

REVUE

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

HERMANN JOCHADE

Secrétaire de l'I. T. F. de 1904 à 1914.



Au 4ème Congrès de l'I. T. F., siégeant à Amsterdam du 14 au 17 août 1904, le camarade Hermann Jochade, à cette époque président du Syndicat des cheminots d'Allemagne, fut élu secrétaire de l'I. T. F. Le nouveau secrétaire entra en fonctions le 1er octobre de cette année.

A l'occasion du 25ème anniversaire de ce jour mémorable, nous estimons qu'il est de notre devoir de mentionner avec appréciation l'œuvre de pionnier accomplie par Jochade, d'en rappeler la valeur et d'en exposer l'importance.

On a assez parlé des «mauvais» vieux temps. Chaque syndicaliste sait quelles étaient, au début de notre siècle, les possibilités pour l'organisation syndicale, il connaît les

luttons pénibles que les syndicats durent mener pour leur existence et les ressources minimes dont ils disposaient.

Les secrétariats professionnels internationaux étaient alors en voie de naissance; pour eux, les difficultés de l'existence étaient tout aussi grandes, pour ne pas dire plus grandes, que pour les syndicats. On peut dire que le travail accompli par Jochade, pendant les dix années de son secrétariat, fut admirable. Lorsqu'il se chargea du poste, l'I. T. F. comptait 77.672 adhérents dans 7 pays; neuf ans plus tard, il put communiquer, au 8ème Congrès, tenu à Londres en 1913, que les effectifs avaient dépassé le million et que l'Internationale s'étendait à 18 pays. Ce que les années écoulées entre 1904 et 1913 ont représenté d'efforts et de travail, de soucis et de joies, de désillusions et de réalisations, personne ne le saura aussi bien que Jochade même et que son épouse qui, animée d'enthousiasme pour la cause de l'I. T. F., prit une part active au travail de son mari.

Survint la guerre; l'espoir que l'œuvre de Jochade résisterait à cette tempête déchaînée sur l'Europe et sur le monde, se trouva rudement ébranlé. Tout le mécanisme organique s'effondra. Toutefois, l'I. T. F. avait de solides bases morales auxquelles la guerre n'a pu porter atteinte. Sur les fondements établis par Jochade avant la guerre, l'I. T. F. a ressuscité après la tourmente.

Nous tous qui, aujourd'hui, sommes orgueilleux de notre I. T. F. devons de la reconnaissance à Jochade et à sa femme. En ce premier octobre 1929 qui, sans la guerre, aurait été un important jour anniversaire pour Jochade, nous lui souhaitons tout le bonheur possible et formons des vœux pour qu'il puisse, pendant longtemps encore, consacrer son activité à l'organisation des cheminots d'Allemagne non seulement, mais encore à l'Internationale des transports.

PARAIT DEUX FOIS PAR MOIS EN LANGUES FRANÇAISE, ALLEMANDE, ANGLAISE, SUÉDOISE ET ESPAGNOLE

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

SOMMAIRE :

Hermann Jochade	109
Cheminots :	
Une marâtre	110
La formation professionnelle des cheminots	110
La situation des cheminots en France	112
Automobilisme :	
L'organisation des conducteurs d'automobiles de Lettonie	113
Nouveaux contrats collectifs à Rotterdam et à la Haye	113
Tramways :	
Fin du conflit aux tramways de Dublin	114
Grèves dans les transports en commun de Breslau	114
Nouveau contrat collectif à Klagenfurt	114
Dockers :	
Une victoire des dockers de Saint-Nazaire	114
Le poids maximum des fardeaux	114
Marins :	
L'Union des marins suédois célèbre ses 15 années d'existence	115
Les marins allemands réclament un relèvement de leurs soldes	116
Esperanto	116

CHEMINOTS

Une marâtre.

«Je suis très fier d'être le président du personnel de la Compagnie des Wagons-Lits... Je me plais à dire ici en public que le personnel des Wagons-Lits dans son immense majorité mérite tous les éloges».

D'un discours de M. le Sénateur Despret, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, à l'Assemblée Générale des Actionnaires.

Nous préparons la Conférence du personnel des wagons-restaurants et des wagons-lits. C'est ce qui nous a permis de constater que le plus souvent cette catégorie de travailleurs des transports trime dur pour faire l'opulence de ses deux patrons : la «Mitropa» et la Compagnie internationale des Wagons-Lits.

La première fonde sa prospérité sur le travail d'un personnel relativement pas trop mal traité, ce qui ne veut pas dire cependant que la «Mitropa» case son personnel dans l'antichambre du paradis. Plus d'une clause du contrat collectif conclu avec le Syndicat national du personnel de l'industrie hôtelière d'Allemagne, est susceptible d'amélioration. Toutefois, chez la «Mitropa», il y a une limite aux heures de travail, les heures supplémentaires sont payées à des taux supérieurs aux taux normaux, le repos hebdomadaire est accordé à tous. Tout le personnel, même lorsque le pourboire est son unique salaire, jouit de vacances payées. Les salaires s'approchent du «raisonnable». Les pourboires doivent constituer un revenu minimum et la «Mitropa» complète la recette trop petite en pourboires.

La Compagnie internationale fonde sa prospérité sur le travail d'un personnel très mal traité. Elle résiste avec la dernière énergie à toute réglementation de la durée du travail et, contrainte et forcée, elle ne marque son accord qu'avec les réglementations réalisant ce prodige arithmétique : 260 à 400 heures de service au cours d'un mois, dans les voitures cheminant sur les rails, représentent 208 heures à payer ! Avec pareil système, le substantif «heures» n'est jamais suivi de l'adjectif «supplémentaires». Des vacances payées ? Oui, dans quelques pays et là presque seulement sur le papier. Pratiquement, elles se réduisent à peu de chose, car il ne vient pas à l'idée de la Compagnie de payer pendant les vacances une indemnité pour compenser la perte des pourboires. Les salaires ? Leur niveau est attristant. Ils sont minimes, parfois même dérisoires, en France et scandaleusement bas dans les Balkans.

Marâtre ! Le personnel «admirable» de la Compagnie internationale ne peut avoir d'autre qualificatif pour celle qui l'emploie.

Que les camarades de la Compagnie internationale ne s'imaginent pas cepen-

dant que leurs collègues de la «Mitropa» doivent leurs conditions plus favorables uniquement aux meilleurs sentiments de leur patron. La puissance syndicale est le principal artisan de la situation matérielle, morale et sociale plus élevée du personnel de la «Mitropa». Les camarades de la Compagnie internationale feront bien d'encourager le réveil syndical qui se manifeste dans leurs rangs.

La Compagnie internationale considère les dirigeants syndicaux comme des «outsiders» et des ignorants qui à son avis «ne connaissent rien» et avec lesquels elle ne veut pas discuter. Cette conception n'empêchera pas le personnel de charger partout les dirigeants syndicaux de dire à la Compagnie «qu'il y a quelque chose à faire» et cela «tout à fait dans la voie indiquée par l'interpellateur», qui, à la dernière Assemblée générale des Actionnaires, s'est fait l'interprète du mécontentement général d'un personnel «toujours à la hauteur de sa charge».

La formation professionnelle des cheminots.

Le système d'éducation professionnelle existant auprès de la Compagnie des chemins de fer allemands justifie que l'on s'y arrête un peu plus longuement.

Pour bien juger des avantages que ce système comporte pour le personnel, il faut tenir compte de deux faits.

Les effectifs du personnel de la Reichsbahn se répartissent en deux grands groupes à peu près égaux : environ 45 % qui sont des fonctionnaires et environ 55 % auxquels s'applique le statut ouvrier. La Reichsbahn recrute ses ouvriers sur le marché général du travail ; le contrat collectif l'oblige à engager le personnel ouvrier dont elle a besoin, par l'intermédiaire des bureaux de placement officiels.

La nomination comme fonctionnaire comporte une série d'avantages : stabilité d'emploi, pension gratuite, abolition de l'assurance-maladie — attendu que le traitement intégral est continué en cas de maladie — et couvent un revenu supérieur. C'est ce qui explique qu'un grand nombre d'ouvriers tendent à être nommés fonctionnaires.

A propos de la formation professionnelle, il est d'une certaine importance de rechercher dans quels milieux la Reichsbahn recrute ses fonctionnaires. Trois catégories de personnes entrent en ligne de compte pour occuper des emplois de fonctionnaires :

1° les ouvriers (spécialistes et manœuvres) de la Reichsbahn ;

2° les personnes licenciées du service militaire, de la marine et de la police

avec le droit d'obtenir un emploi civil (la loi sur les chemins de fer oblige la Compagnie à réserver 15 % de tous les emplois disponibles à ces personnes) ;

3° des postulants particuliers.

Il ressort du tableau ci-après que, théoriquement parlant, tous les grades sont ouverts aux ouvriers. En premier lieu, un certain nombre de fonctions sont réservées entièrement ou en partie aux ouvriers ou leur sont ouvertes en concurrence avec les personnes visées aux points 2 et 3. En second lieu, ils ont la possibilité, après avoir été promus fonctionnaires, de postuler des grades supérieurs, évidemment en concurrence avec les autres candidats. Même lorsque des postulants issus de milieux non ferroviaires ont bénéficié d'une formation technique ou universitaire, les anciens ouvriers ne doivent pas forcément leur être inférieurs. Il se peut qu'ils leur soient égaux ou même supérieurs.

Le tableau permet de construire des carrières débutant par le grade d'ouvrier et se terminant par le grade d'inspecteur principal. Ce grade (échelle 4) ne se trouve pas encore au sommet des échelles de traitement. Les chefs de division auprès de l'administration centrale, les présidents et membres des directions régionales et les chefs de service portent le titre de *Reichsbahnrat* (conseiller des chemins de fer, échelle 3), de *Reichsbahnoberrat* (conseiller supérieur des chemins de fer, échelle 2) et de directeur (échelle 1). Généralement parlant, seuls des fonctionnaires à formation universitaire (juristes, économistes ou ingénieurs) entrent en ligne de compte pour ces carrières. Attendu toutefois, que pour la promotion à des postes d'une importance particulière, des règles spéciales existent et que des inspecteurs de 1^{ème} classe peuvent être issus des grades ouvriers, la possibilité est théoriquement ouverte aux ouvriers d'accéder aux emplois les plus hauts.

Nous estimons que ce qui est important, ce n'est pas que l'avancement soit théoriquement illimité — ce qui ne se manifeste d'ailleurs que dans des cas exceptionnels — mais que l'avancement soit la règle et que la formation professionnelle constitue dans une certaine mesure un levier qui fait fonctionner l'avancement. C'est ce que l'on constate en étudiant le tableau et en tenant compte des catégories dans lesquelles sont recrutés les candidats.

Ajoutons comme commentaire au tableau que les traitements n'expriment pas le revenu total. Il faut y ajouter l'indemnité de logement, les allocations familiales, les indemnités de lieu de résidence et, pour certaines catégories, des allocations secondaires (indemnités de parcours, primes etc.). Nous n'avons fait figurer dans le tableau les traitements et échelles de traitements que pour permettre de se rendre compte de l'ordre hiérarchique et des écarts matériels qui en résultent d'un grade à l'autre.

Le recrutement et la formation du personnel de la Reichsbahn.

Catégorie	Echelle de traitement	Traitement	Recrutée parmi les	Instruction exigée	Formation	
					Occupation antérieure	Durée de l'instruction proprement dite
Garde-voie	17	1500—2150	a) Ouvriers	Elémentaire	Surtout travaux d'entretien de la voie	6 mois
			b) Licenciés militaires ayant droit à un emploi civil	id.	—	6 mois
Garçon de bureau	16	1500—2200	a) Licenciés militaires	id.	—	6 mois
Mécanicien d'usine	15	1500—2350	b) Ouvriers	id.	Rien de spécial n'est prescrit	6 mois
			Ouvriers	id.	Un an de travail dans un atelier de réparation de locomotives. Un an de surveillance de chaudières	6 mois
Garde-magasin	15	1500—2350	a) Licenciés militaire	id.	—	6 mois
			b) Ouvriers	id.	Emploi dans un dépôt de matériel	6 mois
Chef de magasin ¹⁾	12	1900—2600	Gardes-magasin	id.	2 ans 1/4 comme aide-électricien, trois mois dans un atelier du télégraphe	6 mois
Electricien	15	1500—2350	Télégraphistes, travaux d'entretien	id.	—	—
Surveillant de cond. électriques ¹⁾	12	1900—2600	Electriciens	—	—	—
Surveillant des trav. de la voie	15	1500—2350	Ouvriers	id.	Deux ans à l'entretien de la voie	3 mois
Surveillant principal des travaux de la voie ¹⁾	12	1900—2600	Surveillant des trav. de voie	—	—	—
Chauffeur	13	1700—2600	Ouvriers	id.	Généralement nettoyeur de machines, soutier	6 mois
					12 mois comme aide-ouvrier	
Mécanicien ²⁾	11	2000—2700	a) Artisans	id.	2 ans dans un atelier de réparation de locomotives	
	9	2350—3500	a) En nombre restreint parmi les chauffeurs	id.	1 1/2 an de service comme chauffeur	
Visiteur	14	1600—2400	Artisans	id.	12 mois dans un atelier de réparation de voitures	6 mois au service roulant
Chef visiteur ¹⁾	11	2000—2700	Visiteurs	—	—	—
Surveillant technique (signalisation)	11	2000—2700	Artisans	id.	Serrurier, forgeron, ajusteur	1 an
Surveillant au télégraphe	11	2000—2700	Artisans	id.	Trois ans dans un atelier du télégraphe	
					Trois ans de travaux de la voie	
Surveillant principal au télégraphe	9	2350—3500	Surveillants au télégraphe	—	—	—
Brigadier de manœuvres	15	1500—2350	a) Ouvriers	id.	22 mois comme ouvrier des manœuvres	2 mois
					—	id.
Chef de manœuvres ¹⁾	12	1900—2600	b) Licenciés militaires	—	—	id.
Contrôleur de gare	15	1500—2350	Brigadiers de manœuvres	id.	—	Suivant les circonstances
			Fonctionnaires d'autres services devenus inaptes à leur emploi	id.	—	2 mois
			b) Licenciés militaires	id.	—	1 mois
Facteur	15	1500—2350	c) Ouvriers invalides	id.	—	—
			a) Ouvriers	id.	21 mois comme ouvrier à la manutention	3 mois
					—	6 mois
Facteur principal ¹⁾	12	1900—2600	b) Licenciés militaires	id.	—	—
Conducteur sur automotrice	15	1500—2350	Facteurs	id.	3 mois à 1 an suivant le service d'où provient l'ouvrier	2 à 4 mois comme aide-ouvrier
			a) Ouvriers	id.	—	—
			b) Licenciés militaires	id.	—	—
Conducteur d'automotrice	13	1700—2600	Conducteurs sur automotrice	id.	3 à 6 mois suivant le service d'où provient l'ouvrier	1 mois de service sur trains de march.
Conducteur (trains)	15	1500—2350	a) Ouvriers	id.	—	4 semaines de serv. sur trains de voyageurs
					—	4 mois de service sur trains de march.
			b) Licenciés militaires	id.	—	4 semaines de service sur trains de voyageurs
Chef de train	10	2100—2800	Conducteurs	—	—	—
Aiguilleur	15	1500—2350	a) Ouvriers	id.	Un an au service de l'entretien de la voie	3 mois
					—	6 mois
Chef aiguilleur ¹⁾	12	1900—2600	b) Licenciés militaires	id.	—	—
Contremaître (spécialisé pour l'électrotechnique et la thermologie, de même que pour les usines à gaz et les travaux hydrauliques)	11	2000—2700	Aiguilleurs	id.	Quatre ans d'emploi comme artisan, dont 2 dans un atelier des chemins de fer	6 mois
			a) Artisans	id.	—	6 mois
			b) Licenciés militaires (artisans)	id.	—	—
Chef d'atelier (spécialités ci-dessus) ¹⁾	9	2350—3500	Contremaîtres	—	—	—
Chef d'atelier (spécialité électrotechnique)	9	2350—3500	a) Artisans.	id.	Sept ans comme artisan, dont 5 dans un atelier de la Compagnie	1 an
			b) Licenciés militaires (artisans)	id.	—	1 an

Catégorie	Echelle de traitement	Traitement	Recrutée parmi les	Instruction exigée	Formation	
					Occupation antérieure	Durée de l'instruction proprement dit
Chef d'atelier (réparations et entretien courant traction à vapeur).	9	2350—3500	Artisans	id.	Sept ans comme artisan dont 5 dans un atelier de la Compagnie	1 an
Commis technique	11	2000—2700	a) Postulants privés b) Licenciés militaires c) Fonctionnaires des classes inférieures	Ecole élément. et professionnelle Ecole élémentaire; la direction décide si la formation est suffisante	Un à cinq ans de pratique, selon la nature et le degré de la formation professionnelle Aucune prescription spéciale n'existe	2 ans Est décidé selon les cas.
Rédacteur technique	9	2350—3500	Commis techniques	"	"	"
Rédacteur principal	7	2800—5000	a) Postulants privés b) Licenciés militaires c) Techniciens des classes inférieures de fonctionnaires	Certificat de fin d'études d'une école professionnelle reconnue id. Culture générale et formation technique suffisantes Ecole élémentaire	Deux ans d'apprentissage d'un métier correspondant à la spécialité de la fonction Apprentissage d'un métier correspondant à la spécialité de la fonction En général comme les licenciés militaires	3 ans 3 ans Si possible moins de 3 ans.
Commis auxiliaire	14	1600—2400	a) Ouvriers b) Licenciés militaires	id. id.	Rien de spécial n'est prescrit —	10 mois 10 mois
a) masculin b) féminin			c) Postulants privés	id.	—	2 ans
Commis	11	2000—2700	a) Licenciés militaires b) Commis auxiliaires (hommes et femmes) et autres fonctionnaires des classes inférieures	id. id.	— id.	1 an 1 an
Rédacteur ¹⁾	9	2350—3500	Commis auxiliaires (hommes et femmes)	"	"	"
Rédacteur principal	7	2800—5000	a) Postulants privés b) Licenciés militaires c) Commis auxiliaires et rédacteurs	Etre préparé pour l'entrée en première d'une école secondaire de neuf ans; culture générale équivalente "	— "	3 ans 2 ans Sur demande jusqu'à 2 ans
Inspecteur de 2ème classe	6	4100—5800	Rédacteurs principaux techniques et non techniques	"	"	"
Inspecteur de 1ère classe	5	4800—7000	Inspecteurs de 2e classe	"	"	"
Inspecteur principal	4	4800—7800	Inspecteurs de 1e classe	"	"	"

Remarques: Le signe — signifie que la rubrique n'entre pas en ligne de compte.
Le signe „ signifie que la rubrique peut être supprimée en vertu des dispositions concernant l'admission à la fonction précédente.

1) L'avancement dans ces fonctions a lieu sur la base de l'ancienneté et de l'importance de la fonction occupée ou à occuper.

2) Les mécaniciens sont classés pour commencer comme mécaniciens de de réserve dans l'échelle 11; aussitôt que leur emploi comme mécanicien est assuré définitivement, ils sont promus dans l'échelle 9.

La situation des cheminots en France.

La Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer français a continué à se développer en 1929.

Elle a enregistré au total 12.735 adhésions nouvelles en 8 mois (janvier—août 1929), c'est-à-dire 3.794 adhésions de plus que l'organisation dissidente unitaire. Son rayonnement s'étend sur les grands réseaux (Alsace, Est, Etat, Midi, P. L. M., P. O., Nord, Ceintures), sur les réseaux secondaires en Algérie, Tunisie et aux colonies et dans les services des porteurs de gares, comme dans la Compagnie internationale des Wagons-Lits.

Son activité a continué, cette année-ci, à s'exercer en faveur des révoqués de la grande grève de 1920. Elle a fait établir par voie législative, la possibilité d'octroi d'une pension en faveur des révoqués et a fait déposer au Parlement une proposition à cet effet.

Au point de vue salaires, son action a permis aux cheminots des grands réseaux de bénéficier de deux relèvements successifs en 1929: l'un au 1er janvier qui a multiplié le salaire de base de 1920 (soit 3.800 francs) par le coefficient 1,9 (soit 7.220 francs); l'autre au 1er juillet qui a multiplié le salaire de base de 1920 (soit 3.800 francs) par le coefficient 2 (soit 7.600 francs). Elle a obtenu des relèvements locaux du taux des indemnités de résidence et le relèvement des allocations familiales à partir du troisième enfant. L'action pour la revalorisation des traitements et salaires est toujours poursuivie.

En ce qui concerne les retraites, il a été obtenu une allocation de fin de carrière, l'uniformisation des conditions de retraite du personnel des grands réseaux, le calcul de la retraite sur le traitement moyen des trois meilleures années, le droit de retraite à 55 ans au maximum pour tous les agents, la jouissance à 55

ans au plus tard des pensions différées, l'incorporation des gratifications de fin d'année et de la prime de gestion dans le traitement comptant pour la retraite, un minimum de pension et d'allocations pour la retraite, un minimum de pension normale de 5.000 francs, l'attribution de majorations de pension et d'allocations pour charges de famille, l'institution de Commissions de Retraites et l'extension des attributions des Commissions de Réforme. Ces acquisitions sont le fruit d'une pression particulièrement vigoureuse de la Fédération, tant sur les pouvoirs publics que sur le Parlement. Cette pression se continue sur le Parlement en vue d'obtenir le vote d'une loi de retraites pour les cheminots avec création d'une Caisse unique autonome et participation du personnel à la gestion.

En matière de réglementation du travail, la Fédération a fait rendre, en mai, un règlement d'administration publique pour l'application de la journée de huit heures

L'organisation des conducteurs d'automobiles de Lettonie.

Le Syndicat des chauffeurs de Lettonie qui a récemment adhéré à l'I.T.F., nous envoie l'aperçu suivant sur sa fondation et son histoire :

«Le 3 janvier 1929, le Syndicat des conducteurs d'automobiles de Lettonie fut fondé sans aide du dehors. Le 1er juin de cette année, il comptait à Riga 184 adhérents. Vu que pour ainsi dire seulement la moitié des membres était des conducteurs professionnels au service d'un patron — les autres sont de petits propriétaires de taxis conduisant eux-mêmes — et vu qu'une section pour conducteurs d'automobiles existe auprès de la Centrale syndicale de Lettonie, les autres organisations ne nous ont accordé jusqu'à présent aucun secours direct. Nous étions considérés comme trop bourgeois.

Il fut possible au secrétaire du syndicat d'obtenir un emploi comme vendeur d'essence et ouvrier de garage. De la sorte, nos adhérents pouvaient obtenir l'essence à prix réduit et nous disposions d'un local pour préparer notre propagande et y tenir de petites réunions. Après six semaines, nous avons réussi à porter nos effectifs à 350 membres, dont 104 conducteurs d'autobus. Les salaires des conducteurs d'autobus étaient alors de 120 à 150 lats par mois et ils jouissaient de bien peu d'avantages sociaux.

Après deux meetings tenus le 13 juillet, une troisième réunion de nos membres décida, à une heure de la nuit, de proclamer une grève pour les chauffeurs de Riga. 50 conducteurs d'autobus seulement participèrent à la réunion, mais le mouvement de grève engloba 210 conducteurs

d'autobus et aboutit, après trois jours, à la conclusion d'un contrat collectif. A de rares exceptions près, tous les chauffeurs d'autobus de Lettonie sont intéressés à ce contrat. Une des principales sociétés d'autobus du pays fit même faillite, après une grève de trois semaines qui n'aboutit à aucun accord. Le contrat collectif prévoit pour tous les conducteurs d'autobus un salaire de 160 lats par mois. Il prévoit en outre l'octroi de vêtements de travail, un jour de repos par semaine, la rétribution des heures supplémentaires, 15 jours de congé annuel et l'institution d'une commission pour trancher les différends découlant de l'application du contrat. Les effectifs totaux de notre organisation ont monté à présent à 780».

Nouveau contrat collectif pour les camionneurs de Rotterdam (Hollande).

Un contrat collectif applicable à partir du 1er septembre a été conclu par l'Association patronale des entreprises d'expédition à Rotterdam au profit des camionneurs et conducteurs de camions-automobiles. Voici quelles sont les principales dispositions du contrat. Le salaire s'élève pour les camionneurs de moins de 22 ans à fl. 27,50, pour ceux de plus de 22 ans à fl. 29,50, pour les conducteurs de camions dont la capacité de charge va jusqu'à une tonne à fl. 25, pour les conducteurs de camions dont la capacité de charge va jusqu'à 3 tonnes à fl. 34,50 pour les conducteurs de camions dont la capacité de charge excède 3 tonnes à fl. 31,50 par semaine. Les ouvriers auxiliaires touchent fl. 2,80 pour une demi-journée et fl. 5,60 pour une journée entière de travail. Les heures de travail sont de 11 heures $\frac{1}{2}$ par jour, de quoi il faut déduire un repos d'une heure pour casse-croûte. Le temps employé exclusivement pour le retour, pour rentrer les chevaux à l'écurie, pour leur donner les soins voulus ou pour ranger

le matériel, n'est pas considéré comme supplémentaires. Le taux des heures supplémentaires s'élève pour tous les travailleurs à 30 cents par demi-heure et est augmenté de 50 % pour le travail accompli entre minuit et 4 heures. Le gardien d'écurie touche le dimanche fl. 1.— par heure avec un minimum de fl. 3.—. Pour le travail accompli entre le samedi à minuit et le lundi à 4 heures du matin on paie 60 cents par demi-heure (sauf en ce qui concerne le gardien d'écurie). Sont considérés comme jours fériés le jour du Nouvel-An, le 1er jour de Noël et le jour de l'Ascension. Quant au congé annuel, les travailleurs permanents ont droit à trois jours par an et les travailleurs auxiliaires à un jour par période ininterrompue de 4 mois de service.

Le nouveau contrat signifie une amélioration considérable pour un grand nombre de travailleurs. Les majorations des salaires vont de 1 à 7 florins par semaine. Les employeurs ne faisant pas partie de l'Association patronale consentent en général à payer leurs salariés selon les dispositions du contrat, bien qu'ils ne soit pas toujours possible à l'organisation syndicale de les décider à signer un contrat. Grâce au nouveau contrat, un grand nombre de travailleurs obtiennent pour la première fois des vacances payées.

Contrat collectif au profit des chauffeurs de taxis au service d'une entreprise de taxis de La Haye (Hollande).

A plusieurs reprises, des frotements se sont produits entre le personnel de l'entreprise de taxis de La Haye, A. T. A. M., et la direction, au sujet du licenciement de chauffeurs. Or, au mois d'août dernier, la section des conducteurs d'automobiles de l'Union néerlandaise des transports réussit à conclure avec la société un contrat qui, dans les grandes lignes, prévoit ce qui suit.

En cas de licenciements justifiés (par exemple pour fraude, ivresse, refus de service ou manque de respect ou de politesse à l'égard des clients), l'organisation s'abstiendra de toute immixtion. Les dirigeants syndicaux auront cependant le droit d'entreprendre des démarches pour atténuer la punition. Le chauffeur porte donc lui-même la responsabilité pour tout acte interdit et les chauffeurs qui, par leur attitude, leur négligence ou par des fautes répétées justifient la supposition qu'ils ne sont pas aptes au service ou donnent motif à envisager leur licenciement, devront avoir la possibilité de montrer qu'ils sont prêts à mieux faire. Dans ce cas, l'organisation doit être renseignée au préalable et avoir un entretien avec la direction et le travailleur en cause. Ce contrat offre une certaine garantie contre les licenciements arbitraires. Il donne en outre aux dirigeants syndicaux la possibilité d'attirer l'attention des chauffeurs sur la punition qui peut les menacer s'ils ne se corrigent pas.

en Algérie et en septembre, un règlement analogue pour le personnel de la Compagnie internationale des Wagons-Lits. Elle poursuit l'amélioration de la réglementation du travail du personnel roulant, mécaniciens et chauffeurs, et l'établissement de la journée de huit heures pour les entreprises privées assurant des services de chemins de fer.

La Fédération française des cheminots s'est également préoccupée des diverses questions relatives à la sécurité. Elle poursuit, notamment, la nomination de délégués ouvriers à la sécurité, l'adoption d'un projet de loi, déjà favorablement rapporté devant la Commission des travaux publics de la Chambre, pour l'introduction de l'attelage automatique; elle réclame la généralisation des essais de l'appareil de sécurité Rodolausse et la prise de mesures pour réduire et éviter les accidents survenus à la suite du développement de l'électrification des réseaux, particulièrement accentué sur le Midi et le P.O.

Les élections qui viennent d'avoir lieu pour la représentation du personnel auprès des administrations des réseaux accusent une sympathie et une influence grandissantes de la Fédération auprès des cheminots.

La Fédération a soutenu diverses luttes, poursuivies jusqu'à la cessation du travail, en vue de l'amélioration des conditions de salaires pour des agents des réseaux secondaires.

Le programme corporatif et social qui a été tracé par le Congrès de 1928 lui laisse encore un champ d'action très vaste et qui nécessite une longue tenacité d'efforts.

Mais, après les secousses que l'organisation a subies à la suite de la grève de 1920 et de la session qui lui fit suite, accompagnée d'une campagne d'injures particulièrement odieuse, un redressement heureux de la situation est aujourd'hui certain et un travail fécond a déjà été accompli. J. Jarrigion.

TRAMWAYS

Fin du conflit aux tramways de Dublin.

Dans le numéro précédent, nous avons annoncé qu'en attendant la fin des travaux de la Commission d'enquête, créée pour rapporter sur le conflit et chercher à amener une entente, la grève sur les tramways de Dublin était poursuivie. Le 15 septembre la commission présenta son rapport. Il était entièrement favorable au personnel, s'opposait radicalement à la réduction de 10 % proposée par la Compagnie et suggérait qu'à la place de celle-ci, les hommes se déclarent disposés à accepter la réduction de 1 shilling par semaine qui aurait dû être appliquée en avril dernier, mais qui avait été différée. Une assemblée du personnel se déclara d'accord avec cette suggestion, après quoi la compagnie de son côté s'inclina devant la recommandation de la commission d'enquête et renonça à ses prétentions antérieures. Il est intéressant de noter que le rapport attribue la mauvaise situation financière de la compagnie d'une part à une politique imprévoyante et d'autre part à la concurrence des entreprises automobiles. Il suggère comme solution, soit la municipalisation de tous les moyens de transports en commun, soit l'institution d'une autorité de contrôle nautique de pouvoirs étendus en ce qui concerne l'admission de véhicules à la circulation, les tarifs, les horaires et l'entretien des routes.

Grève dans les transports en commun de Breslau.

Lors des négociations qui eurent lieu à Breslau au sujet d'un renouvellement du contrat collectif applicable aux agents des tramways municipaux de Breslau, le collège échevinal fit une dernière proposition comportant diverses améliorations qui toutefois parurent insuffisantes au syndicat du personnel, raison pour laquelle celui-ci fit appel à la commission arrondissementale d'arbitrage. La sentence rendue par cette commission le 14 août, décidait que l'entrée en vigueur des majorations des allocations prévues pour les machinistes et receveurs serait avancée du 1er avril 1930 au 1er juillet de cette année. La municipalité de Breslau, non satisfaite de cette sentence, en fit appel à la Commission centrale qui rendit le 5 septembre une sentence confirmant l'offre de la municipalité. En protestation contre cette décision, le personnel des tramways de Breslau déclara une grève le 8 septembre. Un accord intervint le soir même, sur la proposition de l'arbitre, aux termes de laquelle les majorations dont il a été question plus haut entreront en vigueur, non pas le 1er juillet, mais le 1er octobre. Les nouveaux salaires (allocations non comprises) vont actuellement pour les watt-

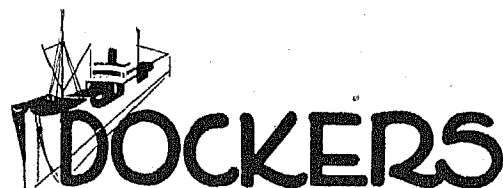
men et receveurs de 190,06 à 196,69 marks, pour les gardes-voie de 172,64 à 183,04 marks, et pour les aiguilleurs de 168,48 à 183,04 marks par mois. Les wattmen touchent en outre une allocation de 75 pfennigs par jour ou 20 marks par mois et à partir du 1er octobre de 80 pfennigs par jour ou 21 marks par mois; les receveurs de 4, respectivement 5 marks par mois.

Nouveau contrat collectif pour le personnel des tramways de Klagenfurt (Autriche).

L'organisation des ouvriers des transports d'Autriche avait présenté ce printemps un projet de contrat collectif réglant les conditions de travail et de salaires de l'ensemble du personnel des tramways de Klagenfurt. Jusqu'à présent, aucun contrat collectif n'existait et les agents avaient à maintes reprises ressenti les désavantages de cette lacune. Avant d'entamer des pourparlers avec le syndicat, le conseil d'administration de la Compagnie des tramways exigea que les organisations chrétienne et nationaliste participent aux négociations. Celles-ci eurent lieu finalement les 10, 15 et 16 juillet et aboutirent à la conclusion d'un contrat applicable à l'ensemble du personnel et entrant en vigueur le 1er août 1929. Dans les grandes lignes, le contrat prévoit ce qui suit.

Durée normale hebdomadaire du travail, 48 heures; les travaux de préparation et de fin de service, de même que les temps nécessaires pour tourner les voitures aux terminus sont calculés comme durée de service. Un receveur dispose de 15 minutes pour faire ses comptes. Les agents ayant dû faire du service un jour de repos, ont droit à un repos compensatoire; à défaut de pareille compensation, le travail effectué sera rétribué au taux des heures supplémentaires. Celles-ci sont payées à raison d'un supplément de 50 %, lorsqu'elles sont effectuées entre 6 heures et 22 heures et de 100 %, lorsqu'elles sont accomplies entre 22 heures et 6 heures. Pour les ouvriers des ateliers et de la voie, chaque heure supplémentaire accomplie entre 22 et 7 heures ou un dimanche ou jour férié reconnu, est payée au double taux. Le personnel commissionné est payé selon le barème établi pour les employés au service de la municipalité de Klagenfurt, toutes indemnités comprises. Les agents auxiliaires du service roulant touchent de 0,84 à 1,08 schillings par heure, tandis que les ouvriers des ateliers et de la voie bénéficient de salaires allant de 0,85 à 1,40 schillings par heure (suivant la qualification et les années de service). Le congé annuel est accordé dans la mesure légalement prévue. Après avoir accompli deux années de service, les agents commissionnés ont droit, en cas de maladie, à toucher pendant trois mois la marge entre l'indemnité de maladie (versée par la caisse) et le salaire intégral. Tous les agents commissionnés ont droit à une gratification annuelle du montant d'un mois de traitement, à toucher en deux parts égales, les 1er juin et 1er décembre. Les

ouvriers à salaire horaire touchent un supplément de quatre semaines de salaire. Tout les agents, ouvriers et retraités ont droit, pour eux et les membres de leur famille, au parcours gratuit sur toutes les lignes du réseau. Le personnel roulant a droit tous les deux ans à un uniforme complet d'hiver et d'été et tous les ans à une casquette. Les wattmen reçoivent en outre tous les quatre ans un pardessus, les receveurs tous les trois ans.



Une victoire des dockers de Saint-Nazaire.

Le contrat collectif réglant les conditions de travail dans le port de Saint-Nazaire expirant le 31 août, le syndicat des ouvriers du port denonça ce contrat en formulant la revendication que le salaire de base soit porté de 37,40 à 40 frs. par jour.

Le silence observé par les employeurs en réponse à cette revendication, donna motif au syndicat de donner à ses membres l'instruction de ne pas effectuer d'heures supplémentaires, ni de travail aux pièces, avec le résultat que les travaux du port furent considérablement désorganisés. Ceci porta finalement les patrons à offrir un relèvement des salaires journaliers à 38,40 frs., ce qui fut jugé inacceptable par les ouvriers. Au cours des négociations qui suivirent, les parties se mirent d'accord pour soumettre le différend au député-maire de Saint-Nazaire qui trancha la question à l'avantage des travailleurs et recommanda l'adoption d'un salaire de base de 40 frs. par jour, un relèvement correspondant des tarifs pour travaux aux pièces et la conclusion d'un nouveau contrat applicable pendant un an, à partir du 1er septembre. La sentence fut acceptée par les deux parties.

Le poids maximum des fardeaux.

La «Revue Internationale du Travail», publication mensuelle du B.I.T., donne dans le numéro de septembre 1929, l'aperçu suivant de la documentation réunie au moyen d'enquêtes faites dans différents pays concernant le poids des charges transportées par les dockers :

«On note des charges de 30 kg. (certaines charges de bois à Anvers), de 38 à 40 kg. (régimes de bananes dans les ports des Etats-Unis), de 70 kg. (sacs de café aux Etats-Unis). Cependant, dans la majorité des cas, le poids des fardeaux excède ces chiffres. Il varie entre 85 et 101 kg. à Anvers, entre 100 à 120 à Marseille et Cardiff. Certains enquêteurs russes indiquent les chiffres suivants : 96 kg. (6 pouds) chez les débardeurs des chemins de fer (Hessin), 80 à 160

kg. (5 à 10 pouds) chez les débardeurs de la Volga; pour les porteurs de l'Astrakan, les chiffres varient, selon les auteurs, de 128 à 240 kg. (8 à 15 pouds) (Smirnoff) et de 80 à 320 kg (5 à 20 pouds) (Goljaniski). En Belgique, diverses catégories de travailleurs sont appelées à manipuler, dans certaines linières des ballots de lin de 200 kg. A Gênes, la question du transport des charges a été réglée en fixant le poids maximum de 100 kg. pour les travailleurs du port. Cependant, aujourd'hui encore, les porteurs transportent des charges supérieures à ce poids et il semble que les cas d'accident dus à cette pratique soient très rares.

En Allemagne, d'après une enquête entreprise en 1927 par l'organisation affiliée à la Fédération internationale des transports, le poids des charges transportées par les travailleurs serait de 100 kg. et davantage dans les trois quarts des établissements industriels. L'enquête en question, qui a porté sur un effectif de 13.025 ouvriers, a révélé en outre que ce travail pénible était cause de dommages physiques assez graves.

En Grande-Bretagne, le ministre de l'Intérieur, répondant à une interpellation à la Chambre des communes (24 mars 1927) déclarait que, d'après une enquête faite par l'inspection du travail britannique, les charges portées par les ouvriers atteignaient, il y a quelques années, jusqu'à 224 lb. (101 kg.) et même exceptionnellement (dans ce cas avec l'aide d'un ou de deux camarades) 336 lb. (152 kg.), mais qu'aucun dommage n'avait néanmoins été constaté.

Cependant, la simple énonciation du poids est insuffisante pour indiquer les dangers d'accident et le degré de fatigue auxquels l'ouvrier peut être exposé. Il faut encore mettre en regard du poids porté les conditions dans lesquelles est accompli ce travail : les distances parcourues, les rampes à monter, les hauteurs auxquelles le fardeau doit être haussé, la fréquence des efforts, la durée de la journée de travail. Or, ces conditions varient d'un pays à l'autre.

Pour ce qui est de la durée des heures de travail de jour et de nuit, elle est en général pour les porteurs de 8 heures (Anvers, Marseille, Gênes, Trieste) avec certaines dérogations qui la prolongent jusqu'à 9 heures (Trieste), 10 heures (Marseille, Gênes) et même 10 heures $\frac{1}{2}$ (Anvers).

Les distances parcourues pour le transport varient, elles aussi, dans des limites assez grandes, allant de 8 mètres (minimum pour Anvers) à 50 mètres (maximum pour Cardiff). Les rampes vont de 0 à 5 mètres, au maximum 6 mètres (Anvers).

Quant à l'âge des dockers, il varie de 17 ans à 60 et 70 ans (Anvers, Gênes).

MARINS

L'Union des marins suédois célèbre ses 15 années d'existence.

Le 15 septembre 1929, il y a 15 ans que fut fondée l'Union des marins suédois. Ce n'est certes pas un âge très élevé pour une organisation syndicale; — toutefois, l'histoire de l'organisation offre certains points qui intéresseront peut-être le lecteur et qui pourront aussi être de quelque utilité pour un nombre d'organisations maritimes.

En 1895 déjà, existait une Fédération suédoise des marins et chauffeurs, section de la Fédération des ouvriers des transports. Au fond, les circonstances ne furent pas favorables à cette Fédération. La grande grève de 1909 lui porta un coup dont elle ne réussit plus à se relever. Lorsque, au début de 1914, un nombre de chauffeurs eut l'idée de créer une organisation spéciale pour les chauffeurs de navires, la vieille organisation eut au fond pratiquement fini d'exister. La nouvelle organisation de chauffeurs reçut le nom de «Union suédoise de chauffeurs» et se limita à syndiquer le personnel des machines des bâtiments de la marine marchande. Elle refusait de recevoir en ses rangs les hommes du pont, pensant qu'ils gêneraient son activité. Il faut savoir qu'alors, comme à présent, les chauffeurs étaient recrutés dans les villes et les centres industriels où le syndicalisme était déjà assez développé, mais que la majorité des hommes du pont venaient des villages de pêcheurs et de la campagne.

L'exemple donné par l'Union des chauffeurs fut suivi et, le 15 septembre 1914, dans une réunion tenue à Gotembourg, fut fondée l'Union des marins suédois. 17 marins assistaient à cette réunion. On peut donc dire que les débuts furent timides. Pour commencer, le travail fut fort difficile, mais les mines et les torpilles de la guerre mondiale nous vinrent en aide. En augmentant constamment les risques auxquels étaient exposés les hommes, ils nous permirent d'engager l'un après l'autre des mouvements pour un relèvement des salaires.

Ces actions étaient menées de la façon suivante: au moment où un navire devait quitter le port, les propagandistes de l'organisation convoquaient l'équipage à terre et ensuite, on déclarait que le navire ne partirait pas avant que l'on ait accordé à l'équipage, par écrit, certains avantages en ce qui concerne les salaires. Graduellement, les revendications furent relevées et les marins, voyant l'utilité de l'organisation syndicale, étaient plus enclins à se syndiquer. On peut affirmer qu'aucun autre pays ne paya pendant la guerre des

soldes aussi élevées que la Suède. Toutefois, à la fin des hostilités, les armateurs cherchèrent à refouler les marins au niveau d'avant-guerre. C'est ce qui déclencha une grande lutte. Fin décembre 1918, l'organisation des marins suédois proclama une grève qui dura près d'un mois; pendant toute cette période, la majeure partie de la flotte suédoise fut immobilisée. Le mouvement aboutit au résultat que le gouvernement créa une Commission qui, pour terminer, fit une proposition tendant à une majoration des salaires revenant environ aux conditions demandées par l'organisation aux armateurs avant la grève et qui se trouvaient à peu près 20 % au-dessus de l'offre des armateurs. Nous fûmes cependant dans l'impossibilité d'accepter la proposition, en raison d'un ordre télégraphique de la Fédération internationale des marins — dont nous faisons partie — nous prescrivant de ne pas conclure de contrat prévoyant des salaires inférieurs à 15 livres sterling pour les matelots. Après une grève spontanée qui dura trois jours, on arriva à la conclusion d'un contrat comportant des relèvements de 30 à 40 %.

Vint alors la période de dépression et au printemps 1921, les armateurs manifestèrent l'intention de réduire les salaires de pas moins de 30 %. Nous nous lançâmes dans une grève sans issue. Avant le déclenchement du mouvement, 52 % du tonnage de la flotte était désarmé et les bâtiments qui naviguaient encore étaient, la plupart du temps, à moitié chargés. Un chômage terrible régnait dans le pays entier et les armateurs auraient facilement pu faire charger leurs bateaux par des briseurs de grève, si cela leur en avait valu la peine. La grève fut évidemment perdue. Nous n'avions pas eu le bon sens de conclure un contrat lorsque l'occasion s'en offrait, mais préféré de naviguer sans contrat, imprévoyance dont les armateurs profitèrent au moment favorable pour eux.

Toutefois, les temps difficiles passèrent et, peu à peu, nous réussîmes à nous remettre d'aplomb. Les armateurs n'avaient pas tenu compte de cette possibilité et pensaient, après leur victoire de 1921, de nous abattre définitivement en 1925. Lorsqu'en 1924, le contrat expira, les armateurs se montrèrent fort arrogants et c'était à peine s'ils voulaient encore entrer en pourparlers avec nous. Lorsque le gouvernement intervint, les armateurs nous proposèrent des conditions si humiliantes que nous ne pouvions pas sur

cette base, continuer les négociations. Il y eut alors une courte période sans contrat. Les armateurs comptaient que le temps les aiderait à nous vaincre, mais ils furent déçus. Nous engageâmes le combat au moment qui nous sembla le plus propice. Au lieu de trouver devant eux un groupe de marins désorganisés, ayant perdu courage et qui se laisseraient faire n'importe quoi, les armateurs furent surpris de se trouver face à face avec une organisation combative et bien disciplinée, ayant un plan de combat bien conçu et une caisse bien remplie. L'I. T. F. fournit son concours dans cette lutte, concours qui aurait pu être encore plus efficace, si les membres des organisations adhérentes avaient mieux suivi le mot d'ordre lancé.

Nous ne sommes pas en faveur de la collaboration de classes dont on se préoccupe beaucoup ces derniers temps. Nous vivons bien plutôt constamment sur pied de guerre avec le patronat. Depuis 1925, nous n'avons plus eu, il est vrai, de grandes luttes, mais il s'en fallut de peu au début de cette année et ce ne fut que grâce à notre constante menace de grève, que nous avons réussi à obtenir des améliorations des salaires et des conditions de travail.

Dans le domaine de l'éducation ouvrière, notre organisation accomplit beaucoup de travail. Nous avons surtout cherché à maintenir autant que possible le niveau de notre organe. A part les communications ordinaires, celui-ci contient régulièrement des articles touchant des questions d'intérêt social et intellectuel. Nous avons donné un cours d'espéranto et un cours de langue suédoise. Nous projetons pour l'année prochaine un cours d'anglais.

Depuis 1922, nous avons commencé la création de bibliothèques qui bénéficient d'un intérêt très vif de la part de nos membres. Notre organisation s'est intéressée également à l'institution d'une université ouvrière et nous pensons qu'il faut donner chaque année à six de nos membres la possibilité de suivre les cours de cette université, plus tard, ils pourront alors, sur les navires, diriger l'activité studieuse de leurs camarades.

Nous pouvons bien dire que notre organisation groupe 100 % des marins entrant en ligne de compte; même les équipages des bateaux affectés au cabotage et à la navigation lacustre font partie de notre groupement.

Nous avons en ce moment plus d'un demi-million de couronnes en caisse et nous possédons à Gotembourg un immeuble qui comprend 69 chambres et deux bureaux. Outre à l'I. T. F., notre organisation est adhérente à la Fédération des syndicats de Suède et à la Fédération scandinave des transports. Un vif sentiment de solidarité règne parmi les membres. L'autorité supérieure de notre organisation est le Congrès général qui se réunit tous les 3 ans. Pendant les périodes entre les congrès, un Comité directeur dirige l'organisation. Toutefois, dans toutes les questions importantes, par

exemple celles touchant la conclusion d'un contrat, les adhérents ont la possibilité de faire valoir leur avis par voie de referendum.

En ce jour anniversaire, nous nous rappelons avec satisfaction ce qui a pu être accompli dans le passé et nous regardons l'avenir avec confiance.

Valentin Eliasson.

Gotembourg, le 15 septembre 1929.

Les marins allemands réclament un relèvement de leurs soldes.

Attendu que les contrats collectifs pour la navigation et le remorquage expirent le 31 octobre, la section des marins de la Fédération allemande du Trafic a présenté aux armateurs des revendications tendant à obtenir les avantages suivants :

	Augmentations réclamées
	Par mois
Matelots, maîtres et assimilés	M. 25.—
Novices et assimilés	,, 20.—
Mousse	,, 15.—
Aide-cuisinier avec pratique maritime	,, 20.—
Aide-cuisinier avec pratique maritime	,, 20.—
Allocation du charpentier ayant ses propres outils	,, 10.—

Heures supplémentaires :

	Par heure
Matelots, maîtres et assimilés	30 Pf.
Novices	30 „
Mousse	22 „

Indemnité de nourriture 75 pfennigs par jour.

Allocations globales.

Matelots, maîtres et assimilés	M. 15.—
Novices et assimilés	,, 10.—
Mousse	,, 5.—
Aide-cuisinier avec pratique maritime	,, 5.50
Aide-cuisinier sans pratique maritime	,, 3.—
Augmentation de l'indemnité pour :	
Nettoyage intérieur d'une chaudière	M. 1.25
Service sur un navire à moteur	,, 3.—
Repas principal (indemnité spéciale)	,, 0.50
Nettoyage des logis	,, 0.50

En même temps que les contrats sus-visés, le contrat collectif applicable aux grandes pêches a été résilié pour le 30 septembre. Une sentence arbitrale a été rendue en réponse aux revendications des marins à ce sujet. Par un referendum secret, elle fut adoptée par les marins. Nous aurons l'occasion de revenir sur la chose.



La section de Leipzig de l'Union des cheminots allemands avait organisé à l'occasion du Congrès une réunion de ses membres à laquelle furent invités les cheminots de l'étranger. Des camarades de Hollande, d'Ecosse, de Suède et d'Autriche donnèrent suite à l'invitation. Après un discours fait par un des membres du Comité national sur le sujet: «L'espéranto est-il un problème syndical?», les camarades étrangers prirent la parole. Ils esquissèrent brièvement les conditions de travail existant aux chemins de fer de leur pays. Leurs discours furent traduits en allemand par le rapporteur. De la sorte, l'auditoire put se rendre compte immédiatement de la valeur pratique de la langue universelle. Un échange de vues animé termina cette réunion intéressante, hélas trop peu fréquentée.

La section de Leipzig avait en outre invité les représentants d'organisations adhérentes à l'I.T.F. à faire le matin un tour en auto-car pour visiter la ville de Leipzig. Un modeste repas fut offert aux hôtes au Lunapark. Quelques discours furent prononcés dans le jardin ombragé; on souligna la solidarité de tous les cheminots et donna expression à la satisfaction que cette solidarité ait déjà pu trouver une application pratique. Il nous semble que des réunions de ce genre sont d'une bien plus grande valeur pour cultiver l'esprit internationaliste que des douzaines de résolutions adoptées sur papier.

Der Deutsche Eisenbahner.



Sveda tramisto ĉe Bruselaj Kolegoj.

Antaŭ du jaroj, la stockholm a tramkompanio festis sian 50an datrevenon. Okaze de tio, la kompanio starigis kapitalon kies rento ĉiujare ebligas al 6 tramistoj fari studvojaĝon al eksterlando. La ses kolegoj estas lotitaj. Jam pasinta jaro, la esperantisto, K-do Karlson, havis la felĉon viziti la tramvojestojn de Leipzig & Dresden, Prago kaj Vieno. Lia vojaĝo bone sukcesis kaj li rehejmiĝis kun grava dokumentaĵo. Tiu-ĉi jaro, la sorto favoris K-don Nilson, ankaŭ esperantisto.

El sciigo de la Bruselaj Tramistoj.