



ITF

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:	
Le Congrès de Prague	73
La lutte contre le fascisme et le Congrès de Prague.	74
A travers le monde	74
Le 10ème Congrès de la Fédération française des cheminots.	75
Communications du Bureau	75
Cheminots:	
Le problème économique et politique des chemins de fer français	76
Les chemins de fer et les cheminots portugais	77
La journée de six heures aux chemins de fer des Etats-Unis	77
La situation des cheminots yougoslaves.	80
Un cheminot se jette sous les roues de l'express	81
Le cinquantième anniversaire du percement du Gothard	81
Ouvriers des transports: L'organisation et la gestion des transports urbains et interurbains (III)	
82	
Marins:	
Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche (V)	83
Esperanto	76

LE CONGRÈS DE PRAGUE

Quelques jours seulement nous séparent du moment où les représentants des travailleurs des transports organisés dans l'I. T. F. se réuniront en un congrès à Prague.

Jamais encore, depuis la reconstitution de l'I. T. F., les derniers jours d'avril 1919, un congrès ne s'est réuni dans des conditions aussi difficiles, aussi sombres, aussi menaçantes.

A la courte période, immédiatement consécutive à la guerre pendant laquelle il semblait que la classe ouvrière avançait à pas rapides et conscients, sur la voie qui conduit à l'émancipation complète politique et économique, a succédé une période où les travailleurs ont été refoulés d'année en année, de mois en mois, de jour en jour. Ils ne surent pas s'emparer du pouvoir — la bourgeoisie se ressaisit et se vengea impitoyablement des angoisses ressenties pendant quelques mois, aussitôt la guerre finie. La réaction politique et économique règne en maître, les travailleurs ont faim, voient supprimer leurs droits l'un après l'autre. «La lutte pour l'existence» signifie aujourd'hui, non pas seulement la lutte pour le pain quotidien, mais la lutte pour les droits politiques et économiques, pour la vie même, pour le maintien des organisations que s'est créé le prolétariat.

L'ordre du jour des assises de Prague indique que les organisations adhérentes à l'I. T. F. comprennent la gravité des temps. Probablement, sous la pression des circonstances, le congrès aura à s'occuper de problèmes qui, comme tels, ne figurent pas à l'ordre du jour.

Ce n'est pas dire une phrase de circonstance, que d'affirmer que les regards de beaucoup de travailleurs sont tournés vers Prague, que d'autres que les travailleurs des transports, attendent de notre congrès une réponse à cette question:

«Que fait l'I. T. F.?»

Il appartiendra au congrès de donner une réponse nette et claire à cette question. Bien des choses dépendront des délibérations et décisions du congrès, non seulement pour les travailleurs des transports de tous les pays, mais encore pour le prolétariat du monde.

La lutte contre le fascisme et le Congrès de Prague

Par G. Sardelli, membre du Conseil général

Quand on examine, ne fût-ce que superficiellement, c'est-à-dire sans les analyser de manière approfondie, les faits que nous voyons se dérouler dans le domaine politique et dans le domaine économique et social, nous devons constater qu'un certain malaise, une certaine inquiétude existent partout et dominent toute l'activité contemporaine. Il n'y a pas de manifestations de l'esprit, ni d'événements politiques qui ne portent les empreintes de ce mal insidieux. Les idées et les principes que l'on croyait refoulés pour toujours dans la nuit des temps, reviennent à la surface. On dirait même que les plus nobles conquêtes de l'esprit passent par une phase d'oubli; on dirait que la violence a vaincu la raison. Les conquêtes que le prolétariat a réussi à arracher aux classes dominantes dans plus d'un demi-siècle de luttes tenaces et souvent féroces, se trouvent menacées par cette vague de réaction insolente qui, déjà victorieuse dans quelques pays, se prépare à de nouvelles offensives là où certains freins l'empêchent encore de se faire valoir.

La raison de tout cela, disons-le une fois de plus, doit être cherchée dans la guerre. Dans les quatorze années de paix qui l'ont suivie, le monde n'a pas encore réussi à retrouver son équilibre, fût-il même passager. La guerre a secoué dans ses bases mêmes la structure de la société capitaliste et a donné lieu au marasme dans lequel nous nous débattons et qui a précipité dans la misère et la douleur des millions d'êtres humains.

Le prolétariat international a cherché dans les années de l'après-guerre à profiter de la crise où se trouve le capitalisme pour conquérir des conditions de vie plus humaines et s'approprier à devenir par la suite l'arbitre des destins du monde. Ces luttes ont toujours été inspirées du noble idéal de supprimer, avec la toute-puissance du capitalisme, la cause première des conflagrations armées dont les carnages et les misères étaient encore présents à la mémoire de tous. Cette simple réflexion suffit pour faire justice du chœur de diffamations de la presse capitaliste sur les soi-disant excès auxquels se seraient laissés aller les travailleurs dans ces années d'agitations et de succès passagers.

Survint alors la division des forces organisées du prolétariat, déterminant un effondrement de leur pouvoir, tandis que la réaction, remise de la peur de devoir rendre des comptes, préparait des armes pour se venger. Ce n'était plus cette fois la réaction, camouflée de libéralisme, des années précédentes. Elle s'occupait d'organiser méthodiquement son armée d'attaque et de défense contre le prolétariat; elle proclamait d'une manière insolente et provocante son programme de suppression de toutes les libertés, elle pensait diaboliquement à exploiter toutes les rancœurs, toutes les exaspérations de certaines couches socia-

les que la guerre avait portées au premier plan de la vie politique et sociale.

C'est ainsi qu'est né le fascisme qui, s'il est italien en ce sens qu'en Italie, il a pu se développer le premier par une rencontre de circonstances sur lesquelles il n'y a pas lieu d'insister ici, est international parce qu'il est issu d'une même et unique volonté du capitalisme d'anéantir par la violence le mouvement qui menaçait ses privilèges et qui était en train de s'ouvrir de manière irrésistible les voies conduisant au pouvoir politique et économique.

Nous avons dit que la seule force qui pût constituer un obstacle sérieux aux desseins réactionnaires capitalistes étaient les organisations politiques et économiques du prolétariat. C'est contre elles que se déchaîna le plus furieusement l'offensive fasciste. Les prétextes étaient faciles à trouver: il fallait une bonne fois mettre fin aux grèves et à toutes les perturbations de l'ordre public. Il fallait faire rendre les armes à ce prolétariat qui osait réclamer des droits et mettre fin à l'esprit pacifiste, insulte pour la victoire et l'héroïsme des armées! Là où les forces militaires avaient dû essayer une défaite et avaient renversé les gouvernements et les dynasties régnantes, une campagne frénétique pour la «revanche» soulevait une partie de la jeunesse contre le gouvernement au pouvoir. Partout, l'organisation ouvrière était l'objet des attaques.

En Italie, le fascisme a, par ses méthodes d'oppression et de violence brutales, étouffé toute liberté. Toutefois, aidée et soutenue par le gouvernement italien, la réaction a eu des succès dans d'autres pays aussi: la Hongrie, la Pologne, la Yougoslavie, la Bulgarie. Si à côté de toute cette série de dictatures qui affligent l'Europe, nous pouvons signaler le renversement de deux régimes d'arbitraire—nous pensons à la Lituanie et à l'Espagne — le danger fasciste subsiste et s'accroît au cœur de l'Europe où il se manifeste d'une manière qui doit faire réfléchir les organisations ouvrières internationales.

Le processus du développement de l'organisation fasciste en Autriche et en Allemagne est identique à ce que nous avons constaté en Italie. Dans ces pays, en effet, l'offensive fasciste a un caractère nettement anti-socialiste, c'est-à-dire dirigé contre les puissantes organisations du prolétariat qui, en Allemagne aussi bien qu'en Autriche, constituent le seul rempart de la République et de la Paix.

Les violences auxquelles se trouvent exposés les travailleurs socialistes et communistes par l'activité criminelle effrontée des bandes fascistes, nous rappellent les méfaits des chemises noires italiennes pendant la période allant de 1920 jusqu'à la «marche sur Rome». En Autriche et en Allemagne, nous voyons les mêmes complicités de classes et de gou-

vernements, les mêmes coupables indulgences, le même soudoiment manifeste de la part du grand capitalisme et des gros propriétaires fonciers aux organisations anti-prolétariennes. Le mouvement fasciste y est d'ailleurs composé des mêmes éléments.

Jusqu'à présent, les organisations ouvrières d'Allemagne et d'Autriche ont su opposer une résistance méritoire aux activités fascistes. Il y a même quelques indices encourageants de contre-offensive. Chacun sait bien cependant ce que signifierait pour l'Europe le triomphe du fascisme en Allemagne et en Autriche. C'est le spectre de la guerre; c'est la rafale, dévastatrice de vies et de richesses qui s'annonce. C'est, en un mot, la menace de mort pour la Civilisation.

Telles sont les raisons qui nous ont donné motif de présenter au Congrès de Prague la résolution concernant la lutte contre le fascisme.

Nous connaissons la répugnance que suscite auprès de beaucoup d'entre nous la pensée d'une organisation prolétarienne armée. Mais ce n'est pas le moment de nous perdre en des considérations philosophiques de cette nature. Il faut agir; et agir efficacement signifie combattre l'ennemi avec ses propres armes.

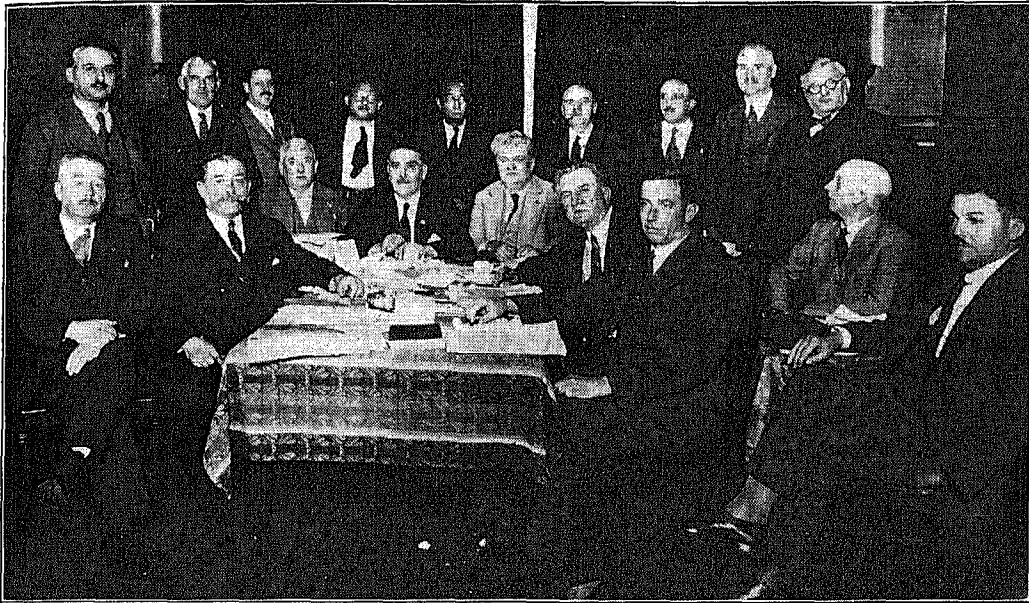
Le prolétariat qui, toujours davantage, devient conscient d'être la seule force d'assainissement du monde, devra accomplir ce suprême sacrifice, afin que la guerre puisse être bannie pour toujours et que puissent s'ouvrir définitivement les voies ensoleillées de la Paix et de la Liberté.

A TRAVERS LE MONDE

La Conférence de Lausanne

Le monde ne s'est pas laissé entraîner dans l'enthousiasme avec lequel les hommes d'Etat ont fait connaître les résultats de semaines de délibérations. A les entendre il s'agissait d'un tournant dans l'histoire. Toutefois, on ne crut pas — et avec raison — à un résultat aussi effluence d'entretiens personnels entre hommes d'Etat. Il était par trop évident que le jeu diplomatique ne visait qu'à gagner du temps et à se garantir des risques que comportait l'incertitude concernant les projets de l'Amérique. Trop rapidement aussi, il s'ébruita que des accords secrets avaient été conclus entre les pays créanciers de réparations, dans le but de pouvoir annuler, en cas de nécessité, ce qui était officiellement appelé un «tournant dans l'histoire». Pour autant que les gouvernements ont été obligés à lâcher quelque chose concernant le contenu de ces *gentlemen's agreements* il se trouva bientôt que des divergences d'interprétation divisaient les *gentlemen*.

Que peut-on à présent attendre de la Conférence de Lausanne, piteux début des efforts pour guérir le problème bien malade des réparations et dettes de guerre? Les Parlements devront encore ratifier l'accord qui y a été conclu. Le fait que cela ne sera possible qu'après les vacances parlementaires a en tout cas couronné de succès les tentatives de gagner du temps. On compte qu'à l'époque de l'examen de la question par les Parlements, les élections présidentielles en Amérique, fixées pour le mois de novembre, auront mis fin à l'incertitude concernant l'attitude des Etats-Unis. Alors seulement, on verra ce qui met le plus de poids dans la balance: le «tournant dans l'histoire» pathétiquement annoncé, ou les accords clandestins pour remédier à ce qui est encore remédiable.



LA SESSION DU CONSEIL GÉNÉRAL

Quoiqu'il puisse en sortir, ce ne sera certainement pas la reprise des paiements en réparations, conformément au règlement complet et définitif du plan Young. La crise économique lui a définitivement fait son compte. On peut s'attendre avec assez de certitude à ce que la Reichsbahn redevienne autonome. Si l'accord de Lausanne est ratifié, ce résultat — pour lequel l'I.T.F. a œuvré depuis des années — est acquis. En ce sens, il y a lieu d'être satisfaits.

Ce que coûte la milice fasciste

Nous empruntons au petit journal distribué en Italie *La Tribuna dei Ferroviari* quelques renseignements intéressants concernant la milice fasciste aux chemins de fer.

On peut lire dans l'Annuaire statistique pour 1929 que l'effectif de la milice ferroviaire était de 21.442 dont 1.250 officiers. Le rapport de l'Administration des chemins de fer sur l'exercice 1928-1929 déclare par contre que le nombre des miliciens ferroviaires en «service permanent» est de 2858. Tous les autres milliers sont évidemment considérés comme étant en service non permanent. Le même rapport fait mention d'une dépense de 43 millions et demi par an, ce qui signifie en moyenne par homme une dépense de 15000 liras en chiffres ronds. Il est curieux de comparer ce chiffre avec ceux des salaires touchés par le personnel des chemins de fer. Un mécanicien par exemple gagne 10.000 liras par an, c'est-à-dire 5000 liras de moins qu'un manoeuvre quelconque qui s'est distingué uniquement par sa brutalité et ses capacités d'espionnage.

Une milice a aussi été constituée dans les ports. Nous empruntons quelques détails à ce sujet à deux numéros du *Lavoratore del Porto*, le journal distribué en Italie parmi les ouvriers des ports.

La milice fasciste dans les ports à qui incombe la tâche révoltante de surveiller les dockers dans leur travail et dans leur vie personnelle, vient d'être récemment augmentée de 900 à 1200 hommes. Cette augmentation indique bien la préoccupation du gouvernement de disposer des forces voulues pour pouvoir affronter les troubles qui pourraient éventuellement être suscités par les ouvriers sans travail. Au budget de 1931/32, une somme de 7 millions 937.500 a été affectée à cette milice dans les ports, soit 3.565.575 au titre des traitements et 3.371.925 pour diverses indemnités (logement, uniforme, vie chère, assurances sociales etc) Suivant le Bulletin statistique du ministère de l'Economie Nationale, la moyenne du salaire des ouvriers dans les principales industries est de 2 liras à l'heure. Les ouvriers qui ont la chance de travailler 300 jours à raison de 8 heures par jour, toucheraient, suivant cette moyenne, 4800 liras par an, tandis que le traitement d'un élève-milicien est de 5621 liras. Pour gagner 3 liras à l'heure, c'est-à-dire suivant ce même calcul 7200 liras par an, un ouvrier doit être tout à fait spécialisé. Pour ne rien

faire que de l'espionnage, un milicien formé reçoit 9574 liras par an. L'augmentation de la milice dans les ports de 300 recrues signifie pour le trésor public une nouvelle dépense de près de deux millions de liras.

Communications du Bureau

Date de parution du Bulletin

En raison de la tenue de notre Congrès, le prochain numéro de «I.T.F.» paraîtra au début de septembre comme un numéro double août/septembre. En considération du long intervalle qui sépare le présent numéro de ce numéro, le numéro de juillet paraît une quinzaine jours après la date régulière.

Le Congrès général de Prague. Après l'ordre du jour avec les amendements, le rapport moral et financier sur les années 1930 et 1931 a été expédié aux organisations adhérentes dans chacune des cinq langues dans lesquelles il a paru.

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, le congrès s'ouvrira le dimanche, 7 août.

Le Conseil général a décidé dans sa session des 15, 16 et 17 juillet, d'ajouter à l'ordre du jour le point 7a.: «Les dettes politiques intergouvernementales et la classe ouvrière».

A ce propos, le projet d'une brochure relative à ces questions, rédigée au secrétariat, a été expédié aux organisations, à l'effet de pouvoir servir de base aux délibérations.

Nous prions les organisations qui n'ont pas encore répondu à notre questionnaire concernant les effectifs au 1er janvier — voir l'indication dans notre rapport moral — de vouloir à présent le faire au plus tôt. Ces chiffres pourront alors être élaborés dans le Rapport définitif qui paraîtra en même temps que le compte-rendu du congrès.

Changements d'adresse.

La *Federación Nacional de transportes marítimos de Espana* a changé son nom en *Federación del Transporte, Pesca e Industrias Marítimas de Espana* et son adresse en: Andres Mellado 26, 1^o, Madrid.

B-bas Latvijas profesionālo autovaditāju apvienības centrālā valde, Lacplesā 43/45, Rīga, devient: *Latvijas profesionālo autovaditāju apvienības centrālā valde, Perses iela 3/5, Rīga.*

Fédération Nationale des Ports, Docks, Transport et Manutentions de France et d'Algérie, 5, Rue Saint Benoît, Bordeaux devient:

Place Bourgogne, Bordeaux.

G. Sardelli a déménagé, de 9, Square de Port Royal, Paris XIII^e à:

50, Avenue Simon Bolivar, Paris XVII^e.

Le 10ème Congrès de la Fédération française des Travailleurs des Chemins de fer

Les 22, 23 et 24 juin s'est tenu à Paris le 10ème congrès fédéral de notre organisation affiliée. 466 délégués de 503 syndicats ont pris part aux débats qui ont été suivis par les représentants des cheminots d'Allemagne (Herrman et Scheffel), de Belgique (Renier, Leboulon, Ancieux), du Luxembourg (Hack). Nathans a salué le congrès au nom de l'I. T. F.

Après avoir adopté le rapport moral à la presque-unanimité, le congrès a examiné les revendications générales et tracé la ligne de conduite en ce qui concerne le droit syndical (la Fédération n'est pas encore reconnue officiellement par les grands Réseaux) la réintégration des cheminots révoqués au cours de la grève de 1920, l'ajustement des salaires et des retraites, les 21 jours de congé, les facilités de circulation, le statut du personnel, la sécurité, les assurances sociales. Le congrès a consacré une part importante de ses débats à la question de la réorganisation des transports. Il a dénoncé énergiquement la mauvaise gestion des chemins de fer qui n'ont aucun intérêt à mettre fin à leur déficit, automatiquement couvert par l'Etat, c'est-à-dire par le contribuable. Le congrès a protesté contre l'affairisme des Cies dont les entreprises privées s'enrichissent en proportion directe de l'appauvrissement des chemins de fer et a dénoncé la politique de temporisation adoptée par les gouvernements successifs en ce qui concerne la carence des réseaux. Pour y mettre fin, le congrès demande fermement la nationalisation des chemins de fer et une large participation du personnel à la gestion. En outre, afin d'harmoniser les moyens de transport, les cheminots demandent la coordination générale de tous les moyens de transport (rail, eau, air) et préconisent la création d'un Office national des Transports.

Le nombre des membres est en constante augmentation. Les effectifs, qui étaient de 73.342 en 1929, ont passé à 80.437 sans compter les 4500 adhérents du Nord Belge.

Le Congrès s'est déroulé dans l'atmosphère la plus fraternelle. La sympathie avec laquelle le discours du délégué allemand, le camarade Scheffel, a été accueilli, prouve bien que le désir de collaboration internationale et de relations cordiales avec les camarades d'outre-Rhin répond à un sentiment profond des cheminots français.

Cotisations reçues

(jusqu'au 20 juillet)

Union danoise du personnel de la locomotive	fl. 151,52
Fédération française des moyens de transports	„ 770,05 (frs. 7.913,—)
Fédération française des ports et docks	„ 353,40 („ 3.635,—)
Fédération française des syndicats maritimes	„ 120,—
Union britannique des transports	„ 4.063,—
Fédération des mécaniciens de Pologne	„ 120,—
Syndicat national des cheminots espagnols	„ 3.881,—
Union suédoise du personnel du service général	„ 28,—
Union des marins japonais	„ 2.000,—
Union des cheminots finlandais	„ 34,24
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	„ 4.865,— („ 50.000,—)
Union des cheminots polonais	„ 900,—
Syndicat du personnel du service général de la ligne Suède-Amérique	„ 40,—
Fédération suisse des cheminots	„ 746,20
Union des cheminots des Indes néerlandaises	„ 64,—
Union des cheminots autrichiens	„ 882,39 (sch. 2.528,50)
Union des marins esthoniens	„ 36,40 (cour. 54,—)

CHEMINOTS

Le problème économique et politique des chemins de fer français

par Jules Moch, Député au Parlement Français

L'ITF. a bien voulu me demander, avant les élections françaises, quelques lignes sur le problème de la nationalisation de nos chemins de fer

Je m'en acquitte très volontiers, en remerciant tout d'abord les rédacteurs de son bulletin de l'analyse qu'ils ont donnée de notre projet et en m'excusant d'un retard qu'explique notre récente campagne électorale.

Le problème des chemins de fer est, en France, un exemple typique, à la fois de l'incapacité des intérêts privés à gérer un grand service public dans l'intérêt général et de l'influence sans cesse croissante des questions économiques dans le domaine politique.

L'incapacité des groupes financiers à défendre la collectivité est clairement mise en évidence par la situation actuelle de nos réseaux. Leur déficit, qui croît aujourd'hui de dix millions de francs français par jour, est certes accru par la crise économique mondiale. Mais il lui est antérieur, nous l'avons démontré, et résulte tant de l'exagération des commandes de toute sorte (et parallèlement de la multiplication des emprunts annuels des réseaux) que de la surabondance des services centraux coexistant dans nos sept réseaux, juxtaposés sans liens suffisants entre eux.

Or les dirigeants des chemins de fer sont administrateurs de plusieurs centaines de sociétés qui, toutes, fournissent du

matériel aux compagnies et dont nous avons publié une liste suggestive. Ces brasseurs d'affaires s'achètent ainsi à eux mêmes. Le bénéfice résultant, pour leurs entreprises privées de ces unions personnelles a comme contrepartie le déficit du service public concédé, qu'ils réussissent, par leur puissance politique, à faire supporter par l'usager (sous forme d'émission d'obligations dont le service incombe au budget national). Comme les 105 administrateurs de nos réseaux concédés comprennent 56 banquiers — plus de la moitié! — occupant 135 sièges dans 76 banques, au bénéfice industriel s'ajoute, pour le même groupe, la commission de 15 à 20 francs par titre de 500 francs, que prélèvent les banques, lorsqu'elles placent les emprunts des Réseaux. Et le montant de ces derniers dépasse trois milliards par an!

On conçoit ainsi que le service concédé — car la loi est générale et s'applique aussi à la navigation maritime ou aérienne, aux entreprises d'électricité, etc. —

constitue un invisible trait d'union entre la collectivité et certains groupes privés puissants. A l'exploitation de l'homme par l'homme, caractéristique du régime capitaliste, se superpose en fin de compte une exploitation de la collectivité par un petit nombre de fermiers généraux, qui est symptomatique de l'actuel capitalisme sur son déclin.

Des groupes, économiquement et politiquement aussi puissants, constituent évidemment un redoutable patronat de droit divin: les petits cheminots reçoivent des salaires nettement inférieurs à ceux des plus modestes fonctionnaires de l'Etat, tandis que les directeurs de réseaux touchent des traitements quatre et même cinq fois plus élevés que les directeurs de ministères.

Du point de vue moral enfin, nous constatons un retard analogue: les cheminots n'ont pas encore, sur leurs caisses de retraites, le droit de regard et de gestion que la loi réserve aux autres travailleurs, notamment aux mineurs et aux assujettis à la loi des assurances sociales; leurs droits syndicaux demeurent contestés et limités. C'est ainsi que, si chaque direction de réseau, reçoit les délégués de l'union des syndicats du réseau par contre l'organisme commun, le Comité de Direction, véritable maître du rail français, s'est toujours refusé d'entrer en rapport avec la Fédération nationale groupant les sept Unions.

Il se trouve par ailleurs que, du fait du déficit qui dépassera huit milliards en trois ans, du fait aussi de la répercussion de toute hausse des tarifs sur le coût de la vie ou de toute baisse des salaires sur la puissance d'achat d'un demi-million de cheminots chefs de famille, le problème des chemins de fer s'est trouvé un des plus importants de la récente campagne électorale.

On connaît la situation politique en France: la Droite conservatrice, au pouvoir depuis 1926, a perdu la majorité. Elle ne possède plus guère que le tiers des sièges, contre un peu plus d'un tiers à la démocratie bourgeoise essentiellement représentée par le «parti radical et radical socialiste» d'Herriot et presque un tiers au Parti Socialiste et aux minuscules partis voisins: socialisants, communistes ou communiste. Aucune des trois grandes formations — conservatrice, bourgeoise démocratique ou socialiste — n'a plus seule la majorité.

Ce fait était prévu. Aussi pour la première fois dans son histoire le Parti Socialiste s'était déclaré prêt à participer au gouvernement avec le Parti Radical, sur la base d'un programme préétabli, dont il avait eu la loyauté de tracer les grandes lignes avant les élections et qu'il avait confirmé au Parti Radical au lendemain de leur commune victoire.

Parmi les points essentiels de ce programme figurait précisément la déchéance des grands Réseaux, seul moyen de réduire le déficit sans accroître les tarifs ni baisser les salaires. Nous proposons, par notre texte, de libérer la collectivité des contrats véritablement léonins signés



L'espéranto parmi les marins

Les lignes que l'on va lire sont extraites de l'organe «De Uitkijk» que la Fédération hollandaise des ouvriers des transports édite à l'usage des marins.

«L'espéranto doit affermir la solidarité internationale entre les ouvriers». Cette affirmation des travailleurs espérantistes est certainement un des arguments les plus efficaces de la propagande en faveur de la langue auxiliaire internationale.

Qui, d'ailleurs, se refuserait à travailler à la

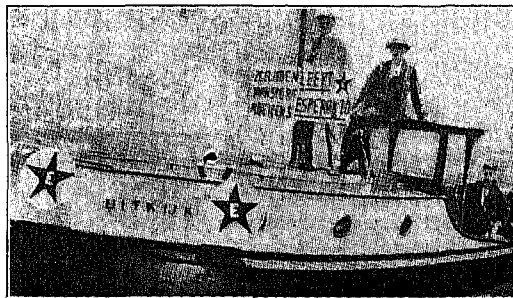
fraternisation et au progrès de la solidarité internationale?

Dans notre pays des cheminots, des agents de tramways, des ouvriers des transports sont affiliés à la section hollandaise de l'internationale espérantiste. Les organes directeurs des organisations ont accordé à la section hollandaise leur appui moral et financier. Nous espérons que le travail de ce groupement éveillera l'intérêt de plus en plus vif des travailleurs du transport.

Les deux illustrations de cet article montrent l'excellent travail de propagande fait par les camarades espérantistes dans le port de Rotterdam, avec le bateau «Restplein» et notre canot automobile «Uitkijk».

Nous attirons l'attention des camarades sur ce travail de propagande et nous espérons que de nombreux camarades soutiendront l'action de la section hollandaise de l'Internationale espérantiste dans l'intérêt de la fraternité entre les travailleurs et les peuples.

Tous nos vœux de bon succès accompagnent la section hollandaise!»



en 1921, sans cependant porter aucun préjudice aux actionnaires, que nous indemnisions équitablement, mais non point abusivement. Cette méthode avait, pour nous, Socialistes, l'avantage d'affaiblir notablement le capitalisme dans une de ses positions essentielles.

M. Herriot, au nom du Parti Radical, s'est refusé à nous suivre en cette matière comme en quelques autres. Le rachat, conformément à la convention draconienne de 1921, lui paraît trop coûteux et il ne veut pas entendre parler de la déchéance, même promulguée par voie législative et sans préjudice pour les actionnaires. Il n'oppose d'ailleurs aucune solution aux nôtres.

Les conversations ont ainsi été interrompues et le Parti Socialiste n'a pas participé au pouvoir.

Mais le problème des chemins de fer se posera à nouveau et avant peu; le gouvernement radical ne pourra, comme l'a fait celui de la Droite, retarder indéfiniment le choix d'une solution en laissant croître le déficit; et il ne pourra en trouver d'autre, équitable, en dehors de la nationalisation (qui est d'ailleurs conforme au vieux programme radical et que

les radicaux de la Chambre précédente avaient acceptés en Commission des Travaux Publics).

Libres de tout engagement à l'égard du gouvernement radical, nous défendrons, à la Chambre comme dans le Pays, notre projet de déchéance, demain comme hier. Ainsi, le problème de la gestion des voies ferrées est susceptible d'avoir des répercussions politiques essentielles en France. . . .

Il n'est agréable de souligner que, dans notre pays où les organisations politiques et syndicales de la classe ouvrière sont entièrement distinctes et trop souvent étrangères l'une à l'autre, la proposition de déchéance des compagnies constitue un exemple d'étroite collaboration entre un parlementaire socialiste et des militants syndicalistes et qu'une fois mise ainsi au point, elle a été adoptée aussi bien par le groupe socialiste au Parlement que par les syndicats de cheminots, qui développent ainsi des propagandes parallèles. Heureux présage du succès futur: les chemins de fer français seront nationalisés pour le plus grand bien de la collectivité, comme des cheminots!

1921. Elle ne donne plus aujourd'hui aucun signe de vie, bien qu'elle n'ait pas été dissoute. Ses dirigeants ont été envoyés en Afrique ou punis disciplinairement d'une autre manière. Cette organisation est membre de la C.G.T. qui, à la suite des poursuites de la dictature et de conflits idéologiques intérieurs, est totalement inactive et ne donne également aucun signe d'existence (au début elle était de tendance anarcho-syndicaliste. En 1924 de nombreux organisations affiliées ont passé au communisme ou sont demeurées à l'écart du mouvement).

La situation est donc la suivante: l'organisation du personnel C. P. et celle d'un chemin de fer colonial, se sont affiliés à la nouvelle fédération unifiée tandis que les organisations du personnel des deux chemins de fer dénationalisés, de même qu'un certain nombre de petits syndicats sont demeurés fidèles à une Fédération de cheminots qui, pratiquement, n'existe plus.

La situation syndicale est donc embrouillée chez les cheminots portugais. Nous voulons espérer qu'elle se modifiera aussitôt que le Portugal aura retrouvé son équilibre.

Les chemins de fer et les cheminots portugais

C'est avec plaisir que nous publions l'article ci-dessous que nous venons de recevoir de nos camarades portugais. *La Rédaction*

La situation géographique du Portugal, tout à l'occident de l'Europe explique peut-être le manque de documentation des travailleurs des autres pays sur les conditions de vie de cette région. En outre la dictature militaire et la terrible crise économique qui pèsent sur ce pays empêchent les travailleurs du Portugal de prendre part au mouvement ouvrier international. D'ailleurs le mouvement ouvrier portugais est faible et la dictature militaire gêne considérablement son développement. Malgré cela, la classe ouvrière portugaise a réussi à développer une vie syndicale qui, bien qu'elle ne soit pas encore capable d'actions importantes, s'affirme toutefois.

Quelle est la situation des cheminots?

Le Portugal possède 9 chemins de fer métropolitains développant 3506 km. de voie et 12 chemins de fer coloniaux en Afrique et aux Indes avec 2.700 km. De ces 21 entreprises, 7 seulement (5 métropolitaines et deux coloniales) ont un personnel syndicalement organisé. L'organisation du personnel de la Compagnie la plus importante (Companhia do Caminhos de Ferro Portugueses — 1197 km.) compte environ 6000 membres. En 1927 deux des plus grandes lignes exploitées par l'Etat ont été remises entre les mains de la «Companhia do Caminhos de Ferro Portugueses» (C. P.). Ce sont les «Caminhos de Ferro do Sul e Sueste» (948 km. et 5000 employés) et les «Caminhos de Ferro do Minho et Douro» (554 km. et 3500 employés). Le personnel de ces deux entreprises est également organisé. Les deux organisations éditent chacune leur propre journal corporatif («O Sul e Sueste» et «O Minho e Douro»). Jusqu'à présent, tous

les efforts pour amener une fusion entre ces deux organisations et celle du personnel C. P. n'ont abouti à aucun résultat. Bien que ces deux compagnies aient été dénationalisées au profit de la Companhia do Caminhos de Ferro Portugueses, l'entente qui s'est faite entre les administrations, n'a pas encore pu être réalisée entre les organisations du personnel, par suite de différences trop marquées dans le domaine idéologique.

L'an dernier a été tenu un congrès commun des ouvriers du transport qui a abouti à la création d'une fédération nationale d'ouvriers des transports comprenant non seulement les cheminots mais aussi les marins, les employés de tramways, les chauffeurs d'automobiles et les bateliers. L'organisation ainsi créée a pour tâche d'unir, dans le cadre d'une organisation unique, sans distinction de catégorie, tous les travailleurs du transport.

La nouvelle Fédération publie un bulletin mensuel «O Reduto» dont la diffusion est de plus en plus large parmi les travailleurs du transport. Ces derniers temps, ce bulletin s'occupe plus spécialement des revendications des gens de mer. Sa lutte est soutenue par le journal «O Ferroviario», organe de l'organisation du personnel C. P. qui, avec celle d'un des chemins de fer coloniaux, s'est affiliée à la Fédération. Par contre, les organisations du personnel des deux entreprises dénationalisées combattent la Fédération et son bulletin.

Les deux organisations en question sont membres d'une ancienne Fédération de cheminots dont il faut dire ici quelques mots. Cette Fédération a été fondée lors du premier congrès des cheminots, en

La journée de six heures aux chemins de fer des Etats-Unis

Depuis la publication, en février dernier, de notre article sur la situation des cheminots aux Etats-Unis, les salaires ont subi une nouvelle réduction de 10%. Aujourd'hui, les cheminots sont en mesure de constater que ce sacrifice a été inutile. Le chômage proprement dit, le chômage partiel et le chômage saisonnier, sont en augmentation aux chemins de fer. Aux conséquences qu'entraînent pour les cheminots la crise industrielle, la concurrence de l'automobile, la stagnation de l'agriculture, s'ajoutent celles du développement de la technique. Les locomotives qui, en 1916, remorquaient 4500 tonnes ont été remplacées par des machines remorquant 8600 tonnes. En 1923, le service des locomotives des chemins de fer de première classe occupait 157.159 hommes (mécaniciens, chauffeurs, nettoyeurs). Actuellement ce chiffre a passé à 94.082. 63.000 agents, pour un service seulement, ont perdu leur emploi; au total 600.000 cheminots sont sans moyens d'existence. Ils ont épuisé leurs économies. Ils sont livrés à la paupérisation et à la démoralisation.

Devant cette situation catastrophique, le Sénat des Etats-Unis, le 22 janvier 1932, considérant: «que le chômage atteint une envergure telle qu'il représente un grave problème et pour les cheminots et les transports» a adopté une résolution invitant la Commission du Commerce entre Etats (Interstate Commerce Commission. I.C.C.) à enquêter «sur l'effet qu'entraînerait pour l'exploitation des chemins de fer l'application de la journée de 6 heures.»

La Commission, qui doit livrer son rapport en décembre, a tenu sa première séance le 11 mai, à Washington. Les direc-



tions des réseaux et les organisations du personnel ont été appelées à donner leur avis sur les conséquences de cette réforme éventuelle.

La Commission a confirmé les vues du Sénat et déclaré à son tour que «de chômage dans l'industrie ferroviaire a pris une telle ampleur qu'il représente aujourd'hui un grave problème *social et politique*.» Il faut que la situation économique des Etats-Unis soit vraiment grave pour que l'optimisme américain du «prosperity for ever» aille jusqu'à faire de telles déclarations.

«En conséquence, poursuit la Commission, il a été proposé que les heures de travail soient réduites. Il a été spécifiquement demandé que la journée de 6 heures soit appliquée aux chemins de fer». Ainsi, le principe de la journée de 6 heures est discuté ouvertement dans les milieux gouvernementaux.

Mr. Julius H. Parmelee, directeur du Bureau of Railways Economics de Washington, organisme officiel des réseaux, a déclaré «que les chemins de fer sont hors d'état de supporter l'augmentation de dépenses de 25 % qu'entraînerait l'adoption d'une telle mesure.» Du point de vue technique, par contre, il estime que rien ne s'oppose à l'introduction de la journée de six heures.

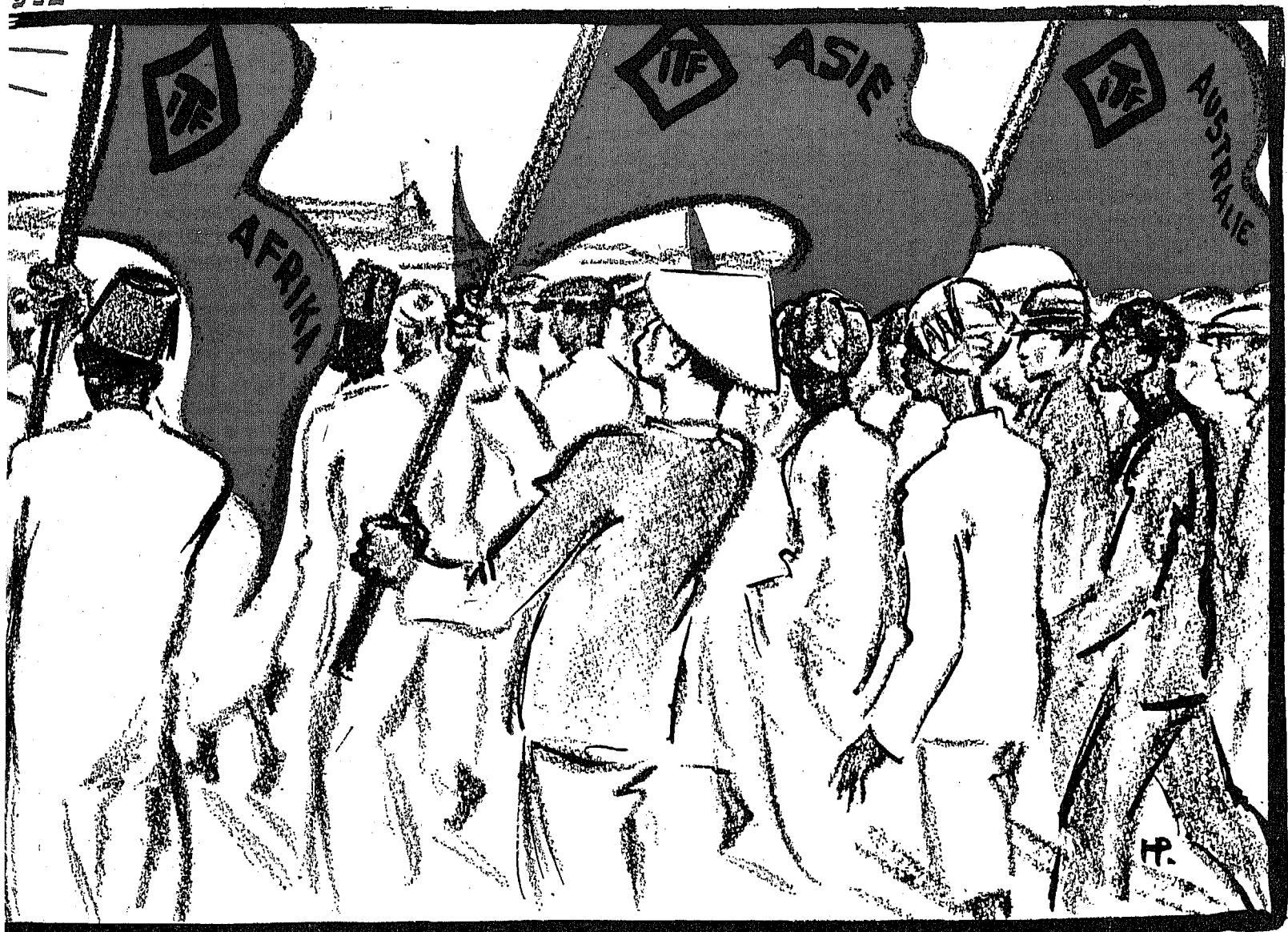
Voyons quelques aspects de ce problème financier qui doit empêcher l'application de cette réforme sociale. Fin 1931, devant leur situation critique, les chemins de fer ont organisé un institut de financement, le «Railroad Credit Corporation» destiné à redresser la situation financière des chemins de fer. «D'un commun accord, dit Monsieur Parmelee, les chemins de fer ont *standardisé* les problèmes d'emploi et de salaires» (de 1920 à 1932, les effectifs ont passé de 2.022.000 à 1.300.000: les salaires ont baissé de 20 %). «Le crédit des chemins de fer, poursuit Mr. Parmelee, est une pierre angulaire de notre structure financière». Le gouvernement l'a compris en créant la «Reconstruction Finance Corporation». En effet, les chemins de fer représentent la plus vaste industrie des Etats-Unis. La valeur des papiers ferroviaires suit immédiatement celle des rentes de l'Etat. En 1929, les chemins de fer avaient 840.000 obligataires. Ces papiers représentent une valeur de 11.046.000.000 dollars dont 70 % sont détenus par les banques et les caisses d'épargne et représentent les épargnes et les investissements du peuple américain.

Afin d'aider les chemins de fer, l'institut gouvernemental «Reconstruction Finance Corporation» a prêté, en mai 1932, \$ 167.207.043 à 38 Cies. 78 autres réseaux

ont demandé un emprunt de \$ 349.000.000. L'I.C.C. examine actuellement cette demande de crédit. C'est donc plus de 600 millions que les chemins de fer cherchent à obtenir du gouvernement.

D'après les calculs auxquels il s'est livré, Mr. Parmelee estime que l'introduction de la journée de 6 heures occasionnerait une dépense supplémentaire de \$ 361.000.000 en salaires. L'emprunt demandé par les réseaux suffirait donc amplement à couvrir cette dépense. Mais il n'en sera rien, Mr. Parmelee, en cette matière porte-parole du capitalisme américain, ayant déclaré que les réseaux ne peuvent supporter les frais occasionnés par cette réforme.

Ces emprunts des chemins de fer sont destinés à assurer la continuation du «service» au capital. Reproduisons ici la définition dont le «Railway Labor Executive Association» accompagne ce mot fameux. «D'après l'interprétation générale, *c'est le service qu'une industrie donnée rend aux personnes AUTRES que celles qui donnent leur travail à cette industrie*. Le mot SERVICE a souvent une consonance altruiste. En d'autres mots, on considère généralement qu'une industrie *sert* ses consommateurs, *ou sert ses patrons*. Mais les conditions industrielles d'aujourd'hui nous ont enseigné une autre



leçon. Pour la première fois, des milliers et des milliers d'hommes ont appris que la protection de notre «prospérité» et le maintien de notre «civilisation» dépendent du nombre, le plus grand possible, de ceux qui travaillent. . . »

Une entreprise quelconque, pour rendre SERVICE repose sur le *service* des hommes qui la servent. «Le service le plus élémentaire, dit le Railway Labor Executive Association, son obligation la plus élémentaire est d'assurer l'existence de ceux qui ont investi leur vie dans cette industrie.» Partant l'enquête de l'I.C.C. sur les facteurs *operation, service, expenses* ne doit pas s'étendre uniquement au SERVICE rendu «aux consommateurs ou aux patrons» mais également à cette masse de 1.300.000 agents actifs et de plus de 600.000 cheminots chômeurs qui ont «investi leur vie» dans les chemins de fer. Tous ces hommes et leurs familles représentent environ de 8 à 10 millions de consommateurs, le 1/15 de la population totale des Etats-Unis. «Si, dit le Railway Labor Executive Association, 500.000 travailleurs d'une entreprise sont sans emploi, la demande de transport diminue, si 500.000 cheminots sont sans emploi, la demande diminue pour l'industrie» — qui touche l'un, touche l'autre — dit le proverbe.

L'introduction de la journée de 6 heures réduirait de 20 % le chômage actuel des cheminots et augmenterait de 20 % le pouvoir d'achat de 1/15 de la population des Etats-Unis. Les crédits consentis par la collectivité — si tant est qu'un gouvernement la représente — doivent en tout premier lieu assurer une existence à ceux qui ont investi leur vie dans l'entreprise. Comme nous l'avons vu, ces crédits peuvent suffire à couvrir la dépense supplémentaire de la première année suivant la réforme.

Les techniciens estiment que les locomotives puissantes d'aujourd'hui, les installations modernes des gares et des signaux, les vitesses réalisées, permettent l'application de la journée de 6 heures. D'autre part les organisations de cheminots, après étude approfondie, ont déclaré à l'I.C.C.: «6 hours day will pay». Actuellement, les vieilles objections faites naguère à l'application de la journée de huit heures sont remises neuf, tirées des cartonniers poussiéreux. «La journée de 6 heures exigera des heures supplémentaires». En 1918, deux ans après la ratification de la Loi Adamson par la Cour Suprême, promulguant officiellement la journée de 8 heures, les heures supplémentaires, au service-marchandises, formaient encore le 23 % des heures de travail

ordinaires. En 1929, ce chiffre avait passé à 12 %. Par contre le trafic, calculé en tonnes-milles, avait augmenté de 20 %.

Le devoir des Cies ferroviaires qui empruntent l'argent de la nation est de contribuer à combattre la gangrène du chômage et non de verser au capital des dividendes qui, malgré la crise et la misère des travailleurs, *oscillent encore entre 5 et 6 %*. En 1929, alors que, par rapport à 1920, le nombre des cheminots avait diminué de 361.900 unités, les dividendes, dans le même laps de temps avaient augmenté de 5 % et le service du capital atteignait 934 millions de dollars. Réparti entre tous ces cheminots licenciés, le *service* du capital a atteint 2500 dollars par tête. Or, le *salaire moyen* aux Etats-Unis oscille entre 1400 et 1800 \$ par année. Entre le *service* du capital et le *service* du travail, les réseaux n'ont pas hésité. Aujourd'hui encore, Mr. Parmelee répond sans hésitation: pas d'argent pour le travail.

La situation est claire. Les cheminots américains doivent conquérir la journée de 6 heures qui rendra des centaines de milliers de leurs camarades à la vie du travail, des centaines de milliers d'hommes qui, à l'époque de la prospérité ont investi dans les chemins de fer le meilleur de leur vie, leur jeunesse.

La situation des cheminots yougoslaves

Les dictatures de l'Italie et de l'est de l'Europe, en même temps qu'elles ont supprimé toutes les libertés modernes, liberté de l'opinion, de la presse, de l'électeur ont annulé un des avantages les plus précieux de la technique actuelle: la rapidité des informations. Obtenir des renseignements rapides et exacts sur l'Italie, la Yougoslavie, la Hongrie, la Pologne tient aujourd'hui du miracle. D'autre part, la rapidité avec laquelle les conditions de vie du prolétariat deviennent plus insupportables et plus tragiques rend rapidement inutilisables les renseignements les plus récents. Ceux que nous publions dans ce numéro apportent la preuve irréfutable du rythme accéléré avec lequel se poursuit la paupérisation des travailleurs.

Le travail préparatoire de la dictature. Chaque année la Yougoslavie, afin de pouvoir poursuivre sa politique militaire, payer ses armements, et les intérêts de ses dettes de guerre, a besoin de deux milliards de dinars de devises étrangères. En 1931, la Yougoslavie, à la suite du moratoire Hoover, s'est vue obligée de biffer de son actif les 600.000.000 de dinars que l'Allemagne lui versait annuellement au titre des réparations. Le gouvernement s'est vu obligé de recourir à des compressions budgétaires, bien entendu pas au détriment des armements mais de services publics importants et de leur personnel.

Le gouvernement fixa à 740.000.000 dinars la réduction du budget. Ces compressions devaient être opérées jusqu'au 1er avril 1932.

Afin de pouvoir, sans être dérangé, prendre les mesures les plus arbitraires, la dictature yougoslave a promulgué, le 3 septembre 1931, une nouvelle loi régissant le droit d'association et de réunion. Sans entrer dans les détails, disons que cette loi rendait impuissants les organisations de travailleurs et leurs partis. Cette loi, destinée à assurer une majorité gouvernementale lors des élections «parlementaires» de novembre, obligeait tout parti à avoir au minimum 60 membres inscrits dans chacune des 353 circonscriptions électorales. Tout parti ne remplissant pas ces conditions ne pouvait présenter aucun candidat. En outre, il devait être irrévocablement dissous. Il va de soi que dans les arrondissements électoraux reculés où règne l'analphabétisme, aucun parti de travailleurs ne pouvait réunir un tel nombre de membres affiliés.

Ces mesures, selon des probabilités qui se sont réalisées après ce simulacre d'élections, devaient radicalement empêcher les travailleurs de faire entendre leur voix. Elles mettaient donc les travailleurs en général et les cheminots en particulier à la merci de la dictature. La voie

était ainsi ouverte à toutes les mesures antipopulaires qu'allait légaliser un Parlement servile.

La situation des cheminots lors de la promulgation de la loi. En septembre 1930, la direction des chemins de fer a transformé les salaires journaliers des ouvriers en salaires horaires. Au début, cette mesure devait entraîner une hausse des salaires et mettre les ouvriers de l'arrondissement de Ljubljana au bénéfice d'une augmentation de 12 millions de dinars. Bien que huit ans se soient écoulés, les ouvriers de l'arrondissement de Ljubljana attendent toujours le paiement de cette somme.

Il va bien sans dire que cette modification du régime des salaires n'avait pas pour but d'entraîner une augmentation de salaires mais de réaliser, aussitôt que cela serait possible, une diminution des dépenses par une réduction des heures de travail, effectivement intervenue, et l'introduction du travail à la tâche.

Bien qu'officiellement les ouvriers comme les employés aient droit à des vacances payées, un ordre de service de 1925 commença d'introduire, en hiver, des jours de congé non payés. A l'heure actuelle, par des décrets «d'économie» habilement promulgués, un grand nombre d'ouvriers sont frustrés de leurs vacances. En 1927, les salaires et, de 1927 à 1930, les allocations diverses ont subi une nouvelle réduction de 35 %, les indemnités des ouvriers ont été réduites de 10 %. Le 1er juillet 1930, un nouveau règlement vint fixer à 38 ans (y compris les trois de stage de début) le service minimum nécessaire à l'obtention de la retraite. La retraite maximum d'un ouvrier a été fixée à 730 dinars. Quand on saura qu'en Yougoslavie la moitié des cheminots font partie du personnel auxiliaire, non commissionné, on comprendra la portée d'une telle loi.

Le 1er avril 1931, le gouvernement a réduit de 8 millions de dinars les crédits affectés aux ateliers. Cette mesure a entraîné une nouvelle réduction de salaires de 5 %. (Réalisée par l'introduction de la journée de 6 h. le samedi).

La situation après la promulgation de la loi. Le 15 septembre 1931, les crédits des ateliers ont été à nouveau réduits de 18 millions de dinars. Cette mesure, qui entraînait une réduction de salaires de 25 % est rapportée par la suite, si bien que jusqu'au 1er janvier 1932, le total des réductions d'avril et de septembre n'entraîne qu'une diminution de 15 %. Le 1er janvier 1932, une nouvelle réduction de 5 % avec effet rétroactif au 1er octobre est imposée. A partir d'octobre les salaires sont donc réduits de 20 %. En outre, une réglementation nouvelle de la caisse de pension et secours mit les agents dans l'obligation de verser des sommes spéciales allant jusqu'à 10 % du salaire pour les années précédentes. Pour un grand nom-

bre d'agents, la réduction atteint donc 30 %.

Le chômage partiel est introduit. Des ouvriers de la voie sont mis à pied de 10 à 15 jours par mois. Dans les ateliers à partir du 1er avril 1931, la journée de travail du samedi a été réduite de 2 heures. En même temps, les primes ont été diminuées de 25 %. Du 15 septembre au 1er avril 1932, la journée de travail de 7 heures a été introduite, avec réduction de salaires correspondante.

Le 1er avril, la journée de huit heures a été réintroduite mais les salaires et les primes réduits encore une fois de 10 %.

Chiffres (employés). Le 14 octobre 1931, tous les salaires et allocations des employés ont été réduits de 3 à 7 %. Le 1er avril 1932, une réduction (pour certains groupes la suppression) des allocations de vie chère a entraîné une réduction de 10 à 20 %.

FONCTIONNAIRES.

Echelle	Anciens salaires				Salaires actuels		réduction	
	saire	ajustement	indemnité de renchérissement	total mensuel	indemnité de renchérissement	traitement actuel		
I	—	4000	3500	1500	9000	—	7500	17 1/2%
	1	3700	3100	1500	8300	—	6800	18 1/2%
	2	3500	2700	1500	7700	—	6200	20 1/2%
II	1	3250	2120	1350	6720	300	5670	16 1/2%
	2	3000	1720	1350	6070	400	5120	16 1/2%
III	1	2350	1320	1300	4970	500	4170	16 1/2%
	2	1750	920	1300	3970	600	3270	18 1/2%
IV	—	1450	800	1250	3500	650	2900	17 1/2%
V	—	1150	650	1200	3000	700	2500	17 1/2%
VI	—	910	500	1150	2560	750	2160	15 1/2%
VII	—	730	400	1100	2230	775	1905	14 1/2%
VIII	—	575	300	1050	1925	775	1650	14 1/2%
IX	—	475	200	1000	1675	775	1450	13 1/2%
Fonctionnaires subalternes								
I	—	600	—	925	1525	735	1335	13 1/2%
II	—	440	—	900	1340	710	1150	15 1/2%
III	—	280	—	875	1155	685	965	16 1/2%
Agents								
I	—	425	—	700	1125	585	1010	10 1/2%
II	—	245	—	675	920	585	830	10 1/2%

De tels salaires laissent facilement entrevoir dans quelle misère vivent les ouvriers des chemins de fer.

Un appartement de deux chambres avec cuisine, dans une maison délabrée, coûte de 300 à 500 dinars par mois, une paire de soulier 200 dinars et un vêtement 800 dinars. La plupart des ouvriers ne sont pas en état de louer un appartement et vivent dans des caves, et des mansardes. Ils sont dans l'impossibilité absolue de renouveler leur garde-robe et celle de leur famille, d'acheter des journaux, des livres, d'aller au théâtre, en un mot de satisfaire aux besoins culturels les plus élémentaires. Afin de pouvoir habiller ses enfants, l'ouvrier doit faire des économies sur la nourriture, en particulier en ce qui concerne le lait, la graisse, la viande. Il en résulte une sous-alimentation endémique.

OUVRIERS.

	Salaire jusqu'au 1er juin 1927 mensuellement		Primes jusqu'au 1er juin 1927	Du 1er juin 1927 au 1er juin 1931 réduits à			Réduction %	Les salaires au 1er juin 1932 après les réductions			De ces sommes sont déduits :		Réduction comparative au 1er avril 1931
	Minimum	Maximum		Minimum	Maximum	Primes		Début	Maximum	Primes	pour la caisse de Secours et Pension	Vacances non payées par raison «d'économie»	
Ouvrier de la voie . . . } Ouvrier des entrepôts . } Ouvrier de gare . . . }	600.—	1350.—	—	550.—	1200.—	—	12 %	550.—	1075.—	—	de Din. 40.— à 150.— mensuellement	en moyenne 5 jours par mois	30 %
Ouvrier des ateliers . . .	600.—	1350.—	300.—	600.—	1250.—	100.—	18 %	550.—	1075.—	—	—	—	20 %
Ouvrier qualifié . . .	800.—	2000.—	800.—	800.—	1600.—	500.—	25 %	650.—	1500.—	300.—	de Din. 70.— à 250.— mensuellement	—	25 %
Ouvrier des dépôts de locomotives	600.—	1300.—	300.—	600.—	1200.—	—	25 %	550.—	1075.—	—	de Din. 40.— à 150.— mensuellement	—	20 %
Ouvrier qualifié des dépôts de locomotives	800.—	1850.—	600.—	800.—	1500.—	250.—	25 %	650.—	1450.—	100.—	de Din. 70.— à 250.— mensuellement	—	27 %

Exemple: L'ouvrier de la voie qui, au bénéfice du salaire maximum, recevait 1350 dinars par mois ne reçoit plus aujourd'hui, après les réductions diverses, les cotisations à la C. P. S. et l'introduction de vacances non payées que 800 dinars par mois.

Un ouvrier qualifié des ateliers qui gagnait 2800 dinars par mois au 1er janvier 1927, a vu son salaire réduit, au 1er mai, à 1550 dinars par mois, après les réductions mentionnées ci-dessus..

Comme en Roumanie, le gouvernement cherche à briser le mouvement syndical en frappant les militants de peines disciplinaires, (mises à pied, renvois, etc.) et en se refusant à reconnaître l'organisation des cheminots malgré la Partie XIII du Traité de Versailles auquel la Yougoslavie actuelle doit son existence de grande puissance.

Au cours des quatre dernières années, de nombreux militants de l'organisation ont été renvoyés, entre autres le secrétaire central, le camarade Stanko. Au mois de mars 1928, les camarades Krajnik, Hartberger, Glaser, Lovrencic qui étaient intervenus en faveur des ouvriers des ateliers de Maribor, victimes de l'arbitraire du chef du personnel, avaient été

licenciés. Après un procès qui a duré quatre ans, l'Etat a été condamné, le 27 juin 1932, à payer à ces camarades: leur pension pendant les quatre années écoulées, la pension normale, plus des dommages-intérêts pour une somme de 80.000 dinars. L'Etat a en outre été condamné aux frais s'élevant à 26.000 dinars.

Le 24 juin 1932, la direction générale des chemins de fer a adressé l'avis suivant à la direction des ateliers de Subotica.

«Veuillez prendre note que la Fédération yougoslave des cheminots n'a pas reçu du Ministre des Chemins de fer l'autorisation de poursuivre son activité. Par conséquent, elle n'a aucun droit d'intervention et vous êtes priés d'adresser à ses de-

mandes une fin de non recevoir.»

Malgré la guerre d'usure menée par le gouvernement contre la classe ouvrière — si la dictature qui organise l'anarchie du pays mérite encore un tel titre — les cheminots yougoslaves, lors de leur congrès du mois d'août, prouveront à cette dictature et à leurs frères de classe découragés par la répression, que la classe ouvrière yougoslave est encore debout et que ni les mesures illégales ni la misère ne peuvent l'abattre.

Camarades cheminots! Envoyez des délégations au congrès de Ljubliana! Envoyer une délégation au congrès de Ljubliana, c'est faire acte de solidarité.

100 dinars = frs. fr. 44.

Victime d'une lâche dénonciation, un cheminot se jette sous les roues de l'express

Le 7 juillet 1932, à 5 h. du matin, le camarade Rap, membre de la Fédération des cheminots yougoslaves, père de deux enfants de 9 et 12 ans, poussé par le désespoir, s'est précipité sous les roues de l'express afin d'échapper à une misère sans issue, causée par la dénonciation d'un ouvrier des ateliers, membre de l'organisation nationaliste qui l'avait accusé «d'agitation communiste». Une action disciplinaire avait été intentée contre ce malheureux camarade, depuis 1907 au service des chemins de fer. Bien qu'il ait été déclaré non coupable par les autorités judiciaires de Ljubliana, le Procureur général s'est pourvu en appel auprès du Tribunal de deuxième instance à Belgrade. Sans avoir eu la possibilité de se faire entendre, en son absence et celle de son avocat, Rap a été licencié et privé de son droit à la pension.

Convaincue de l'innocence de ce camarade, l'organisation des cheminots a réussi à faire revoir le jugement. L'innocence du camarade Rap a été définitivement établie. Il a été démontré que ce camarade, au cours de ses heures de liberté seulement, avait discuté de l'opportunité de l'affiliation syndicale et encouragé des cheminots à devenir membre de la Fédération. Il a fait là ce que les militants des organisations jaunes font journellement sans être inquiétés.

Toutefois le Tribunal de Belgrade déclara, une seconde fois, le jugement nul et non avenue et confirma le renvoi du camarade Rap et sa déchéance de tout droit à une pension.

C'est ainsi que ce camarade qui, au cours des trois dernières années, a toujours eu de bons certificats, a été renvoyé sans autre forme de procès, après 25 années de service. Il dépendait entièrement des secours accordés par l'organisation et vivait dans la situation la plus précaire.

Sa femme a demandé que tout au moins son droit à la pension lui soit reconnu. Sa demande a été repoussée par le Tribunal Suprême en ce sens que le droit à la pension ne lui serait reconnu qu'après la mort de son mari.

Cette décision du Tribunal a eu sur le camarade Rap l'effet d'une condamnation à mort. Sa famille avait faim, son dernier recours en grâce avait été repoussé par le roi; il n'avait plus rien à espérer.

Le camarade Rap s'est donc jeté sous l'express afin d'assurer à sa femme et à ses enfants le pain quotidien.

Le cinquantième anniversaire du percement du Gothard

(I.) Il y a eu cinquante ans, le 1er juin 1932, que la ligne du Gothard, que l'on appelle avec raison l'épine dorsale du système ferroviaire suisse, a été livrée à l'exploitation. Cet événement, d'importance européenne, a été fêté par les chemins de fer fédéraux en présence de délégués des gouvernements suisse, italien, allemand et de tous les vétérans qui ont participé à l'édification de cette œuvre gigantesque. Après avoir salué ces pionniers de la première heure, le délégué officiel des chemins de fer fédéraux, le Dr. Schrafl a prononcé les paroles suivantes à l'égard du personnel: «C'est avec reconnaissance et en leur adressant les éloges qu'ils méritent qu'il faut évoquer ceux qui, au cours de ces cinquante années, ont assuré l'exploitation de la ligne du Gothard, le transport — malgré les intempéries, le froid, l'orage, la neige — de millions d'hommes et de quantités énormes de marchandises. Les montagnes qui surplombent cette ligne peuvent témoigner de toute l'habileté, de toute l'endurance, de tout l'esprit de sacrifice, de la fidélité au devoir qui ont été nécessaires. Seul un personnel intelligent, capable, discipliné et dévoué

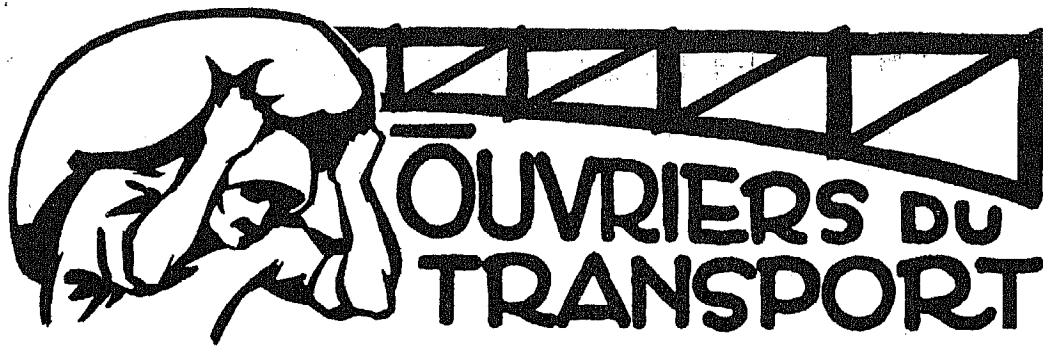
était capable de remplir de telles conditions.»

Au cours de son discours, M. G. Moffa, Président de la Confédération suisse, a évoqué les rapports paternels qui existaient, lors de la construction du tunnel, entre les ouvriers et les dirigeants du grand ouvrage.

Aujourd'hui ce ne sont plus hélas, les mêmes rapports qui unissent l'administration et le personnel. Les questions relatives au personnel déterminent les rapports entre l'organisation syndicale et la direction des C.F.F. Les Chemins de fer fédéraux, dans la publication qu'ils ont éditée à l'occasion de cette commémoration, ont reconnu que la sécurité dont jouissent en Suisse les voyageurs est due en grande partie à tous ces hommes auxquels est confiée, avec la lourde responsabilité qu'elle entraîne, la conduite des trains. Les Chemins de fer fédéraux qui reconnaissent donc publiquement la capacité du personnel, reconnaîtront-ils également la justesse de ses revendications et l'injustice de la baisse des salaires prévue?



L'ENTREE DU TUNNEL A GOESCHENEN



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

AUTRICHE.

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

Les tramways et les autobus sont exploités en majeure partie par des entreprises privées ayant obtenu la concession. Les communes, les villes et les états fédéraux, dans les rares cas où ils exploitent une entreprise de transports, constituent des entreprises autonomes. Seules les Postes autrichiennes (les chemins de fer fédéraux sont une entreprise autonome) pratiquent le système de la régie directe pour les autocars postaux (comme en Suisse et en Allemagne).

Tramways exploités

a) par les communes.

b) par des sociétés privées.

	longueur d'exploitation	effectifs du personnel	capital investi (en schillings)
a) exploitation communale			
1. Vienne	310,372 m	16,766	157,935,132
2. Klagenfurt	9,850 m	124	4,260,845
3. Ibb. s/Danube	2,940 m	4	268,250
	323,162 m	16,894	162,464,227
b) exploitation privée			
1. Graz	37,454 m	981	8,738,391
2. Salzburg	2,991 m	38	184,725
3. St.-Pölten	9,312 m	40	216,487
4. Dornbirn-Lustenau	11,129 m	37	133,778
5. Graz-Trost	5,129 m	36	749,753
6. Linz	14,850 m	339	6,212,995
	80,865 m	1,471	16,236,029

Lignes d'autobus. Il y en Autriche 358 entreprises exploitant des autobus. Elles ont en service 2138 voitures desservant 1106 lignes. Les deux plus grandes entreprises sont les Postes autrichiennes avec 225 lignes et les chemins de fer fédéraux avec 77. En outre, 92 lignes sont exploitées par 22 communes. Le reste du réseau automobile, soit 712 lignes est exploité par 334 entreprises privées.

La plupart des lignes d'autobus assurent des services de correspondance pour les chemins de fer. Il arrive aussi qu'elles concurrencent le chemin de fer. Afin de parer à cet abus, le Parlement autrichien, en octobre 1931, a voté une loi réservant un droit de regard aux chemins de fer lors de la concession d'une ligne d'autobus. Les autobus exploités par les communes assurent, la plupart du temps, le transport urbain.

Les concessions sont accordées, lorsque la ligne exploitée ne dessert le territoire

que d'un seulement des neuf états fédéraux, par le gouvernement de l'état en question. Lorsque la ligne emprunte le territoire de deux ou plusieurs états, la concession est accordée par le ministère du Commerce, à Vienne.

Subventions. Les entreprises de tramways ou d'autobus, qu'elles soient privées ou régies par la collectivité, n'ont aucun droit à un revenu minimum garanti. Les subventions ne sont pas généralisées. Toute subvention accordée constitue un cas particulier et nécessite un contrat spécial que seul le Parlement a la compétence de ratifier. La ratification elle-même fait l'objet d'une loi, valable pour la subvention en question seulement.

Concurrence automobile. Les entreprises de tramways, de même que les communes où doit se trouver le siège social de l'entreprise automobile qui a demandé la concession, ont le droit de donner leur avis.

Les tramways de Vienne, Linz et Graz ont écarté la concurrence automobile en complétant eux-mêmes leurs lignes par des services d'autobus.

Pour obtenir une concession, une entreprise doit être rendue nécessaire par les besoins locaux, doit répondre à toutes les conditions imposées par la législation (sécurité, hygiène, loi sur la protection du travail etc).

Personnalité juridique. Dans quelques-unes des entreprises privées, les communes ont un droit de regard. Toutefois, en ce qui concerne les intérêts du public, ce système n'a donné aucun bon résultat.

Les organisations du personnel estiment que toutes les entreprises interurbaines devraient être gérées par la Confédération et toutes les entreprises urbaines par les communes.

Fonds commun. Pas plus qu'en Suisse et qu'en Angleterre, il n'y a de fonds commun. Les subventions nécessaires proviennent des revenus de l'Etat.

Contrairement à ce qui se passe en Suisse, les pouvoirs publics ne favorisent pas la fusion des entreprises. En ce qui concerne les *tarifs*, un commencement de collaboration a été tenté entre les chemins de fer fédéraux, les transports automobiles et les maisons d'expédition.

Toutefois, en ce qui concerne la coordination des moyens de transport, la création, conformément à l'article 19 de la loi

sur les transports automobiles, d'un conseil des transports automobiles (Kraftfahrbeirat) au ministère des Communications, peut être considéré comme un premier pas. Ce conseil est composé de représentants des pouvoirs publics, des industries intéressées, des compagnies d'assurance, de l'industrie automobile, des propriétaires de camions et automobiles, *des chauffeurs* et des organisations intéressées à la réglementation du trafic. Ce conseil donne son avis sur les motions présentées relatives aux transports automobiles, sur les projets de lois et de règlements.

Personnel. En général, les autorités fédérales, qui ont la haute surveillance sur les transports, ne s'occupent pas des questions relatives au personnel des entreprises concurrentes. Elles laissent aux intéressés eux-mêmes (entreprises et personnel) le soin de débattre les conditions de travail et de salaires. Seules les organisations syndicales ont une influence sur les salaires. Les pouvoirs publics, bien qu'ils aient, lors de violations de la loi sur la protection du travail et, en particulier, lorsque ces violations mettent en danger la santé et la sécurité du personnel, le droit d'intervenir et même de supprimer la concession, n'en usent presque jamais. Elles n'interviennent pas non plus lorsque des entreprises pratiquent une concurrence déloyale au détriment des conditions de travail et de salaires du personnel.

En ce qui concerne les heures de travail, les organisations du personnel estiment qu'elles devraient être les mêmes dans toutes les entreprises. La durée du service, dans le cadre de la loi sur la durée du travail, devrait être réglée en accord avec le personnel et en tenant compte des conditions locales. En Autriche, les agents au service des tramways et moyens de transport automobiles (chauffeurs de taxis, de camions, d'autobus, employés des chemins de fer industriels etc) sont au bénéfice de la journée de huit heures. Les tours de service doivent être réglés de telle sorte que la durée du travail ne dépasse pas 96 heures en deux semaines. Toutefois, la loi autorise 16 heures supplémentaires dans un espace de deux semaines sans qu'une autorisation spéciale des autorités compétentes soit nécessaire.

Participation des tramways à l'entretien des rues et routes. Les tramways et chemins de fer routiers participent à l'entretien des rues et routes de la manière suivante:

- 1) Ils supportent les frais de reconstruction des rues et routes occasionnés par l'installation des voies.
- 2) Ils participent aux frais occasionnés par des phénomènes naturels (neige, inondation).
- 3) Ils participent aux frais occasionnés par les dégâts causés par leur propre exploitation ou aux améliorations routières qu'elle nécessite (correction des courbes etc)

Outre ces contributions, quelques entreprises de tramways paient aux communes un certain impôt sur les billets.

En 1930, les tramways viennois ont payé une somme de 2.742.300 sch. pour frais de participation à l'entretien des rues et 141.000 sch. pour l'enlèvement de la neige (en 1929, cette somme a été

de 1.350.000 sch.) Il n'existe pas de fonds d'entretien des routes.

Tarifs de transport. Les pouvoirs publics qui assurent la surveillance des transports voyageurs ont également le droit de fixer des tarifs maximum «en accord avec les intéressés» — entendez les Cies — du public, on ne tient pas compte.

Il n'existe donc pas, à l'instar de l'Angleterre, de standardisation des tarifs de tramways et autobus. Seuls les tramways de Vienne, Linz et Graz, en exploitant des autobus, ont réalisé une certaine unification des tarifs.

Les organisations du personnel estiment d'ailleurs que si une unification de tarifs était imposée par les pouvoirs publics, les entreprises ne manqueraient pas de trouver les moyens de la rendre inefficace et qu'une telle unification serait impuissante à faire progresser la question de l'unification des moyens de transport. Seule une étatisation des transports est capable de réaliser leur collaboration.

Dans la navigation danubienne

Avant la chute de la monarchie austro-hongroise cinq Etats participaient à la navigation danubienne. Actuellement sept Etats, imposent leur législation particulière, leurs conditions spéciales de travail et de salaires, leur type propre d'organisation ouvrière. On peut facilement imaginer à quelles difficultés se heurte la navigation danubienne.

Il est évident que beaucoup de ces difficultés touchent de très près les travailleurs de la navigation danubienne. Conscientes de l'intérêt vital que présentent pour les travailleurs fluviaux les problè-

mes que soulèvent ces difficultés, les organisations syndicales ont créé, après la guerre, un organisme destiné à coordonner le travail des syndicats libres du personnel de la navigation danubienne (I.A.G.). Cet organisme a déjà organisé toute une série de conférences au cours desquelles il a pris position devant les divers problèmes soulevés par la navigation danubienne et les relations nécessaires entre les diverses organisations affiliées. Le 28 juin 1932, a eu lieu la 10ème conférence organisée par l'I.A.G. à laquelle ont pris part des délégués des organisations libres d'Allemagne, d'Autriche, de Tchécoslovaquie et de Hongrie. A l'ordre du jour figuraient:

- 1) La crise économique et ses effets sur la navigation danubienne.
- 2) Les contrats collectifs.
- 3) Les assurances sociales.
- 4) Les questions syndicales.

Relativement au point 1 de l'ordre du jour, la Conférence, après une discussion approfondie, a voté la résolution suivante qui jette une vive lumière sur les problèmes les plus intéressants soulevés par la navigation danubienne:

«L'I.A.G. demande que les gouvernements riverains — dans l'intérêt de l'économie générale — reconnaissent à la navigation danubienne sa qualité de moyen de transport rationnel et bon marché et prennent les mesures nécessaires afin de lui permettre de traverser la crise actuelle.

L'I.A.G. est en mesure de démontrer que la navigation danubienne est frappée lourdement non seulement par la crise générale, qui exerce une influence désastreuse sur le mouvement des frets, mais encore par les conséquences qu'entraînent l'application du droit fluvial in-

ternational actuel et les lacunes de la politique des transports des Etats riverains.

L'I.A.G. exige:

«l'application effective de la liberté absolue de la navigation sur le Danube,

la revision du statut juridique réglant la navigation dans les eaux territoriales et de celui réglant le cabotage, tout au moins en ce qui concerne les lignes de navigation desservant plusieurs Etats riverains,

la réduction des taxes levées au passage des Portes de Fer,

la suppression de l'octroi fluvial roumain etc., des mesures effectives propres à grouper, dans le cadre d'une économie dirigée, tout le système des transports des pays danubiens en tenant compte du tonnage utile de la navigation, des essais en vue de répartir rationnellement le travail entre la navigation et le rail,

la limitation de la concurrence nuisible entre ces deux moyens de transport,

l'augmentation, dans la mesure du possible, du trafic en transit par les ports danubiens par l'amélioration des installations existantes et l'établissements de tarifs communs.

L'I.A.G. estime que, parallèlement à la construction de ports d'hivernage, l'approfondissement, à deux mètres au minimum, du chenal de navigation, l'établissement de centrales hydro-électriques ne rendraient pas de grands services à la navigation seulement mais permettraient des travaux de chômage rationnels.»

Lors de la discussion des autres points figurant à l'ordre du jour, l'I.A.G. a insisté sur la nécessité d'introduire des contrats collectifs uniformes. Elle a décidé d'agir dans ce sens lors du renouvellement ou de la conclusion de contrats collectifs entre les organisations et les armateurs. L'I.A.G. estime nécessaire une réglementation de l'assurance-maladie. Les organisations ont décidé de demander l'établissement de traités de réciprocité entre les Etats riverains. Finalement, la Conférence a pris une série de résolutions relatives à l'organisation et à l'action syndicales.

MARINS

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

BELGIQUE.

La pêche chalutière belge en ce qui concerne les chalutiers à vapeur, se pratique dans la mer du Nord, les parages du Moray Firth, de l'Islande, de l'Ecosse occidentale, du Canal de Bristol, de Rockall, de l'Irlande du Sud et dans les eaux territoriales de l'Espagne et du Portugal. Les lougres à moteur travaillent principalement dans la partie méridionale de la mer du Nord, la Manche, le long des côtes et dans le Canal de Bristol.

La pêche hivernale se pratique dans la mer du Nord et dans les parages du Moray Firth et parfois de l'Islande, bien que la pêche dans ces eaux septentrionales se pratique surtout en été. Dans les eaux espagnoles et portugaises, la pêche se poursuit toute l'année. Dans les environs de Rockall les bateaux ne séjournent que pendant les mois de septembre et d'octobre.

La flotte chalutière belge comprend 36 chalutiers à vapeur et 146 lougres à moteur dont la puissance de propulsion se répartit comme suit:

87 unités de 60 à 100 HP
38 „ de 101 à 150 HP
17 „ de 151 à 200 HP

3 unités de 210 à 250 HP
1 „ de 501 à 600 HP

La classification des lougres à moteur s'effectue d'après la puissance propulsive et celle des chalutiers à vapeur d'après le tonnage, qui varie entre 60 et 45 tonnes de jauge nette et 220 et 290 tonnes de jauge brute.

Equipe. L'équipage des chalutiers à vapeur oscille entre 11 et 16 hommes:

1 capitaine, 1 timonier, 4 matelots, 1 matelot léger, 1 mousse et parfois, 1 télégraphiste, 1 mécanicien, 2 chauffeurs, 1 ou 2 soutiers et 1 cuisinier.

Les chalutiers à vapeur ont un équipage de 4 à 8 hommes, comprenant: un capitaine ou conducteur, deux ou trois matelots, un matelot léger, un mousse, un mécanicien ou un homme d'équipage remplissant les fonctions de mécanicien et un aide-mécanicien.

Enrôlement. L'équipage est enrôlé pour six mois à l'Office maritime. A bord des chalutiers à vapeur, le contrat d'engagement peut être annulé, s'il est dénoncé par une des deux parties, 24 heures avant que le navire ne regagne son port d'attache. Aucun délai n'est nécessaire à bord des lougres à moteur:

Salaires et parts de pêche. A bord des chalutiers à vapeur, les salaires mensuels sont les suivants:

Capitaine: de 3,5 à 5 % (exceptionnellement) du produit brut de la pêche,
 Timonier: salaire de frs. 700.— plus 1 % du produit brut,
 Matelot: salaire de frs. 675.— plus 0,35 % du produit brut,
 Matelot léger: salaire de frs. 475.— plus 0,25 % du produit brut,
 Mousse: salaire de frs. 400.— plus 0,25 % du produit brut,
 Mécanicien: salaire de frs. 700.— plus 1,50 % du produit brut,
 Chauffeur: salaire de frs. 675.— plus 0,35 % du produit brut,
 Soutier: salaire de frs. 475.— plus 0,25 % du produit brut,
 Cuisinier: salaire de frs. 650.— plus 0,35 % du produit brut.

En outre, l'équipage se partage le 2 % du produit à titre de pourboire.

A bord des lougres à moteur, les soldes sont composées a) des salaires plus une part de pêche, b) d'une part de pêche seulement.

a) (à bord de lougres à moteur de 200 HP):
 Capitaine ou conducteur: 3,5 à 4,5 % du produit brut de la pêche,
 Mécanicien: salaire de frs. 400.— plus 3 % du produit brut de la pêche,
 Aide-mécanicien: salaire de frs. 350.— plus 2 % du produit brut de la pêche,
 Matelot: salaire de frs. 400.— plus 1,5 % du produit brut de la pêche,
 Matelot léger: salaire de frs. 250.— plus 1,5 % du produit brut de la pêche,
 Mousse: salaire de frs. 100.— plus 0,75 % du produit brut de la pêche,
 b)
 Capitaine ou conducteur: 5 à 7 % du produit brut de la pêche,
 Mécanicien: 5 à 6,5 % du produit de la pêche,
 Matelot: 5 à 5,75 % du produit brut de la pêche,
 Mousse: 3 %.

Aucune prime n'est allouée pour la réparation des filets. L'huile provenant de la prise est répartie entre l'équipage. Le matelot léger, le mousse et le soutier reçoivent chacun une demi-part. Le revenu moyen de l'équipage est très variable particulièrement en ce qui concerne le capitaine dont le salaire n'est constitué que par un pourcentage sur les parts de prise. La loi du 10 juin 1930 sur les assurances-accidents a estimé les salaires comme suit:

Chalutiers à vapeur:	Mécanicien: 2,573 frs. mensuellement,
Capitaine: 5,573 frs. mensuellement,	Matelot: 1,573 frs. mensuellement,
Lougres à moteur:	Mécanicien: 1,741 frs. mensuellement,
Capitaine ou conducteur:	Matelot: 1,533 frs. mensuellement.
2,058 frs. mensuellement,	

Tableau des rations. A bord des chalutiers à vapeur, l'équipage est nourri aux frais de l'armateur. L'équipage des lougres à moteur pourvoit lui-même à son entretien.

Nous reproduisons ci-dessous la liste d'approvisionnement d'un chalutier à vapeur de 13 hommes d'équipage pour une campagne de 10 à 12 jours:

Viande pour la soupe	20 kgs	Raisins secs	1,5 kgs
Rôti	10 "	Lait condensé	15 boîtes
Graisse	7 "	Poivre	250 gr
Oignons	6 "	Thé	1 kg
Farine	10 "	Sel	5 kg
Pain	90 "	Moutarde	1 pot
Pois	6 "	Vinaigre	2 litres
Café et chicorée	6 "	Pommes de terre	200 kgs
Viande salée	4 "	Légumes	15 kgs
Levure	250 gr	Biscuits	50 kgs
Fromage	4 kgs	Tomates	6 boîtes
Sucre	7 "	Riz ou nouilles	1 kg
Beurre	10 "		

L'équipage n'a pas la faculté de vérifier la qualité des produits embarqués mais bien la quantité.

Durée du travail. En mer, la durée du travail est illimitée. Les circonstances peuvent parfois obliger l'équipage à demeurer 30 heures et plus sur le pont. Lors de prises importantes ou lorsque les filets nécessitent des réparations fréquentes, il peut arriver que l'équipage doive travailler 48 heures d'affilée. Les heures supplémentaires sont inconnues.

L'équipage des chalutiers à vapeur est libre aussitôt après l'arrivée au port. A bord des lougres à moteur, les hommes doivent aider au déchargement de la pêche, ainsi qu'à l'embarquement de la glace et du matériel nécessaire. Les heures de travail nécessitées par ces travaux ne sont pas limitées.

Durée du voyage. La navigation des chalutiers à vapeur à destination de l'Islande ou de l'Espagne est d'environ 21 jours. Dans la Manche, la pêche dure de 14 à 16 jours. Lors de campagnes de pêche en Angleterre, les équipages sont absents

d'Ostende de 7 à 9 semaines. La navigation des lougres à moteur dure de 6 à 8 jours. Exceptionnellement, lorsqu'ils vont en Angleterre, la durée du voyage est doublée.

Travail entre deux voyages. Entre deux voyages, le temps libre dont disposent les équipages n'est pas déterminé par des règles fixes. Il est coutume d'accorder 36 heures de congé aux hommes des chalutiers à vapeur après une semaine de navigation, 48 heures après deux semaines et 60 heures après trois semaines. A bord des lougres à moteur, les heures libres sont déterminées par les circonstances. Entre deux voyages, seuls les équipages des lougres à moteur ont un travail effectif à accomplir (voir sous durée du travail). A Ostende, aucune indemnité n'est allouée pour ce genre de travaux. Dans les ports étrangers par contre, le déchargement de la prise est payé à raison de 5 à 10 sh. Le principe des heures supplémentaires est inconnu.

Lorsque dans un port étranger, le chauffeur d'un chalutier à vapeur doit travailler parce qu'aucun remplaçant n'est disponible, son travail est rétribué à raison de frs. 50.— par jour. Les dimanches et jours fériés ne sont pas indemnisés.

Indemnités de déplacement. En Belgique, tous les pêcheurs habitent à proximité du port d'embarquement. Il n'y a donc pas lieu de payer des indemnités de déplacement.

Assurance sociale. Les équipages sont au bénéfice de l'assurance-accidents et de l'assurance vieillesse. Les hommes assurés à la caisse d'assurance-chômage de l'Union belge des ouvriers du Transport reçoivent une allocation en cas de chômage. En outre, la loi relative aux allocations familiales s'applique également aux pêcheurs. Les cotisations de l'assurance-chômage sont versées en même temps que les cotisations syndicales. Les frais occasionnés par les autres assurance sont payés par les armateurs.

Pertes d'effets. A bord des chalutiers à vapeur les pertes d'effets sont compensées de la manière suivante:

Capitaine 500 frs. Timonier et mécanicien 350 frs. Matelots 300 frs.

Les pertes d'effets subies par les hommes des lougres à moteur ne sont pas compensées. Il n'existe d'ailleurs aucune réglementation à ce sujet.

Travaux de commencement et de fin de saison. En ce qui concerne les équipages des chalutiers à vapeur, les soldes courent du jour de l'engagement au jour du licenciement. Les équipages des lougres à moteur reçoivent de 20 à 25 frs. par jour pour la mise au point des bateaux neufs. Aucune réglementation ne limite la durée de ces travaux. Après la fin de la saison de pêche, les équipages ne sont astreints à aucun travail de bord.

Contrats collectifs. Les conditions de travail à bord des chalutiers à vapeur sont réglées par plusieurs ententes écrites et orales entre l'organisation syndicale et les armateurs. Les équipages des lougres à moteur ne sont pas au bénéfice de contrats collectifs.



Emblème de l'I. F. E. T. T.
 (Fédération internationale des travailleurs des transports
 espérantistes)
 dessiné par un agent des tramways de Rotterdam