

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

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

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

**SOMMAIRE:**

Articles d'intérêt général:

Le procès de Brest-Litowsk . . . . .	14
A travers le monde . . . . .	15
Communications du Bureau . . . . .	16
La classe ouvrière allemande lutte contre le facisme . . . . .	16

Cheminots: L'acuité visuelle aux chemins de fer . . . . .

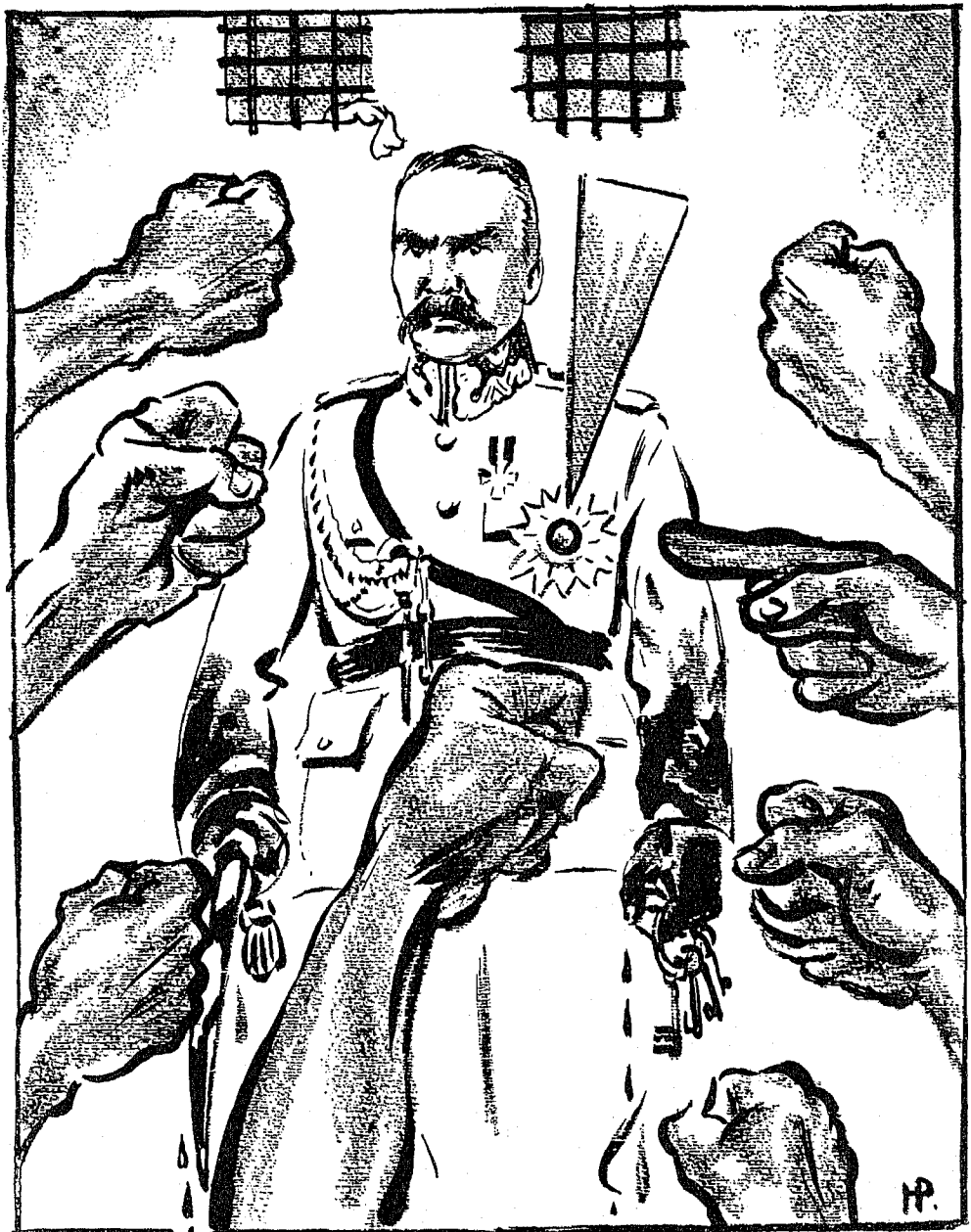
La situation des cheminots aux Etats-Unis . . . . .	17
La durée du travail aux chemins de fer allemands . . . . .	18
Les cheminots et l'assainissement des chemins de fer fédéraux autrichiens. . . . .	19
Primes d'économie de combustible et de lubrifiants allouées aux mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer tchécoslovaques . . . . .	21
La conduite des locomotives électriques en France . . . . .	21

Ouvriers des transports:

Enquête concernant les méthodes d'embauchage de la main-d'œuvre dans les ports (I) . . . . .	22
--	----

Marins: Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche . . . . .

Esperanto . . . . .	23
	24



**JUGEMENT!**

# Le procès de Brest-Litowsk

Ce qui était à prévoir est arrivé! Les chefs de l'opposition parlementaire, inculpés dans le procès de Brest, ont été condamnés à de lourdes peines. Le procès, commencé le 26 octobre 1931, s'est terminé le 13 janvier après 56 jours de délibérations. Les peines infligées à 10 parmi les 11 accusés, totalisent 26 années d'emprisonnement cellulaire, dont 17 pour les 6 condamnés socialistes et 9 pour les 4 représentants de l'opposition bourgeoise. Le onzième accusé a été acquitté. Notre camarade Mastek, l'un des dirigeants les plus énergiques de la fédération des cheminots polonais, a été condamné à trois ans de prison.

Tout le procès n'était, en somme, qu'une comédie. Pour la réaction polonaise, il s'agissait uniquement de mettre, une fois pour toutes, les chefs de l'opposition parlementaire hors d'état de nuire et, partant, tous ceux qui en Pologne défendent encore la liberté et la dignité humaines. Ceci est abondamment prouvé par la manière dont s'est déroulé le procès. Les accusations portées contre les prévenus ne pouvaient en rien être prouvées. Ils étaient accusés de propagande révolutionnaire, accusés d'avoir contribué à mettre sur pied des formations armées de travailleurs révolutionnaires, d'avoir excité l'opinion publique, d'avoir entraîné à la désobéissance etc. etc. Au cours de leurs plaidoyers, les accusés ont déclaré qu'ils n'avaient rien fait qui, dans les autres Etats, ne soit naturellement permis à tous les citoyens! La réaction polonaise a dû entendre quelques dures vérités. Mais le fascisme polonais n'en a eu cure et n'a même pas essayé de les réfuter, sachant bien que ce serait impossible. Malgré cela, le tribunal a rendu des jugements sévères, parce que l'on voulait, parce qu'il fallait condamner, de prime abord. Les preuves n'avaient qu'une importance secondaire. Tout le procès n'a donc été qu'une mise en scène, toutes les «preuves» possibles et impossibles ont été rassemblées, afin de soutenir les affirmations de la réaction polonaise, assoiffée de vengeance.

Il est tout à l'honneur de l'I.T.F. d'avoir été mêlée à ce procès, sans qu'elle le veuille. Notre camarade K. Maxamin, vice-président de la fédération des cheminots polonais, membre du Conseil général de l'I.T.F., a été entendu comme témoin. Il a été dans l'obligation d'exposer les relations des camarades polonais avec l'I.T.F. Finalement, on lui a demandé, s'il était vrai que la Fédération polonaise des ouvriers des transports avait reçu de l'I.T.F. des subsides destinés à la propagande contre l'Etat. Le camarade Maxamin a répondu affirmativement à la première partie de la question, en disant qu'il allait de soi qu'un Secrétariat professionnel international use de solidarité envers les organisations faibles et les aide financièrement dans les moments difficiles; ce qui est d'ail-

leurs conforme aux statuts de l'I.T.F. Cet argent — ainsi a en outre déclaré notre camarade Maximin — a été consacré à réparer, ne fût ce qu'une partie des torts causés à la Fédération polonaise des transports par les agents fascistes. Le procureur général a ensuite soumis au tribunal une lettre originale de l'I.T.F. à la Fédération polonaise des transports, ainsi que les reproductions photographiques de quelques lettres adressées par cette organisation à l'I.T.F. et dont le contenu serait compromettant, après quoi un des défenseurs a énergiquement dénoncé les méthodes par lesquelles le régime actuel se procurait des «preuves».

Il a démontré que le fascisme avait partout des créatures qui ne craignent pas d'ouvrir les lettres, d'en photographier le contenu ou, plus simplement encore, de les dérober. Il a dévoilé ces pro-

cedés scandaleux, en présentant au tribunal toute une série de lettres adressées à notre camarade Mastek, lettres arrivées décachetées. C'est en vain que le défenseur a demandé que des «documents» que l'on s'était procurés d'une manière aussi illégale, ne soient pas pris en considération.

Un des aspects les plus honteux de ce procès a été sans contredit le baillonnement inouï de la presse. L'opinion publique devait ignorer toutes les vérités, pour le moins saumâtres, que défenseurs et accusés ont lancé à la face des juges. A plusieurs reprises, des passages des comptes-rendus du procès ont été supprimés par la censure. L'organe central du parti socialiste polonais «Robotnik» (Le travailleur), a paru au moins vingt fois avec cet espace blanc, pour nous si éloquent. A l'issue du procès, les partis politiques n'ont même pas pu manifester publiquement leur opinion; c'est ce que démontre notre cliché qui représente une

## Po konfiskacie nakład drugi

WARSZAWA, SOBOTA 16 STYCZNIA 1932 r.

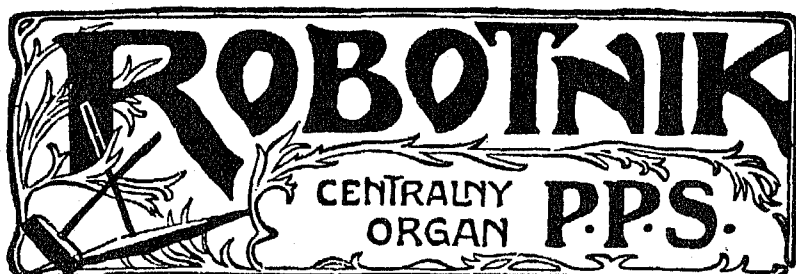
4814)

AD

i pól do

owjada  
przerwy

zatem



PROLETARJUSZE WSZYSTKICH KRAJÓW ŁĄCZCIE SIĘ!

NI

WARS

RE  
DI  
AI  
DI

KONTC

CENA

## Oświadczenie Z. P. P. S.

Na wczorajszym posiedzeniu Z. P. P. S. przyjęto następującą rezolucję.

### Oświadczenie

### Klubu Parlamentarnego Stronnictwa Ludowego

Klub Parlamentarny Stronnictwa Ludowego, na posiedzeniu w dniu 15 stycznia 1932 r. powziął następującą rezolucję:

## PO WYROKU

WRAZENIE ZAGRANICĄ. świadków obrony, głównie marsz. w ul. Franciszkańską, wznosząc okrzyki: Parwsi korespondent „Kuriera” Trampczyńskiego, pos. Rybarskiego, ki na cześć tow. post. Libermana i

## L'œuvre de la censure polonaise

partie de la première page du «Robotnik» du 16 janvier, numéro où les résolutions du groupe socialiste du Parlement et celles du groupe populiste, ont été entièrement biffées par la censure.

Le procès de Brest n'a pas seulement bouleversé l'opinion publique polonaise, mais a également attiré l'attention de l'étranger, dont la presse a consacré de longs commentaires à ce procès, commentaires que la réaction polonaise n'inscrira certainement pas sur son livre d'or.

La *Arbeiter-Zeitung* de Vienne, l'organe central de la social-démocratie autrichienne écrit dans son numéro du 14 janvier:

«Pilsudski peut faire jeter au cachot les chefs de l'émancipation polonaise; il peut les faire maltraiter et martyriser; il peut aussi — il y a parmi ces hommes des malades et des vieillards — les tuer dans ses cellules; il ne les empêchera pas de remporter la victoire. Pendant deux mois, malgré la toute puissance de la censure, les journaux ont appris au peuple polonais les agissements scandaleux du fascisme polonais, la conjuration et le coup d'état qui ont amené Pilsudski au pouvoir, les illégalités qui tissent l'histoire quotidienne de sa dictature, en un mot les vilenies d'un dictateur qui fait rouler de coups et assassiner ses adversaires politiques et ses ennemis personnels, par des bandits à sa solde et les fait disparaître mystérieusement. . . Ces deux mois pendant lesquels l'opinion publique a été travaillée, ne manqueront pas de porter leurs fruits. C'est chargé d'ignominie que le fascisme polonais sort de ce procès. L'heure viendra où le peuple polonais arrachera triomphalement au cachot ceux que la dictature y a précipités.»

Afin de donner également connaissance de l'opinion du monde bourgeois, nous reproduisons ci-dessous deux extraits d'un article, paru le 15 janvier, dans un des plus importants quotidiens bourgeois de Hollande, le *Nieuwe Rotterdamsche Courant*. En tout premier lieu, le journal commente les traitements infligés aux accusés pendant leur détention dans la forteresse de Brest:

«Dans les journaux, où pourtant on ne peut lire ce qui ne déplaît pas au gouvernement, on a pu apprendre que les prisonniers ne pouvaient recevoir ni médicaments, ni oreillers, ni brosses à dents, ni cigarettes; en outre, ils ne pouvaient pas entrer en contact avec leur famille ni même avec leur défenseur. Les suppositions sinistres auxquelles pouvaient donner lieu ces informations étaient cependant encore dépassées de beaucoup par les faits barbares que l'on apprit par la suite. Même à Genève, au Conseil de la Société des Nations, la question a été soulevée au sujet de la question du statut des minorités. Le ministre polonais des Affaires étrangères se vit dans la pénible nécessité de reconnaître que des choses injustifiables s'étaient passées et dut promettre qu'on ne recommencerait pas.»

Parlant du procès lui-même, le journal écrit:

«Le procès qui fut mené en fin de compte contre les politiciens emprisonnés, a été de longue durée et a eu un grand retentissement. Il était à plus d'un égard désagréable pour le gouvernement, aussi bien par les déclarations et les critiques de toutes sortes de témoins (parmi lesquels il y en avait, chez qui on ne pouvait guère supposer d'animosité contre le gouvernement) que par les plaidoyers appréhendés des défenseurs. Le procès était la conséquence inéluctable et amère du moyen commode dont on avait usé pour mettre hors de combat des adversaires influents.»

La réaction polonaise a donc ce qu'elle

a voulu. Les accusés ont été condamnés à de lourdes peines. Le but principal de ce procès était de casser les reins au mouvement de l'émancipation polonaise et avant tout au mouvement ouvrier, comme en témoignent les peines bien plus rigoureuses prononcées contre les représentants de la classe ouvrière, aussi bien contre les militants politiques que contre les militants syndicaux. En dernière analyse, le procès de Brest est un épisode de la lutte internationale menée par la classe ouvrière contre le fascisme; cette lutte est partout semblable, seules les méthodes diffèrent.

La solidarité dont nous avons fait preuve envers nos camarades a indisposé la dictature polonaise. Ceci ne nous empêchera pas de continuer. Il y a longtemps que nous sommes entrés en lutte contre le fascisme international et contre le fascisme polonais. Nous poursuivrons notre action jusqu'à ce qu'une justice de classe, aussi scandaleuse que celle dont a témoigné le procès de Brest, ait été à tout jamais rendue impossible.

## A TRAVERS LE MONDE

### Guerre en Extrême-Orient

Au fond, la guerre sévit depuis des mois en Extrême-orient. Depuis des mois, le canon gronde, les obus explosent et les mitrailleuses crépitent dans les plaines et villes de la Mandchourie. Depuis des mois, des coolies chinois et des ouvriers japonais donnent leur vie pour les intérêts de l'impérialisme japonais. Tout comme cela se fit, il y a un peu plus d'une décennie, sur les champs de bataille de l'Europe, lorsque de jeunes ouvriers de la moitié du monde, mouraient au profit des intérêts de l'impérialisme des grandes et petites puissances européennes.

Toutefois, la Mandchourie est éloignée. Pour les ouvriers d'Europe, elle n'est guère qu'une vague notion, pour les capitalistes, elle n'est pas d'un intérêt «immédiat». Comme porte d'entrée en Russie soviétique, elle est cependant d'une grande importance et par conséquent plus sûrement gardée par les Japonais, que sous la souveraineté de la Chine. L'arrogance japonaise, se moquant poliment des efforts pitoyables, que personne ne prenait au sérieux tentés par la Société des Nations pour assurer le respect du «Droit», est allée plus loin. Des troupes japonaises ont été débarquées à plusieurs endroits de la Chine proprement dite et ont occupé, alléguant des prétextes qui ne trompaient personne, divers ports parmi lesquels Changhaï, port mondial, le plus important d'Orient où toutes les puissances impérialistes ont de grands intérêts matériels, directs et indirects. Une ville ouverte, non protégée, a été attaquée et incendiée, par des attaques dirigées de la rivière, de l'air et de la concession internationale. Des milliers et milliers de maisons ont été la proie des flammes, des milliers de prolétaires chinois inermes, hommes, femmes et enfants, ont été tués, frappés par les balles déchirées par les obus ou misérablement asphyxiés et brûlés dans la fumée et les flammes.

Au moment où ces lignes sont écrites, la lutte se poursuit à Changhaï avec la même intensité. Le Japon va son train, se moque de tous les traités et de toutes les protestations sachant qu'aucune volonté d'action véritable n'est à la base de ces protestations. La Société des Nations, qui ne se met en mouvement que pour prendre le parti d'un plus fort contre un plus faible, montre toute son impuissance.

Le mouvement ouvrier international toutefois prouve, lui aussi, de ne disposer d'aucun moyen de contrainte, de n'être pas, du moins, disposé ou en mesure de s'en servir contre la violence armée de la guerre impérialiste, se

bornant à lancer les appels impuissants à la Société des Nations impuissante.

La guerre en Extrême-Orient peut avoir des conséquences incalculables. Le foyer de la guerre peut s'étendre; il peut déclencher une nouvelle guerre mondiale. Le danger est brûlant. Il est plus que temps pour l'Internationale des transports et pour les organisations qui lui sont affiliées, qu'elles se rappellent les décisions prises, des promesses faites dans le temps pour combattre le danger de guerre par tous les moyens. Nous le pourrions, si nous le voulons et si nous nous préparons avant qu'il ne soit trop tard. Nous sommes au seuil d'un nouveau 1914. Une nouvelle réalité effroyable nous attend, à moins que la classe ouvrière ne se dresse à temps contre la bourgeoisie nationale et internationale.

### Les réparations non réparées

Dans le dernier numéro, nous avons émis nos vues fort peu optimistes au sujet de l'issue de la conférence qui devait s'ouvrir à Lausanne le 5 janvier, afin de chercher à résoudre le problème des réparations. Nous n'avons pas, toutefois, osé supposer que l'impuissance des gouvernements à l'égard du problème des réparations et des dettes de guerre, se manifesterait aussi clairement que cela a été le cas à présent, par le renvoi de la conférence pour une période illimitée. On n'a même pas réussi à sauver l'apparence qu'une solution plus définitive ne saurait être qu'une question de temps. Par ce renvoi, on reconnaît son affolement et sa perplexité devant des problèmes les plus urgents de l'heure actuelle. On se contente d'émettre des traités sur un avenir qui s'annonce plus sombre encore que n'est le présent. Il en est de cela comme l'a dit l'expert des problèmes capitalistes d'après-guerre J. M. Keynes, dans son Traité sur la réforme monétaire: «Le système des traités à longue échéance est un mauvais conseiller dans les circonstances données. A longue échéance, nous serons tous morts.»

### Le contrôle des placements

L'essayiste social américain bien connu, Stuart Chase, donne dans son récent écrit: «Out of the depression — and after» (Une fois sortis de la dépression et ensuite) une image intéressante de l'usage que l'on fait dans la société capitaliste des capitaux disponibles. Il part de la supposition que, dans une année que l'on estime prospère, un montant de 10 milliards de dollars est disponible aux États-Unis pour des placements et poursuit:

«Ce montant s'en va un peu partout, au petit bonheur, dans des manufactures de lainages dont le nombre est déjà de trois fois supérieur aux besoins du marché, dans des entreprises étrangères fort douteuses, où l'importance de la commission du banquier est l'attrait primordial, dans des fabriques de ciment superflues, dans de nouveaux puits de pétrole, alors qu'il y a déjà un excès de sources de 50 p. cent, dans des terrains de golf en miniature, dans des gratte-ciels et des passages souterrains faits pour augmenter encore l'inconfort et le danger de l'existence dans Megalopolis, dans des projets de défrichement de terrains au moment où une foule de fermiers en faillite vient inonder les villes, dans une grandiose campagne de publicité, destinée à nous persuader des qualités les plus invraisemblables, dans des lotissements de terrains d'habitation dans les marais de la Floride. (A l'apogée de la période de prospérité, il y avait plus de lotissements à vendre dans la péninsule aux palmiers, qu'il n'y avait de familles aux États-Unis.)»

Lorsque cette production si chaotique a abouti à une crise, la dernière sagesse capitaliste consiste dans une réduction des salaires. Ne vaudrait-il pas mieux de mettre fin au mal, dès ses débuts? Selon toute apparence, la cause s'en trouve dans le système insensé de placements, décrit par Stuart Chase. C'est pourquoi les esprits bourgeois critiques réclament un contrôle des placements. Cela n'atteint pas toutefois le mal dans ses racines. Mettons que le contrôle désiré puisse être exercé; il se trouverait bien vite que l'unique solution réside dans une suppression de la propriété particulière du sol et des moyens de production.

## Communications du Bureau

*Le Congrès général de l'I. T. F.,  
Prague 8 au 13 août 1932*

Nous attendons à présent pour la préparation définitive du rapport moral les données sur les effectifs au 1er janvier 1932.

Nombre d'organisations nous ont déjà retourné le questionnaire qui s'y rapporte. Que celles qui ne l'ont par encore fait nous répondent à présent au plus vite!

Nous comptons dans la deuxième quinzaine de février envoyer aux organisations l'ordre du jour provisoire auquel des amendements pourront être présentés.

### Nouvelles adhésions

A présenté une demande d'adhésion la :

*Savez Tramvajski i Elektro-Fabric Radnika, Belgrade, Yougoslavie.*

Le congrès de la Fédération des dockers de Nouvelle-Zélande s'est prononcé de manière unanime en faveur d'une adhésion à l'I. T. F. Les syndicats qui en font partie ratifieront sans nul doute cette décision.

### Exemplaires reliés de «I. T. F.», année 1931

Par suite d'un retard dans la confection de la Table des Matières, les exemplaires reliés n'ont pu être expédiés, aux organisations dans le courant de janvier; l'envoi aura lieu dans le courant de ce mois.

### Congrès

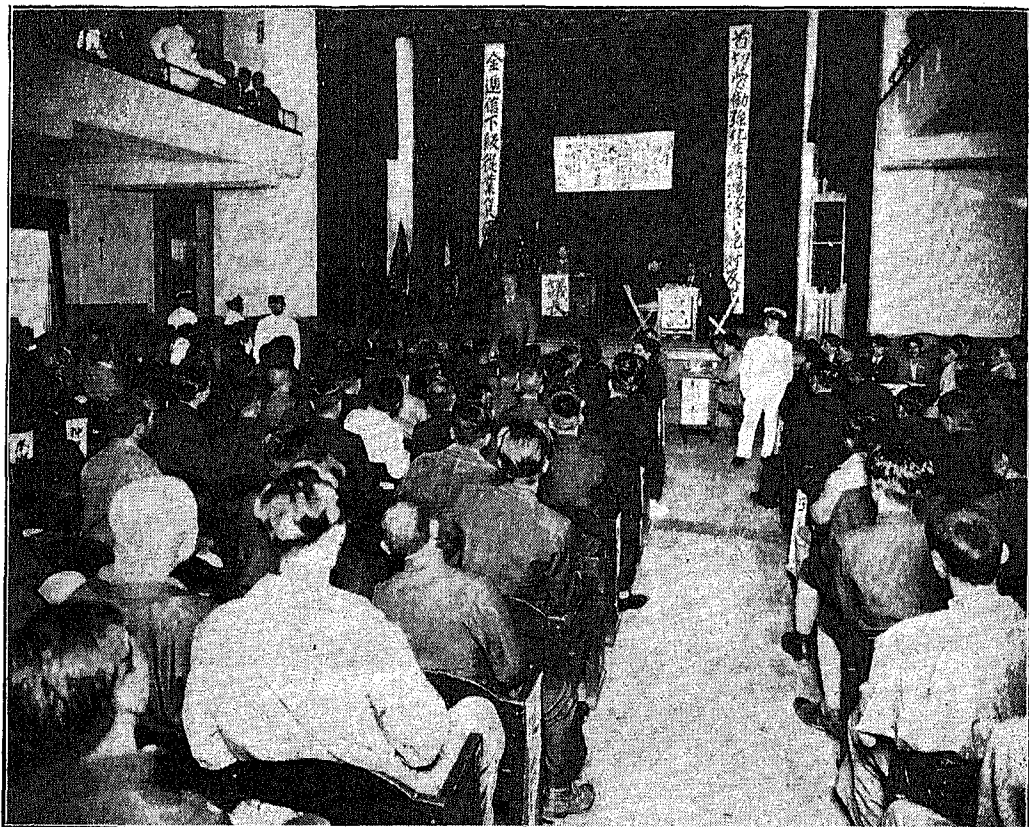
Congrès général de l'I. T. F., 8 au 13 août 1932, à Prague.

Syndicat du personnel du service général du Danemark, le 22 février 1932 à Copenhague.

Syndicat des chauffeurs d'Esthonie, le 24 mars 1932, Fédération des conducteurs d'automobiles tchécoslovaques, les 27 et 28 février 1932 à Prague.

Fédération suisse des cheminots, les 27 et 28 mai 1932 à Berne.

Fédération allemande des transports et services publics, du 28 août au 3 septembre 1932 à Hambourg.



Le secrétaire général parle dans un meeting du personnel japonais des P. T. T.  
(Les figures en blanc sont des policiers)

### Cotisations reçues

Pour 1931 :

Syndicat des mécaniciens de Pologne	fl. 120.—
Fédération des mécaniciens tchécoslovaques	.. 295.28
Fédération française des moyens de transport	.. 721.06
Union danoise des transports	.. 2.400.—
Association des employés des chemins de fer anglais	.. 247.85
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	.. 881.70

Pour 1932 :

Union britannique des travailleurs du commerce de détail et similaires	.. 1.184.11
Union des cheminots hollandais	.. 1.593.20

Centrale hollandaise des transports	.. fl. 3.005.2
Union des cheminots allemands de Tchécoslovaquie	.. .. 700.—
Syndicat suédois du personnel du service général	.. .. 28.—
Syndicat danois du personnel du service général	.. .. 64.—
Union danoise des cheminots	.. .. 645.36
Union danoise des transports	.. .. 600.—
Fédération française des travailleurs des chemins de fer	.. .. 1.072.20

### Rectification

Le montant versé par l'Union des marins danois était, non pas de fl. 176.40, mais de fl. 276.40.

### Secours pour l'Italie

Centrale néerlandaise des transports . . fl. 357.34

## La classe ouvrière allemande lutte contre le fascisme

par Hans Jahn, Berlin

En Allemagne, la réaction sociale rassemble ses dernières forces, afin de porter un coup définitif au prolétariat en marche vers sa libération. Les conséquences de la crise mondiale, qu'aggrave encore le poids des réparations, préparent à la réaction un terrain favorable. Six millions de sans travail, un nombre incalculable de chômeurs partiels, la débâcle de la puissance d'achat du peuple allemand entraînent une misère telle qu'aucune génération n'en a connu de semblable. Les ouvriers exclus du processus de production sombrent dans le fatalisme. Des démagogues à la solde des employeurs attisent le feu et poussent les esprits vers un radicalisme outrancier. Le fascisme croit

son heure venue et, garde prétorienne du capitalisme, il se prépare à la guerre civile. La République et ses institutions sont l'objet de sa haine. Toute cette masse hétérogène et poussée à bout: chômeurs acculés au désespoir, prolétaires à faux-col dont les rêves d'ascension sociale se sont écroulés, fonctionnaires opportunistes, petits bourgeois déracinés, généraux déchués, princes à l'affût d'aventures, étudiants d'esprit borné, capitalistes insatiables, tous s'unissent dans la lutte contre la démocratie et la liberté. C'est l'existence même de l'Allemagne qui est en jeu. Mais la classe ouvrière allemande n'est pas la classe ouvrière italienne. Les organisations syndicales sont l'épine dorsale du prolétariat allemand; cette épine dorsale brisée, l'Allemagne sera livrée sans défense au fascisme. Vainqueur en Allemagne, le fascisme sera bientôt vainqueur dans le

monde entier. L'Allemagne est au centre de la lutte menée par la classe ouvrière contre le fascisme et la classe ouvrière allemande a la mission historique d'abattre le fascisme.

C'est le sentiment de ce devoir qui a dressé le «front d'airain» formé par la social-démocratie, la *Reichsbanner*, l'Union ouvrière sportive et gymnique et les organisations syndicales.

La première, la Fédération des Cheminots allemands, une des plus fortes organisations de défense contre le fascisme, a ouvert la lutte dans le cadre du «front d'airain». Du 14 au 17 janvier, elle a tenu mille meetings de protestation sur tout le territoire de la République. Au cours de ces assemblées, des orateurs de la Fédération ont encouragé des centaines de milliers de cheminots à la résistance, s'il prenait envie aux hordes fascistes.



# CHEMINOTS

## L'acuité visuelle aux chemins de fer

### Danemark

Pour compléter la série de renseignements publiés dans de précédents numéros\*), nous donnons ci-après un aperçu des prescriptions établies par les chemins de fer d'Etat danois.

Ces examens comprennent:

- des examens d'admission;
- des examens périodiques.

#### Examens d'admission

Lors de leur admission dans un service directement en rapport avec la sécurité du réseau, les débutants ou les employés venant d'autres services sont soumis à un examen sévère de leurs qualités visuelles (acuité visuelle et sens chromatique).

Pour déceler le degré d'acuité visuelle, l'administration emploie les tables de «Snellen».

Le degré du sens chromatique est établi à l'aide d'échantillons de laine de couleur ou au moyen de la table de «Krenkel» et d'appareils lumineux.

Le personnel est divisé en trois catégories:

*La catégorie A comprend:* les mécaniciens, les chauffeurs, les conducteurs de navires (pilotes), les timoniers, les ouvriers des gares, les apprentis des deux sexes employés aux services régionaux d'exploitation. L'acuité visuelle exigée pour cette catégorie est de 1/1 pour chaque œil. Le sens chromatique doit être normal.

*La catégorie B comprend:* le personnel de la voie, des manœuvres, les em-

ployés du télégraphe, les agents de la signalisation et le personnel des trains. Une acuité visuelle normale des deux yeux est exigée ainsi qu'un sens chromatique parfait pour les couleurs: rouge, vert, jaune et bleu-violet.

*La catégorie C comprend:* les gardes-barrières. L'acuité visuelle exigée est de 1/2 au minimum pour les deux yeux. Les agents de cette catégorie doivent pouvoir distinguer le rouge et le vert.

Lors de leur admission dans l'une de ces catégories, les nouveaux agents doivent remplir toutes les conditions requises par l'administration.

#### Examens périodiques

Tous les cinq ans, l'ensemble du personnel dont dépend la sécurité du trafic, est soumis à un nouvel examen, effectué par les inspecteurs du trafic, les ingénieurs adjoints, les inspecteurs de la navigation (pont et machine), selon des méthodes conformes aux prescriptions établies par les médecins oculistes.

Après l'examen, un certificat est délivré indiquant le degré de l'acuité visuelle et du sens chromatique. Le port éventuel de lunettes est mentionné, ainsi que le numéro des verres (les lunettes ne sont autorisées que lorsqu'il est évident que l'agent examiné ne peut répondre aux conditions exigées qu'avec l'aide de verres).

Lorsque, avec des lunettes, un agent n'atteint pas le degré d'acuité visuelle exigé ou n'atteste plus d'un sens chromatique intact, son cas est soumis à la direction des chemins de fer qui statue

sur son transfert dans une autre catégorie ou prend toute autre décision qu'elle estime nécessaire.

Les agents qui permutent au sein d'une même catégorie doivent répondre aux conditions suivantes:

*Catégorie A.* L'acuité visuelle exigée est de 1/2 pour un œil et de 2/3 pour l'autre (respectivement 1/1 et 1/3) sens chromatique normal.

*Catégorie B.* L'acuité visuelle exigée est de 2/3—0, 1/2—1/6 ou de 1/3—1/3 au minimum. Les verres sont autorisés, sauf pour le personnel des bateaux et des ferry-boats. Les agents qui, avec des verres, répondent à toutes les exigences, peuvent être affectés à tous les emplois, sans que l'administration exige un *minimum sans verres*. Le sens chromatique doit être normal pour les couleurs rouge, jaune et bleu-violet.

*Catégorie C.* L'acuité visuelle doit être de 1/2—0, ou de 1/3—1/10 au moins. L'agent doit pouvoir distinguer le rouge et le vert. Pour conserver le poste qu'ils occupent, les agents doivent répondre aux conditions exposées ci-dessus.

Quand l'examen du *sens chromatique*, ne donne pas de résultats satisfaisants à l'aide des échantillons de laine colorée, l'agent est soumis à un examen *pratique*, à une lecture de signaux diurnes et nocturnes. Les agents qui ne peuvent distinguer nettement le bleu du vert sur les tables de «Krenkel», ne sont pas astreints à un examen pratique si, au moyen des échantillons de laine de Holmgren, ils distinguent sans hésitation les échantillons bleus et violets des verts. Si l'examen pratique n'est pas satisfaisant, l'agent sera examiné par un oculiste.

Lors des examens pratiques *diurnes*, on emploie des drapeaux jaunes, rouges et verts. Ils sont agités rapidement à une distance de deux à trois cents mètres. L'agent doit pouvoir distinguer les couleurs sans hésitation.

Lors des examens pratiques *nocturnes*, les drapeaux sont remplacés par des lanternes à signaux à verre jaune, bleu, violet, vert, blanc et rouge, placées à une distance de 100 mètres environ.

armées pour la guerre civile, de s'emparer du pouvoir, les cheminots se lèveraient comme un seul homme. C'est de 1919 que date la forte et juste expression: «Les cheminots ont saisi l'Etat à la gorge». Quiconque osera y toucher se heurtera à leur implacable résistance. Ils protégeront un Etat républicain et démocratique, précurseur d'un ordre social meilleur, mais ils étrangleront un Etat fasciste.

Les cheminots allemands savent que seule la République démocratique leur a apporté la liberté politique et syndicale.

Ils ne sont nullement disposés à supporter les répressions que l'avènement du fascisme ne manquerait pas de suivre.

Pour les cheminots, la lutte menée par le «front d'airain» est, au vrai sens du mot, une lutte pour la défense de leurs intérêts vitaux. La devise «aujourd'hui nous appelons aux armes, demain nous

combattons» préside à toutes les décisions importantes que les cheminots organisés vont être appelés à prendre; c'est cet esprit qui a dominé dans les imposantes mille assemblées organisées par la Fédération des cheminots.

Malheureusement, la direction de la Reichsbahn s'est cru obligée d'interdire le placement, dans les locaux de service, de l'affiche portant les mots: «Aujourd'hui nous appelons aux armes, demain nous combattons», appelant à participer au «front d'airain». La Direction de la Reichsbahn s'est ainsi placée dans les rangs de la réaction.

Cette défense, si elle ne lui a servi à rien, a servi la cause des salariés. «A présent, plus que jamais» ont déclaré les cheminots de la ville et de la campagne. Beaucoup ont marché près de 15 km., beaucoup ont accompli un voyage de 50

km. pour atteindre le lieu de l'assemblée. Chacun a voulu faire acte de présence.

La réaction sociale, aiguillonnée par le fascisme, est folle de rage. Elle sent que le «front d'airain», non content de résister, a passé à l'attaque. Il broiera tout ce qui s'opposera à sa marche. En Allemagne, les bolchévistes crient à la trahison. Ils ne combattent pas le fascisme, mais le «front d'airain». Les communistes font donc le jeu de la réaction et nous n'avons pas d'égards pour eux: «Qui n'est pas avec nous, est contre nous».

Les cheminots allemands marchent à l'avant-garde. Prêts au combat, ils peuvent dire:

«Aujourd'hui nous appelons aux armes, Demain nous combattons».

Le fascisme n'arrivera pas au pouvoir, si nous ne le voulons pas.



# La durée du travail aux chemins de fer allemands

## par L. Breunig, Berlin

### II.

#### La durée effective du travail et du service dans l'Exploitation et la Traction.

Le temps effectif de travail et de service ressort clairement de la statistique du 1er juillet 1929 établie par l'Administration centrale et dont nous donnons ci-dessous un extrait.

Cette statistique indique un chiffre de 407.929 agents au service de l'exploitation et de la traction, soit 60 % du personnel total de la Reichsbahn, 236.000 sont les fonctionnaires et 172.000 des ouvriers. La Reichsbahn occupe actuellement 660.000 agents dont 300.000 environ sont fonctionnaires.

#### 1) Durée du travail et du service du personnel total

##### a) Dans un espace de sept jours, la durée du travail comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 48	49 à 50	51 à 53	55	55 à 57 h.
nombre d'unités	13.607	29.258	108.738	201.444	54.882
en %	3,3	7,2	26,7	49,3	13,5

##### b) Dans un espace de sept jours, la durée du service comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 48	55 à 60	61 à 66	67 à 72	73 à 93 h.
nombre d'unités	75.108	144.693	105.926	58.224	23.978
en %	18,4	35,4	25,9	14,2	6,1

#### 2) Durée du travail et du service de quelques catégories

##### a) Personnel des gares

Etat du personnel en 1929: 119.065 unités

Dans un espace de sept jours, la durée du travail comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 48	49 à 50	51 à 53	54	55 à 57 h.
nombre d'unités	3.660	8.373	32.868	46.176	27.988
en %	3,7	7,03	27,6	38,8	22,8

##### b) Dans un espace de sept jours, la durée du service comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 54	55 à 60	61 à 66	67 à 72	73 à 93 h.
nombre d'unités	26.080	37.530	24.790	23.590	7.075
en %	21,9	31,5	20,8	19,8	5,7

##### B) Personnel de surveillance de la voie et gardes-blocs

Etat du personnel en 1929: 24.957 unités.

Dans un espace de sept jours, la durée du travail comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 48	49 à 50	51 à 53	55	55 à 57 h.
nombre d'unités	4.695	2.546	5.027	6.423	6.266
en %	18,0	10,2	20,2	25,8	25,8

Dans un espace de sept jours la durée du service comportait selon les horaires établis:

	jusqu'à 54	55 à 60	61 à 66	67 à 72	73 à 93 h.
nombre d'unités	774	1.735	2.721	9.278	10.449
en %	3,1	6,9	10,9	37,1	41,3

##### C) Service des locomotives (sans service de route)

Etat du personnel en 1929: 74.190 unités.

Dans un espace de sept jours, la durée du travail comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 48	49 à 50	51 à 53	54	55 à 57 h.
nombre d'unités	362	168	3.536	68.532	1.492
en %	0,48	0,22	4,90	92,5	2,01

Dans un espace de sept jours, la durée du service comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 54	55 à 60	61 à 66	67 à 72	73 à 93 h.
nombre d'unités	12.377	37.269	21.987	2.439	180
en %	16,88	50,23	29,63	3,28	0,02

##### D) Service des guichets et d'expédition des marchandises

Etat du personnel en 1929: 81.926 unités.

Dans un espace de sept jours, la durée du travail comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 48	49 à 50	51 à 53	54	55 à 57 h.
nombre d'unités	703	314	4.044	65.658	11.207
en %	0,85	0,38	4,94	80,14	13,67

Dans un espace de sept jours, la durée du service comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 54	55 à 60	61 à 66	67 à 72	73 à 93 h.
nombre d'unités	10.302	21.966	31.233	14.488	7.888
en %	12,57	26,81	38,12	17,68	9,62

##### E) Service de route des locomotives

Etat du personnel en 1929: 61.209 unités

Dans un espace de sept jours, la durée du travail comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 48	49 à 50	51 à 53	54	55 à 57 h.
nombre d'unités	1.628	10.539	40.790	6.370	1.882
en %	2,7	17,2	66,6	10,4	3,1

Dans un espace de sept jours, la durée du service comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 54	55 à 60	61 à 66	67 à 72	73 à 93 h.
nombre d'unités	23.215	31.113	6.159	570	152
en %	37,9	50,9	10,2	0,9	0,2

##### F) Service d'accompagnement des trains

Etat du personnel en 1929: 46.155 unités

Dans un espace de sept jours, la durée du travail comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 48	49 à 50	51 à 53	54	55 à 57 h.
nombre d'unités	2.553	7.312	22.421	7.988	5.881
en %	5,5	15,8	48,5	17,3	12,9

Dans un espace de sept jours, la durée du service comportait, selon les horaires établis:

	jusqu'à 54	55 à 60	61 à 66	67 à 72	73 à 93 h.
nombre d'unités	2.226	14.870	18.970	7.907	2.108
en %	4,8	32,3	41,1	17,1	4,8

Selon les indications de la statistique officielle, le temps de travail effectif ne dépasse donc pas le temps de travail autorisé par les dispositions relatives à la durée du travail. La durée du service peut atteindre 93 heures. 6,1 % du personnel total accomplit encore plus de 72 heures par semaine. Le 41,3 % du personnel de surveillance de la voie doit fournir de 73 à 93 heures de service par semaine.

#### Comparaison entre la durée du travail dans l'industrie et à la Reichsbahn.

En comparant les temps de travail effectif à la Reichsbahn et dans l'industrie privée, on arrive aux constatations suivantes:

#### Industrie.

Les statistiques de la C.G.T. allemande de février 1930, ont déterminé la durée hebdomadaire de travail suivante (y compris les heures supplémentaires).

Cette statistique s'est étendue à 2.700.033 personnes. Parmi cent ouvriers et ouvrières:

22,9	étaient en chômage partiel
6,4	travaillaient moins de 48 heures
53,5	travaillaient 48 heures
8,1	travaillaient de 48 à 51 heures
7,1	travaillaient de 51 à 54 heures
2,2	travaillaient plus de 54 heures

#### Reichsbahn.

##### a. Service de l'exploitation et de la traction (environ 408.000 fonctionnaires et ouvriers)

3,3%	travaillaient jusqu'à 48 heures
7,2%	" de 48 à 50 heures
26,7%	" de 50 à 54 heures
49,3%	" 54 heures
13,5%	" de 54 à 57 heures

##### b. Ateliers, surveillance de la voie, entrepôts principaux etc.

Pour environ 210.000 ouvriers, la durée normale du travail est de 48 heures par semaine sans heures supplémentaires.

Dès le mois de mars 1930, le chômage partiel a été introduit dans les ateliers et les grands entrepôts (on a supprimé jusqu'à 4 journées de service par mois).

##### c. Administration:

La durée du travail comporte de 48 à 54 heures (51 heures en moyenne) pour environ 42.000 fonctionnaires et ouvriers. En général, la durée du travail à la Reichsbahn comporte en moyenne 53 heures par semaine et dans l'industrie seulement 48 heures.

La comparaison entre les pourcentages indiqués est donc défavorable à la Reichsbahn. Ajoutons encore que tous les dépassements de la durée réglementaire du travail et de la durée du service qui, causés par des perturbations du trafic, les retards, les embouteillages, les accidents, peuvent se produire dans la traction et l'exploitation, ne sont pas compris dans la statistique de la Reichsbahn. L'application de la semaine de 48 heures procurerait durablement du travail à environ 35.000 agents.

#### Chômage partiel à la Reichsbahn.

Pour être complets, nous devons mentionner que les ouvriers des ateliers et des grands entrepôts occupant plus de 25 unités, chôment 4 jours de service par mois à partir de mars 1930. Au cours de l'hiver, l'administration introduira le chômage partiel dans le service de l'entretien de la voie. Jusqu'à aujourd'hui, l'administration s'est catégoriquement refusée à introduire une réduction du nombre des tours de service dans l'Exploitation et la Traction, ainsi que l'avaient demandé les organisations syndicales afin de répartir équitablement entre tous, les sacrifices exigés par la crise. La Société des Chemins de fer allemands ne veut modifier en rien la durée du travail insupportablement longue en vigueur dans ces services.

La situation exceptionnelle dans laquelle la loi sur les chemins de fer allemands a placé les chemins de fer, ne permet pas à l'organisation syndicale d'employer les moyens de défense que le droit allemand du travail met entre les mains de tous les autres travailleurs. Ce désavantage ressort clairement de la situation juridique des fonctionnaires que nous avons déjà commentée et de l'autorisation d'appliquer aux ouvriers les dispositions qui régissent la durée du travail des fonctionnaires.

#### Les conséquences internationales de l'autonomie.

En 1926 déjà, le congrès de Paris de l'I.T.F. avait conclu que la situation d'exception de la Reichsbahn entraînerait des conséquences défavorables non seulement pour les cheminots allemands mais pour les cheminots des autres pays

également; et spécialement pour ceux des réseaux européens.

La longue durée du travail et l'exploitation des salariés ne peuvent qu'encourager les chemins de fer des pays limitrophes à suivre le mauvais exemple de la Reichsbahn. C'est un fait certain que depuis un certain temps, de nombreuses directions ferroviaires se réclament dans leurs rapports avec leur personnel de la réglementation et des méthodes allemandes.

#### Conclusions

Ces faits doivent donc encourager l'I.T.F. et toutes les organisations de cheminots à assister dans la mesure de leurs forces et avec tous les moyens dont elles disposent leurs collègues allemands dans la lutte qu'ils ont entreprise. L'Union des cheminots allemands (Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands) est décidée à tout mettre en œuvre afin d'obtenir une modification de la loi sur les chemins de fer allemands avant la rati-

fication de la Convention de Washington. Nos efforts doivent tendre aussi à faire entrer légalement la durée du travail des fonctionnaires dans le cadre de cette convention. Les dispositions actuelles de la loi sur les chemins de fer allemands ne sont pas conformes — nous n'insisterons jamais assez sur ce point — aux stipulations de la Convention de Washington et de la Conférence de Londres des Ministres du Travail. Ces dispositions ne sont pas non plus déterminées par les réparations. *La Convention de Washington n'est pas une solution idéale.* L'état actuel de la rationalisation permet déjà d'aller beaucoup plus loin dans la réduction des heures de travail. La convention n'a pas encore mis tous les cheminots au bénéfice de la journée de huit heures. *Toutefois, une ratification de la convention par les grands pays industriels représenterait déjà un immense progrès* et réaliserait une des conditions essentielles posées à l'introduction sur le plan international de la semaine de 40 heures.

grouper plus fortement les travailleurs. L'administration n'était pas sans le savoir. Ce qu'il fallait, c'était rompre cette unité afin de pouvoir mieux briser la résistance que le personnel ne manquerait pas d'opposer à toutes les mesures réactionnaires imaginées par les fonctionnaires supérieurs, instruments de la grosse industrie et du grand commerce.

L'administration prépara donc une loi dite «d'assainissement des chemins de fer fédéraux» (Bundesbahnsanierungsgesetz). Cette loi n'était autre chose qu'un projet de sabotage de la démocratie d'entreprise. Elle prévoyait l'abolition de la représentation du personnel, non pas ouvertement, mais par un moyen détourné, c'est-à-dire par la modification de l'article 4 de la loi sur les chemins de fer fédéraux. Cet article prescrit que toutes les décisions de la direction relatives au personnel doivent être prises en plein accord avec les représentants du personnel. Il ne fixe aucun délai aux représentants du personnel pour l'étude des questions qui leur sont soumises.

Sachant combien il est difficile aux agents de trouver le temps nécessaire pour étudier des questions vitales pour tous les cheminots, l'administration, dans son projet de loi, introduisit un *délai de deux mois*. Si une entente n'intervient pas dans ce laps de temps, les mesures ordonnées par la direction ont automatiquement force d'application dans les quatre semaines succédant au délai accordé. Comme on le voit, la modification était très simple et très habile.

Cette disposition de la loi aurait mis à la merci de l'administration les ordonnances relatives à la représentation du personnel, les règlements de service, les ordonnances relatives aux salaires et à la retraite; en un mot celles dont dépendent le bien-être, la liberté et la dignité des cheminots. En effet, les deux mois de délai échus, l'administration aurait soumis à la commission administrative, composée dans sa grande majorité d'*employeurs*, les projets caressés par les fonctionnaires les plus réactionnaires. La démocratie d'entreprise, conquête de la révolution de 18, serait devenue une caricature. *Cette modification de l'article 4 aurait entraîné, non pas l'assainissement d'une administration coûteuse et démesurée, mais l'affaiblissement des éléments sains du personnel.*

Le gouvernement, devant l'attitude décidée des cheminots, a fait un retour sur lui-même et a supprimé cette modification, avant même que le projet ne passe devant le Parlement. Si le danger le plus grand que pouvait courir le personnel, avait été écarté, le projet de loi en contenait toutefois un autre: la suppression de l'administration autonome de la caisse d'assurance des chemins de fer fédéraux. Selon le projet, cette caisse devait passer entre les mains de l'administration qui l'aurait gérée dans l'esprit qui lui avait inspiré toutes les mesures antisociales qu'elle avait soumises au Parlement: suppression des primes au personnel des

## Les cheminots et l'assainissement des chemins de fer fédéraux autrichiens

Les nombreux problèmes en face desquels s'est trouvée l'Autriche au lendemain de la guerre, ont abouti à un déséquilibre qui se manifeste dans tous les domaines de l'activité nationale et trouve son expression dernière dans les manifestations de la vie politique et les organisations armées: d'un côté la Heimwehr fasciste, de l'autre le Republikanischer Schutzbund de la classe ouvrière dont les cheminots forment les sections les plus solides. Comme dans tous les pays où la situation est particulièrement grave, il n'y a aucun fait d'ordre économique qui n'ait sa répercussion politique. Dans une atmosphère aussi chargée de guerre civile que l'atmosphère politique autrichienne d'aujourd'hui, toutes les revendications, même les plus simples, perdent rapidement leur caractère technique, prennent un caractère politique marqué et une valeur générale. Les chemins de fer, au centre de la vie nationale, n'échappent pas à cette emprise politique.

En 1913, les chemins de fer d'Autriche-Hongrie exploitaient un réseau de plus de 46.000 km., les chemins de fer fédéraux autrichiens ont aujourd'hui 6.684 km. Lors de la débâcle de l'ancienne monarchie, le petit personnel, les agents des gares et le personnel de certaines directions, aujourd'hui en territoire étranger, passèrent automatiquement au service des chemins de fer successeurs. Mais les nombreux fonctionnaires supérieurs que nécessitait la direction centrale d'une si grande entreprise, passèrent aux chemins de fer fédéraux autrichiens. Tandis qu'il n'y a en Suisse que 225 fonctionnaires des services administratifs par 100 km. de réseau, il y en a 437 en Autriche. Il va de soi que cet appareil administratif est beaucoup trop lourd pour les chemins de fer d'un pays appauvri, dont l'écono-

mie est anémiée par le chômage.

Sous l'influence des représentants de la grosse industrie à la commission administrative, les chemins de fer fédéraux octroient des faveurs tarifaires, hors de proportion avec les nécessités économiques, aux grosses maisons d'expédition, passent des commandes de matériel et d'appareils, que le personnel juge parfaitement inutiles, en un mot servent de cobayes d'expérience et accordent des subventions à la Alpine Montan Gesellschaft qui, à son tour, subventionne les organisations fascistes de la Heimwehr, organisations de combat contre la classe ouvrière. Le personnel fait les frais de ces subventions. Il est dépouillée au profit de ses pires ennemis de classe.

Le mot d'ordre de la réaction est le même que celui des ouvriers: «assainissons les chemins de fer fédéraux, transformons-les en une entreprise viable». Seuls les moyens envisagés diffèrent. La classe ouvrière autrichienne et le personnel des chemins de fer demandent une réforme de l'administration, demandent une réforme par «en haut», tandis que l'administration, la grosse industrie et la grosse propriété foncière, qui constituent la majorité dans la commission administrative, demandent une réforme par «en bas», une compression des effectifs et des salaires du personnel inférieur.

L'administration s'est trouvée en face d'un personnel solidement organisé et prêt à résister. La révolution de 1918 avait accordé aux cheminots des droits, préparé le commencement d'une démocratie industrielle et introduit le système de la «représentation du personnel». La compression des salaires est un moyen généralement utilisé pour réduire les dépenses, mais ce moyen ne fait, le plus souvent, que resserrer l'unité syndicale,



## Primes d'économie de combustible et de lubrifiants allouées aux mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer tchécoslovaques

«Les combustibles et lubrifiants sont les dépenses les plus importantes auxquelles aient à faire face les chemins de fer tchécoslovaques. Il est donc de toute nécessité de surveiller très attentivement la consommation de ces produits». Tel est le début de l'ordonnance du ministère des Chemins de fer tchèque du 20 juin 1923, relative aux primes d'économie allouées au personnel des locomotives. Cette ordonnance expose également le but poursuivi par l'introduction de ces primes.

En Tchécoslovaquie, le système des primes d'économie a ceci de particulier qu'il ne se limite pas aux mécaniciens et chauffeurs à bord des locomotives, mais s'étend aussi aux chauffeurs et surveillants attachés aux dépôts de charbon et qui ne sont au bénéfice d'aucune autre des primes allouées au personnel de route (primes de route, de temps gagné, de prolongation de parcours etc.)

### Economie de combustible

En Tchécoslovaquie la consommation autorisée varie selon la classification des trains. Cette classification a pour base une unité appelée *Turnus-gruppe*, dans les détails de laquelle nous ne pouvons entrer ici. Quant aux primes d'économie, elles sont basées sur une consommation théorique normale de 100 kgs de combustible par tonnes-kilomètre. Il va sans dire que la consommation par 1000 tonnes-kilomètres varie avec les conditions atmosphériques. Afin de pouvoir fixer la limite variable de la consommation autorisée, on a recours à un multiplicande, variable lui-aussi, et déterminé par le rapport entre les quantités, établies par la pratique, consommées dans des conditions atmosphériques diverses et la consommation «normale» par 1000 tonnes-kilomètres. Par exemple, si la consommation atteint 160 kgs par 1000 tonnes-kilomètres, le multiplicande sera de 1,6. Ces multiplicandes sont établis pour chaque catégorie de trains par les fonctionnaires responsables et soumis à la ratification de l'administration; ils varient selon les circonstances (saison, état de la locomotive etc.)

Pour calculer la consommation autorisée mensuelle, on applique la formule suivante: rendement de la machine exprimé en milliers de tonnes-kilomètres  $\times$  cent  $\times$  le multiplicande variable. En déduisant du chiffre ainsi obtenu, la quantité réellement consommée, on obtiendra le montant du combustible économisé.

La participation du personnel à ces économies est fixée selon une certaine échelle. Elle est inversement proportionnelle à la marge d'économie réalisée, parce

que l'administration admet que ces économies ne sont pas dues aux efforts et à l'attention du personnel, mais à des conditions favorables. Nous reproduisons, ci-dessous, quelques extraits du tableau relatif à la part du personnel aux économies de combustible:

Economie en kgs par 1000 tonnes-kilomètres	Part du personnel (en %)		
0,5-1	20	100	19
5	30	53	14
10	40	35	12
15	50 et plus	25	10

Le montant de la prime ( $\frac{1}{3}$  du prix d'achat) varie avec le prix de combustible. En 1930, le prix d'achat du charbon ordinaire était de 103,75 couronnes. Par conséquent, la prime allouée par tonne économisée était de 34,58 couronnes.

Les primes sont réparties de la façon suivante. Le mécanicien et le chauffeur ont part égale; lorsqu'il y a deux chauffeurs à bord de la locomotive, chacun reçoit le quart de la prime. Chaque agent a droit à une prime proportionnelle au nombre de milliers de tonnes-kilomètres parcourus pendant le mois. Dans leur ensemble, les chauffeurs et les surveillants des dépôts de charbon que nous avons mentionnés plus haut, sont au bénéfice d'une indemnité égale à celle d'un chauffeur de route.

La prime de chacun de ces agents dépend du nombre des jours de travail.

### Economie de lubrifiants

La quantité moyenne autorisée est fixée, selon la saison, par la pratique. Elle est basée sur la consommation par machine-kilomètre, soit environ 47 grammes. La quantité autorisée est obtenue en multipliant simplement le rendement de la machine, exprimé en machine-kilomètres, par la consommation moyenne. En déduisant du chiffre ainsi obtenu, la quantité réellement consommée, on obtiendra la quantité de lubrifiant économisée. La prime est égale au 10% de la quantité économisée. Elle atteint le tiers du prix d'achat du lubrifiant. En 1930, ce prix d'achat était de 2,09 couronnes. La prime était donc de 69 hellers. La répartition entre le personnel de la locomotive est la même que celle concernant le combustible. Elle dépend du nombre de machine-kilomètres effectués.

Le montant de ces primes ne peut être inférieur ni supérieur à certaines limites. Si tel était le cas, le multiplicande variable devrait être diminué ou augmenté. Les primes des mécaniciens atteignent en moyenne: 130 couronnes sur les trains express, 90 couronnes sur les trains ordinaires et les trains de marchandises et 50 couronnes sur les lignes d'intérêt local.

financièrement affaiblis, mais moralement plus forts. Les événements leur ont prouvé que leur solidarité a été à la hauteur des circonstances. C'est plus unis encore qu'ils sont prêts à lutter pour le maintien de leurs conquêtes et pour l'assainissement des chemins de fer fédéraux, mais alors par «en haut».

## La conduite des locomotives électriques en France

Avec ses 1685 km. électrifiés, la France se place immédiatement après la Suisse et occupe en Europe le deuxième rang parmi les réseaux à traction électrique.

Alors que la Suisse, comme nous l'avons dit dans notre précédent article, tend à appliquer *sans restriction* le système de la conduite des locomotives électriques par un seul homme, la France ne confie les trains à un seul agent que dans les cas suivants:

- Depuis juillet 1929, dans le 4ème arrondissement et depuis plus d'un an environ dans les premier et 3ème arrondissements de la Compagnie du Midi.
- Sur les trains de banlieue du P. O. remorqués par des *automotrices*.
- Pour les trains munis du frein continu, sous réserve que le conducteur chef de train se trouve à bord de la machine ou soit en mesure d'y accéder et d'arrêter le train en cas de défaillance du mécanicien.

Sur les automotrices la cabine de manœuvres fait corps avec le fourgon à bagages. Le chef de train se trouve ainsi toujours aux côtés du conducteur-électricien. Les automotrices du P. O. sont munies du dispositif dit «de l'homme mort»; mais ce sont là les seules exceptions que nous connaissions en France et la Fédération des cheminots s'est élevée constamment contre ces pratiques en raison des dangers qu'elles comportent.

Pour les trains omnibus et directs remorqués par des *locomotives* ainsi que les trains de messageries, la fonction des conducteurs-électriciens est assurée par un agent du train n'appartenant pas au service de la machine.

### Formation de cet agent.

Cet agent doit faire les quatre jours de stage prévus par le règlement, pour savoir arrêter un train et mettre au point mort la machine. A bord de ces machines aucune mesure spéciale de sécurité n'a été prise. Le travail de l'agent consiste uniquement à baisser le pantographe.

Pour les trains *express et rapides* ainsi que pour presque tous les trains de marchandises, la fonction d'aide-mécanicien est assurée par un agent qualifié du service de la traction.

Le personnel des locomotives électriques est recruté soit parmi les conducteurs de locomotives électriques venant d'autres compagnies, soit parmi les mécaniciens de locomotives à vapeur. Ces agents doivent faire un stage de trois semaines à un mois sur une locomotive électrique.

### Formation des conducteurs de locomotives électriques.

Le personnel débutant comme aide-conducteur-électricien ne peut passer élève conducteur-électricien qu'après des exa-

locomotives, suspension de tout avancement etc.

Sauf les diminutions de salaire, qui sont aujourd'hui des mesures internationales, le Parlement a rejeté, dans ses grandes lignes, le projet de loi fasciste présenté par l'administration. Nos camarades autrichiens sortent de ce guet-apens

mens écrits, oraux et pratiques. L'examen écrit comprend des problèmes de mathématiques et une dictée. L'oral porte sur les signaux, la circulation des trains, le fonctionnement de toutes les machines électriques utilisées, et les questions élémentaires des théories de l'électricité. L'examen pratique a lieu devant le chef conducteur et concerne directement la conduite des trains.

Telle est, sommairement esquissée, la conduite des locomotives électriques en France. Toutefois, nous ne dissimulons pas que les organes directeurs des réseaux cherchent, eux aussi, à éviter la présence d'un deuxième agent sur la machine, tout en voulant ménager un coefficient suffisant de sécurité.

Des essais avec le dispositif de l'homme mort ont été entrepris, mais ils ont été

abandonnés, croyons-nous, grâce à la résistance opposée par le service de contrôle de l'Etat et les organisations ouvrières.

D'ailleurs, n'oublions pas que le Ministère français des Travaux Publics a déclaré que «l'efficacité du dispositif de l'homme mort» a paru contestable au point de vue de la sécurité et qu'il impose aux conducteurs une fatigue supplémentaire. D'autre part, les cheminots français considèrent qu'un aide-électricien est nécessaire en raison des incidents ou réparations de route et que pour les longs parcours de nuit la présence d'un compagnon sur la machine est un réconfort moral certain. En outre, par les temps de brouillard, où la visibilité des signaux laisse beaucoup à désirer, deux paires d'yeux valent mieux qu'une seule.

des ouvriers selon ce système, un employeur doit se trouver au local avant le début du travail et inscrire sur un tableau le nombre d'hommes dont il a besoin et le genre de travail à effectuer. Il a toute liberté de choisir parmi les ouvriers disponibles ceux qu'il désire embaucher. A Anvers les ouvriers assurés contre le chômage (l'assurance-chômage est facultative en Belgique) sont tenus d'accepter le travail qui leur est offert, sous peine de perdre le secours de chômage, cette obligation est cependant limitée aux marchandises en cueillette.

Le bureau de placement est géré par la municipalité qui en a chargé le service des placements et de l'assurance-chômage. La municipalité porte les frais de l'entretien du bureau et des salaires du personnel. Les employeurs n'ont pas de frais à leur charge; la municipalité a placé diverses cabines téléphoniques à leur disposition.

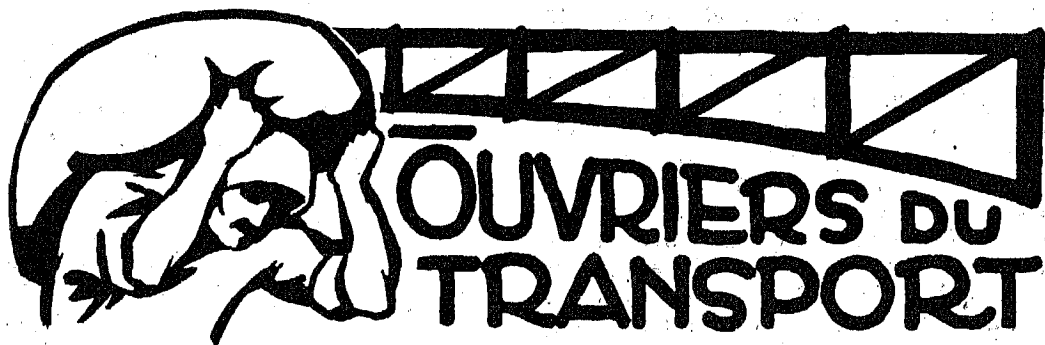
Il n'est pas encore question d'un enregistrement proprement dit. On a commencé — il est vrai — en 1929 à Anvers la délivrance par les patrons de carnets de salaire. Sans pareil carnet — obligatoire depuis 1930 — un ouvrier n'entre pas en ligne de compte pour être embauché. Il a été convenu entre les délégués ouvriers et patronaux dans la commission paritaire des ports de délimiter suivant les besoins, le nombre des carnets de salaire à délivrer. Toutefois, tant que la crise économique persiste, il n'est pas possible de prendre des mesures de régularisation.

*Danemark.* Le système en vigueur offre beaucoup de ressemblance avec le système belge. Il y a dans le port des locaux où les dockers en quête de travail peuvent séjourner et où l'on procède à l'embauchage 3 à 4 fois par jour à des heures déterminées. A côté de cela, la pratique existe que les dockers disponibles se placent sur une rangée lorsqu'un navire entre et que l'arrimeur, ou son représentant, choisit ceux qui lui plaisent. Dans les locaux visés ci-dessus, l'embauchage n'a pas lieu par ordre de numéros ou d'inscription. Parfois, les employeurs qui ont du travail d'occasion à exécuter, utilisent les bureaux de placement créés auprès des bureaux de contrôle du service de l'assurance-chômage. L'unique obligation de la part des ouvriers est l'adhésion à l'organisation syndicale, la *Dansk Arbejdsmand Forbund*.

*Finlande.* Aucun système de bureaux de placement n'existe. Les employeurs embauchent les ouvriers suivant leur gré.

*France.* Dans ce pays aussi, les employeurs ont toute liberté d'embaucher les ouvriers comme ils le désirent.

(à suivre).



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

Nous commençons ci-dessous la publication des résultats de notre enquête concernant les systèmes d'embauchage dans les ports. Cette enquête a été menée en exécution d'une décision de la conférence des dockers, tenue à l'occasion du Congrès de Londres de 1930. Les résultats de cette enquête ont été soumis à l'examen de la session de la Commission consultative de la section des ports et docks qui vient de se réunir à Londres le 6 janvier 1932.

### Introduction.

Dans le domaine de l'embauchage de la main-d'œuvre dans les ports, la situation est encore chaotique, aussi bien internationalement que nationalement. Les systèmes — dans bien des cas on ne peut même pas parler d'un système — varient d'un pays à l'autre et même d'un port à l'autre du même pays.

L'enquête qui nous occupe présente plus d'un aspect intéressant. On peut en effet considérer la question uniquement au point de vue technique, mais on peut aussi l'envisager en partant de l'opportunité des systèmes d'enregistrement qui ont pour but de délimiter la profession du docker et de régulariser l'offre et la demande de main-d'œuvre dans les ports.

Bien qu'il soit difficile de distinguer toujours les deux aspects du problème, notre enquête, en raison du caractère du questionnaire expédié et de la diversité des systèmes d'enregistrement, s'arrête surtout au côté purement technique de l'embauchage. Il s'agissait surtout pour nous d'établir où l'embauchage se fait d'une manière organisée et de déterminer le rôle joué par les pouvoirs publics. Nous indiquerons ci-après quelle est la situation dans les divers pays.

*Belgique.* Le système prépondérant est l'embauchage dans la rue; cela se pratique à plusieurs dizaines d'endroits. L'on s'efforce d'obtenir que l'embauchage se fasse sous le contrôle des pouvoirs publics dans des locaux désignés à cet effet. A l'heure actuelle, un seul local public d'embauchage est en service à Anvers. Trois autres locaux sont en construction. Ils sont construits par la municipalité (propriétaire du port) qui les exploite.

A Gand, où jusqu'à tout récemment les dockers étaient embauchés dans les estaminets, des locaux sont à présent affectés à ce but.

Aucune obligation n'existe à Anvers ni pour les employeurs ni pour les ouvriers, de se rendre au local d'embauchage officiel. Seuls les ouvriers assurés contre le chômage sont tenus de se présenter le matin au local; s'ils ne trouvent pas de travail pour la journée, on estampille leur carte. Certains employeurs n'ont recours aux offices de ce local officiel que lorsqu'il y a beaucoup de travail et qu'ils ont de la peine à trouver des ouvriers ailleurs. Pour embaucher

# MARINS

## Les conditions de travail et de salaires dans la grande pêche

Vers la fin de l'année écoulée l'I.T.F. a commencé une enquête concernant les conditions de travail et de salaire dans la grande pêche. Bien que l'objet de cette enquête ait été d'un caractère plutôt documentaire, nous considérons que les données recueillies sont si intéressantes qu'elles méritent d'être publiées et qu'elles pourront certainement être utiles aux organisations adhérentes pour leurs négociations avec les employeurs et pour la propagande parmi les marins-pêcheurs qui, dans bien des pays, ne sont en majorité pas encore syndiqués à l'heure qu'il est. Nous publions dans le présent numéro un aperçu sur les conditions dans la grande pêche chalutière allemande. Il est notre intention de réunir plus tard les divers articles en une brochure.

### Allemagne.

La pêche chalutière allemande est faite dans la Mer du Nord, le Skagerak, le Cattegat, dans les parages de l'Islande et de l'île des Ours, de même que dans la Mer Blanche. La pêche se pratique toute l'année, bien que les endroits de pêche varient suivant le genre de pêche. La flotte chalutière allemande est composée de 352 chalutiers à vapeur et de 5 bateaux à moteur. Le tonnage brut des chalutiers à vapeur va de 150 à 500 tx de jauge, les bateaux à moteur mesurant en moyenne 900 tonneaux.

### Effectifs de l'équipage.

Pour la pêche du poisson frais dans la Mer du Nord, l'équipage des chalutiers compte au moins 11 hommes, pour la pêche du hareng, dans la Mer du Nord, il est d'au moins 12 hommes et pour la pêche d'Islande près de l'île des Ours et dans la Mer Blanche, il compte au moins 13 hommes. La composition de l'équipage est la suivante:

un capitaine, deux officiers, deux mécaniciens, un cuisinier, deux chauffeurs, trois à cinq matelots dont un remmailleur de filets. Les mousses et novices ne sont pas compris dans le chiffre minimum.

L'équipage est enrôlé pour une période indéterminée, le délai de dénonciation du contrat étant de 24 heures dans un port allemand.

### Les soldes et parts de pêche.

Les soldes s'élèvent aux montants ci-après par mois:

	marks:		marks:
Second	201.—	Novice	76.—
1er Lieutenant	167.—	1er Mécanicien	217.—
Remmailleur de filets	148.—	2ème Mécanicien	183.—
Cuisinier	148.—	Chauffeur	148.—
Matelot	137.—		

Le capitaine touche uniquement des parts de pêche. Les parts de pêche sont calculées sur la base du produit de la pêche, c'est-à-dire le prix réalisé pour la vente, déduction faite des frais de vente et de déchargement.

Les pourcentages sont les suivants:

Capitaine 4 à 6 % (les 6 premiers mois de navigation comme capitaine 4 %, les 6 mois suivants 5 % et après une année de service comme capitaine 6 %)		Remmailleur de filets	0,6 %
Second	1 %	Cuisinier	0,6 %
1er Lieutenant	0,7 %	Matelot	0,5 %
		Novice	0,1 %
		1er Mécanicien	1 %
		2ème Mécanicien	0,7 %
		Chauffeur	0,5 %

Aucune rémunération spéciale n'est payée pour les travaux tels que la réparation des filets, exécutés pendant le voyage.

Le capitaine, les officiers, le remmailleur de filets et les matelots ont droit à 50 % du produit du frai, du foie et de l'huile, montant qui est réparti entre eux à parts égales.

Dans l'année 1930, le produit de la pêche s'élevait en moyenne à 12.000 marks par chalutier et par mois. Sur la base de ce montant, les revenus mensuels moyens de l'équipage étaient les suivants:

	Soldes marks:	Parts de pêche marks:	Total marks:
Capitaine	—	480.— à 720.—	—
Second	201.—	120.—	321.—
1er Lieutenant	167.—	84.—	251.—
Remmailleur de filets	148.—	72.—	220.—
Cuisinier	148.—	72.—	220.—
Matelot	137.—	60.—	197.—
Novice	76.—	12.—	88.—
1er Mécanicien	217.—	120.—	337.—
2ème Mécanicien	183.—	84.—	197.—
Chauffeur	148.—	60.—	208.—

Le produit du frai, du foie et de l'huile était en moyenne de 280 marks par mois en 1930; la moitié, soit 140 marks, est répartie à parts égales entre le personnel du pont qui compte généralement 7 hommes, dont le revenu a été augmenté par conséquent de 20 marks par mois.

La nourriture à bord est aux frais de l'armateur qui s'occupe de l'achat des provisions. Lorsque le navire est à la mer, c'est toujours l'armateur qui fournit les vivres. Dans le port, l'équipage n'est par nourri à bord. Les hommes ont droit dans ce cas à une indemnité de nourriture de 2 marks 75 par jour.

La nourriture est servie suivant le tableau des rations légalement établi.

A bord de chaque bateau, une commission désignée par l'équipage surveille la gestion des vivres et leur utilisation. Un membre de cette commission doit assister à l'embarquement des provisions.

### Durée du travail.

Pendant le voyage pour se rendre aux lieux de pêche et retour, les heures de travail du personnel du pont sont généralement de 8 heures par jour, lorsqu'il s'agit surtout de faire des quarts réguliers. Lorsque, en cas de mauvais temps, il faut faire le guet, les heures de travail sont prolongées de deux à quatre heures suivant la grandeur de l'équipage.

Pendant la pêche, la durée du travail n'est pas limitée. Les heures et l'intensité du travail dépendent de l'abondance du poisson et du temps. Lorsqu'il y a abondance de poisson et que le temps est favorable, le travail est poursuivi de manière continue. Les repos entre chaque relèvement du chalut dépendent de la quantité de poisson à préparer, ainsi que de la durée de la «trainée». Lorsqu'on pêche le hareng, les repos sont plus longs car pendant la «trainée», les hommes n'ont qu'à laver le poisson et à l'arrimer dans la cale.

Pendant ces repos, les hommes ne peuvent évidemment pas aller dans leurs couchettes. Ils ne suffisent que pour prendre un repas et pour fumer une pipe.

A part ces repos, les heures de travail s'élèvent pendant toute la période de pêche proprement dite jusqu'à un maximum de 60 heures, variant suivant la quantité du poisson. Lorsqu'on quitte, en raison de mauvais temps ou d'insuffisance de poisson, le lieu de pêche pour se rendre ailleurs, les repos sont plus longs et les hommes ont la possibilité de dormir.

La durée du travail du personnel de la machine s'élève, aussi bien pendant le voyage au lieu de la pêche que pendant la pêche, à 12 heures par jour (système des deux quarts). Ce n'est qu'à bord des grands bateaux modernes à moteur, qui mesurent en moyenne 900 tonneaux de jauge, que les trois quarts existent pour le personnel des machines.

Dans le port, les heures de travail sont de huit heures par jour.

### La durée des voyages.

La durée des voyages dépend du lieu de la pêche, de l'abondance du poisson, de même que des conditions atmosphériques. Pour les chalutiers à vapeur, la durée des voyages est en général la suivante:

Mer du Nord et Cattegat:	Ile des Ours:	20 à 26 jours
Islande:	Mer de Barentz:	21 à 28 jours

#### Travaux entre deux voyages.

L'équipage est libéré des travaux de déchargement du poisson et de chargement du charbon, de la glace etc. Lors de l'arrivée dans le port, les hommes doivent amarrer le bateau et descendre à terre les barrils de foie et de frai. Pendant le séjour dans le port, l'équipage exécute les travaux normaux de bord.

En cas de transbordement de charbon ou de glace d'un autre chalutier, l'équipage reçoit, outre le salaire horaire normal, une allocation pour heures supplémentaires. (Le déchargement du poisson et le chargement de charbon et de glace, de terre ou d'une allège, sont exécutés par des dockers.)

#### Heures supplémentaires.

A la mer, il n'y a que le personnel des machines qui puisse fournir des heures supplémentaires, lorsqu'il est appelé à travailler en dehors des quarts réguliers, ce qui ne se produit que lorsque des réparations doivent être faites pendant le voyage.

Le personnel du pont ne connaît pas à la mer les heures supplémentaires.

Dans le port, aussi bien le personnel du pont que celui des machines, ont droit à un paiement spécial des heures fournies en sus de 8 heures par jour.

L'allocation pour heures supplémentaires s'élève pour:

les officiers et mécaniciens	à mk. 1,15 par heure;
les matelots et chauffeurs	à mk. 0,90 par heure;
les novices	à mk. 0,50 par heure.

L'arrêt dans le port, après la fin d'un voyage, doit s'élever à au moins:

36 heures après un voyage dans la Mer du Nord
48 heures après un voyage plus long.

Dans ces cas, l'équipage doit bénéficier d'au moins 24 heures de congé consécutives. Les dimanches passés à la mer ne sont pas compensés, ni par des heures de congé correspondantes, ni d'une autre manière.

#### Indemnité de voyage.

Le cas du paiement d'une indemnité de voyage ne se présente guère. C'est une chose tout à fait exceptionnelle que les membres de l'équipage n'habitent pas le port d'où a lieu le départ ou à proximité immédiate de celui-ci.

#### Indemnité de maladie.

Les équipages des bateaux de pêche sont assurés contre la maladie. Les primes sont pour les 2/5 payées par l'armateur et pour les 3/5 par les assurés.

En cas de maladie, les marins-pêcheurs ont droit au traitement médical, aux médicaments gratuits et, si nécessaire, à l'hospitalisation pendant 39 semaines. Lorsque le marin n'est pas en état de travailler pour cause de maladie, il peut toucher pendant 39 semaines une indemnité de maladie du montant ci-après:

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

	Célibataires	Mariés	Mariés (ayant au moins un enfant)
	mk	mk	mk
Commandant	5,—	5,50	6,—
Second	5,—	5,50	6,—
2ème Lieutenant	4,40	4,85	5,30
1er Mécanicien	5,—	5,50	6,—
2ème Mécanicien	4,50	4,90	5,35
Remmailleur de filets			
Matelot, cuisinier, chauffeur	3,67	4,—	4,40
Novice	1,50	1,65	1,80

#### Assurances sociales.

L'équipage est assuré contre les accidents et les primes de cette assurance sont payées par l'armateur.

L'équipage est aussi assuré contre le chômage; les primes sont payées pour la moitié par l'équipage et pour la moitié par l'armateur. Les hommes sont également assurés contre les accidents découlant du danger de guerre ou de mines, mais dans ce cas, les primes sont versées exclusivement par l'armateur.

Pour terminer, il y a encore une assurance-vieillesse pour laquelle les primes sont payées pour la moitié par chacune des deux parties.

Les effets de l'équipage sont aussi assurés.

En cas de perte totale, les montants suivants sont payés:

Commandant	mks. 800.—	Novices	mks. 600.—
Officiers, remmailleurs de filets, mécaniciens et matelots	„ 650.—	Chauffeurs et cuisinier	„ 450.—

En cas de perte totale, on rembourse pour les divers effets le prix d'achat.

#### Travaux à effectuer au début et à la fin de la pêche.

Il n'existe pas de dispositions relatives aux travaux à exécuter au commencement et après la fin de la pêche. Aussi longtemps que les hommes de l'équipage se trouvent à bord, ils ont droit à leur solde, plus la nourriture ou l'indemnité de nourriture.

Les salaires et conditions de travail spécifiés ci-dessus se trouvent incorporés dans le contrat collectif conclu par les armateurs avec les organisations de leurs salariés.



#### Signalisation routière en espéranto

L'administration municipale de la ville française de Cannes a décidé d'appliquer, à côté de la langue française, l'espéranto aux avis publiés et à la signalisation routière. Les premiers écriteaux bilingues sont déjà placés. Citons, par exemple «Sens interdit» — Malpermesita direkto — «Ralentir! dangereux!» — Malpli rapide — «Danger!» — «Cabine téléphonique publique» — Tel fono publika — etc. Cannes est la première ville qui ait appliqué l'espéranto dans la réglementation de la circulation.

#### L'intérêt en faveur de l'esperanto va croissant

Malgré la crise économique qui détourne l'attention du domaine intellectuel, l'esperanto bénéficie d'un intérêt croissant et tout spécialement dans les couches populaires.

L'association suédoise d'éducation ouvrière (A.B.F.) a institué 299 cours d'espéranto au cours de l'année scolaire 1930/31 (contre 251 cours en 1929/30); 4500 personnes environ ont suivi ces cours. L'Institut suédois d'espéranto a ouvert un cours par correspondance auquel 20.000 personnes ont participé jusqu'à présent.

Dans le dernier semestre de l'année précédente la station émettrice d'Osaka (Japon) a transmis un cours d'espéranto. Pendant ce cours, 20.000 grammaires ont été vendues en quelques semaines. A la fin du cours, 625 personnes ont pris part à un examen écrit.

L'Association hollandaise d'éducation ouvrière, en accord avec la Fédération espérantiste ouvrière hollandaise, a donné un cours d'espéranto émis par l'Association radiophonique ouvrière. Bien que, pour certaines raisons, il n'ait pas pu être fait le propagande pour ce cours et que l'heure d'émission fût défavorable, plus de 600 personnes se sont annoncées pour y participer.

#### La République espagnole en faveur de l'esperanto

Le budget de l'instruction publique en Espagne prévoit 50.000 pesetas pour la création de chaires d'espéranto. L'Institut espagnol d'espéranto, qui est chargé d'organiser ces cours, se prépare à installer des chaires dans treize villes.

#### L'esperanto dans la presse

Dans l'organe de la Fédération hollandaise des ouvriers d'usine paraît régulièrement un «coin» espérantiste, rédigé par un simple ouvrier. L'organe de la Fédération ouvrière espérantiste hollandaise écrit à ce propos: «Un membre de notre fédération, après une année d'études, nous communique avec enthousiasme ses expériences dans le domaine de l'esperanto. Simple ouvrier, il arrive à correspondre avec plus de pays, avec un plus grand nombre d'hommes appartenant à des nations diverses, que la plupart des dirigeants des organisations syndicales.»

#### Recenzo

Adreslibro de Pollandaj Esperantistoj, 1931, prilaborita kaj eldonita de Jan Zawada, Warszawa, prezo 3,— svisaj frankoj, 208 pg.

Ampleksa helpilo kaj gvidlibro por ĉiu pola esperantisto. Enhavas ĉion scindan pri Esperanto, ekz. argumentoj por Esperanto, esperanta gazetaro, esperantistaj organizaĵoj, organiza formo de la neŭtrala Esperanto-movado, mallonga gramatiko ktp, parte en pola kaj parte esperanta lingvoj. Fine ĝi enhavas adresaron kun pli ol 4000 adresoj de polaj esperantistoj. Granda kaj gratulinda laboro.