des marins et chauffeurs, les racoleurs ont été éliminés et on introduisit un système plus satisfaisant pour l'enrôlement de l'équipage.

Tous les équipages des navires britanniques sont enrôlés et congédiés en la présence d'un consul du Royaume-Uni et toutes les taxes à calculer pour des services quelconques se trouvent stipulées dans un règlement de 1921.

Ce qui est arrivé toutefois, c'est que depuis 1880, les taxes payées par le capitaine au consul pour l'engagement ou le congédiement de marins, taxes qui au début étaient de 1 shilling, étaient déduites des salaires des marins à la fin du

vent, au contraire, d'un problème d'ordre scientifique et technique dont la solution libérera l'humanité travailleuse de peines inutiles. La langue n'est nullement un organisme en soi, indépendant, mais un instrument que les hommes ont forgé pour des buts définis.

Pour le moment, le principal est que la conviction se répande que la langue internationale n'est pas un rêve de quelques esprits fantasques, mais une réalité qui doit être considérée sous son aspect technique et scientifique que, d'ailleurs, l'époque elle-même

appelle et rend nécessaire. Personne ne doute plus du calme et du bonheur qu'apporterait avec elle une œuvre de paix aussi merveilleuse. Seule l'application soulève encore contre elle les sceptiques.

Le creuset linguistique a été découvert, au même titre que le sucre artificiel ou l'indigo synthétique. De même que l'indigo synthétique se distingue du produit naturel en ce qu'il est plus clair et meilleur, de même la langue artificielle est plus simple, plus rationnelle que toute langue naturelle.

## ESPÉRANTO

L'opinion du professeur Ostwald sur la langue internationale

«L'emploi d'une langue internationale entraînerait une considérable économie d'énergie dans les rapports entre les hommes. Ces rapports sont l'essence même de la civilisation.

Les efforts en faveur d'une langue artificielle et universellement répandue, loin d'être utopiques, relè-



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

La pêche hollandaise du hareng se pratique dans la mer du Nord et le détroit de la Manche. Elle dure de juin à décembre.

La flotte harenghièrre hollandaise est composée de 48 lougres à vapeur, de 232 lougres à moteur et de 21 lougres à voiles. Toutefois, les lougres à voiles ne participent plus aux pêches. Le tonnage des lougres à vapeur oscille entre 160 et 120 tonnes, celui des lougres à moteur entre 110 et 130.

**Effectifs de l'équipage.** L'équipage des lougres à vapeur comprend 17 hommes répartis comme suit:

1 capitaine,	2 jeunes garçons de 14 à 16 ans dont le travail consiste à maintenir en ordre et à manœuvrer, les cordes des filets,
1 timonier,	1 mécanicien,
7 matelots,	1 chauffeur.
2 matelots légers,	
2 mousses,	

Sur les lougres à moteur, l'équipage oscille entre 13 et 16 hommes. La répartition est la même qu'à bord des lougres à vapeur avec cette différence qu'il n'y a pas de chauffeur. Le nombre des matelots varie de 5 à 7.

**Engagement.** Ordinairement l'équipage est engagé pour toute la saison de pêche.

### Les soldes et parts de pêche sur les lougres à vapeur:

Capitaine: Le salaire du capitaine n'est pas réglé par contrat collectif mais sur la base d'un contrat individuel conclu entre le capitaine et l'armateur. En général, le salaire du capitaine est égal au double de la paie d'un matelot,	Matelot léger: 3/4 de la paie d'un matelot,
Timonier: 1 1/4 le salaire d'un matelot,	Mousse: 9/16,
Matelot: 1,6 % du produit brut de la pêche,	Le plus jeune des garçons de pêche occupés aux cordes des filets: 3/8,
	Le plus âgé de ces garçons de pêche 1/4,
	Mécanicien: 1 3/8 de la paie d'un matelot,
	chauffeur: la paie d'un matelot.

A partir du 15 décembre, les soldes sont calculées sur la base du 1,25 % du produit net de la pêche considéré comme solde de matelot. Pendant toute la saison un salaire hebdomadaire de fl. 14 est garanti aux matelots et un salaire de fl. 7,50 respectivement de fl. 5.— aux deux garçons occupés à la manœuvre des cordes des filets.

### Lougres à moteur:

Capitaine: Le salaire du capitaine n'est pas réglé sur la base d'un contrat collectif mais sur celle d'un contrat individuel conclu entre le capitaine et l'armateur. En général, le salaire du capitaine est le double de la solde d'un matelot.	Matelot léger: La solde atteint les 3/4 de celle d'un matelot,
Timonier: La solde du timonier oscille entre 1 1/8 et 1 3/8 de la solde d'un matelot.	Mousse: 9/16 de la solde d'un matelot.
Matelot: 1,6 % à 2 % du produit brut de la pêche,	Le plus âgé des garçons de pêche occupés à la manœuvre des cordes des filets: de 3/8 à 4/8 de la solde d'un matelot.
	Le plus jeune des garçons de pêche: 1/4 de la solde d'un matelot,
	Mécanicien: La solde oscille entre le 1 3/8 et 1 3/8 de la solde d'un matelot.

Pendant toute la saison de pêche, un salaire hebdomadaire de fl. 14.— est garanti aux matelots. (Les autres membres de l'équipage reçoivent un salaire proportionnel à leur grade). Le plus âgé et le plus jeune des garçons de pêche ont un salaire garanti de 7,50 à 8 fl. respectivement de 5 à 6 fl. par semaine.

L'équipage est au bénéfice d'une part de prise répartie selon l'importance des grades. Lors d'une pêche de 85 «kantjes» (1 kantje = 620 harengs), la part est d'un kantje en nature. Lors d'une prise de 86 à 300 kantjes, la part est de 1 kantje en nature plus la valeur moyenne du produit de 1 kantje. De 301 à 600 kantjes, la part est de 1 kantje en nature plus la valeur moyenne du produit de 2 kantjes. Lors de prises dépassant 600 kantjes, la part est de 1 kantje en nature plus la valeur moyenne du produit de 3 kantjes. La valeur moyenne est calculée en déduisant 2 fl. pour le tonneau.

En outre, l'équipage reçoit la moitié du produit provenant de la pêche du maquereau, du cabillaud et d'autres sortes de poissons après déduction de 3 fl. par tonne pour le tonneau et le sel. Le produit est réparti selon les grades. Lorsqu'au cours d'un voyage quelconque, ce produit dépasse la somme de fl. 600.— l'excédent de cette somme est versé au compte du produit ordinaire de la pêche.

Les matelots engagés en qualité de réparateurs de filets reçoivent un supplément de 10.— fl. par saison. Le nombre de ces matelots ne doit pas dépasser 5. En 1929, le revenu moyen a été le suivant:

	à bord des lougres à vapeur	à bord des lougres à moteur
Capitaine	env. 2.100 fl.	env. 1.700 fl.
Mécanicien	env. 1.820 fl.	—
Matelot	env. 1.400 fl.	env. 820 fl.

**Tableau des rations.** La nourriture de l'équipage est à la charge de l'armateur qui s'occupe de l'approvisionnement. Pendant la première semaine, la nourriture est composée de pommes de terre, de légumes, de viande et de pain frais et, pour le reste du voyage, de pois, de haricots, de gruau, de graisse et de lard, de biscuit de mer et de beurre.

**Durée du travail.** La durée du travail est illimitée. Au cours du voyage à destination et en provenance des lieux de pêche l'équipage a à assurer uniquement les quarts de navigation. Au cours de la pêche, la durée du travail oscille entre 10 et 24 heures. Au port, mais seulement lorsque l'équipage doit décharger lui-même la pêche, la durée du travail est de 4 à 5 heures.

**Durée du voyage.** Pendant la première moitié de la saison, la durée du voyage est de 5 semaines en moyenne. Au cours de la seconde moitié de la saison, elle est de 3 semaines. Entre deux voyages, le travail de l'équipage consiste à décharger la pêche et à embarquer le matériel nécessaire à la nouvelle campagne. Pour ces travaux l'équipage ne reçoit aucune allocation.

**Heures supplémentaires.** Dans la grande pêche hollandaise au hareng, les «heures supplémentaires» sont inconnues.

**Congés.** Jusqu'au 1er octobre, l'équipage reçoit, après chaque voyage, deux jours de congé de 24 heures. (3 jours quand l'équipage doit assurer lui-même le déchargement et le chargement). Après le 1er octobre, les armateurs ont la latitude de réduire ces congés qui, toutefois, ne doivent pas être inférieurs à 24 heures. Il n'y a pas de compensation pour les jours fériés et les dimanches passés en mer.

**Frais de déplacement.** Le remboursement des frais de déplacement ne peut dépasser 5 fl. au maximum.

**Indemnité en cas de maladie.** Lorsqu'un membre de l'équipage tombe malade durant le voyage, l'armateur paie la part de pêche habituelle pour le voyage en question. Lorsque la maladie dure plus longtemps que le voyage, un secours, déterminé par les coutumes locales, est versé. Pour les matelots, il oscille entre 12 et 15 fl.

Lorsque, par suite de maladie, un membre de l'équipage est dans l'impossibilité d'embarquer, il peut être renvoyé ou, après expiration du délai pendant lequel le secours est versé, il peut demander sa mise en disponibilité. L'armateur peut aussi l'occuper à terre sur la base de la solde de fl. 3 par jour accordée aux matelots. Dans ce cas, l'homme est tenu de participer au voyage suivant. En outre, l'armateur, lorsqu'un membre de l'équipage est soigné à l'étranger, doit subvenir aux soins médicaux jusqu'à concurrence d'une somme de fl. 100.—. L'armateur doit également, après en avoir été avisé, prendre à sa charge les frais de rapatriement. Lorsque le malade est soigné en Hollande, l'armateur paie au maximum fl. 50.—.

**Assurances sociales.** Les équipages bénéficient de l'assurance-accident, de l'assurance-vieillesse et invalidité. En outre, ils peuvent s'assurer contre le chômage auprès des organisations syndicales. Les primes; à l'exception de celle de l'assurance-chômage, payée d'une part par les équipages eux-mêmes et par l'Etat d'autre part, sont à la charge de l'armateur. L'assurance-chômage est facultative. Par contre les autres assurances sont obligatoires.

**Pertes d'effets.** L'indemnité varie, selon le grade, de 80 à 250 fl.

**Travaux de commencement et de fin de saison.** Avant le départ pour la première campagne de pêche, l'équipage prépare le bateau. Il reçoit un salaire hebdomadaire de 20.— à 21.— fl. pour les matelots. En général, ce travail dure deux semaines. A la fin de la saison, l'équipage doit désarmer le bateau. Aucune indemnité n'est versée pour ce travail.

Les conditions de travail sont réglées par contrat collectif. Elles conservent leur validité jusqu'à la fin de la saison.