



BULLETIN D'INFORMATION

DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT.

PARAÎT LES 1^{ER} ET 15 DE CHAQUE MOIS EN FRANÇAIS,
ANGLAIS, ALLEMAND, ESPAGNOL ET SUÉDOIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
INTRANSFE - AMSTERDAM

SIÈGE:
AMSTERDAM [PAYS BAS]
61 VONDELSTRAAT
TÉLÉPHONE: SUD 186

CASE POSTALE 996
AMSTERDAM

NUMERO 2

AMSTERDAM, LE 15 JANVIER 1923

Sommaire : *Communications diverses :* Avertissement. — Congrès International des Marins. — Bulletin de l'I. T. F. — Affiliations. — La lutte contre la guerre et le militarisme. — Pourquoi la Guerre? — *Cheminots :* Conquêtes sociales dans le domaine des chemins de fer autrichiens. — Salaires dérisoires dans les chemins de fer électriques hongrois et dans les chemins de fer. — *Ouvriers du Transport :* La fin du conflit dans les ports d'Anvers. — Navigation. — Espagne. — *Gens de mer :* Norvège.

COMMUNICATIONS DIVERSES

Avertissement.

Tous les envois qui nous sont destinés tels que lettres, journaux ou autres documents devront être adressés comme suit :

Fédération Internationale des Ouvriers du Transport,

Case Postale 996,

AMSTERDAM (Hollande)

Congrès International des Marins.

Plusieurs Organisations de Marins nous ont déjà annoncé leur participation au Congrès International des Marins qui se tiendra à Londres dans la deuxième semaine de mai.

Bulletin de l'I. T. F.

Nos lecteurs se seront aperçus que le premier numéro du Bulletin de l'I. T. F. a paru sous la forme nouvelle, avec un retard de 12 jours. Pour le présent numéro, nous avons réussi à limiter ce retard à 6 jours. Le numéro suivant paraîtra, nous l'espérons bien, à temps. Nous adressons une fois de plus la prière suivante aux Comités Centraux des Organisations affiliées :

Aidez-nous à faire de notre Bulletin une source précieuse de documents et d'actualités. Désignez un camarade chargé de nous renseigner régulièrement sur les actions entreprises dans votre pays. Si l'on attend de nous une activité fructueuse, il faut remplir les obligations incombant à toute Organisation affiliée.

Affiliations.

S'est présentée comme adhérente à l'I. T. F. la « Centrale Belge du Personnel des Tramways et Vicinaux » siège social à Bruxelles.

Nous souhaitons la bienvenue aux camarades belges dans nos rangs.

La lutte contre la guerre et le militarisme.

L'Occupation du territoire de la Ruhr.

Lundi le 15 et mardi le 16 janvier le Comité d'Action créé par le Congrès Syndical International de Rome contre la guerre et le militarisme s'est réuni à Amsterdam afin de préparer les mesures et l'organisation pour une lutte effective contre le militarisme et le danger de guerre en vertu de la résolution syndicale adoptée par le Congrès mondial pour la Paix tenu à la Haye en décembre 1922.

L'I. T. F. était représentée par les membres du Comité Exécutif: Robert Williams, Joh. Döring, Edo Fimmen et N. Nathans (Bidegaray était empêché de venir à cause d'occupations organisatoires en Afrique septentrionale). La réunion était présidée par Edo Fimmen en sa qualité de secrétaire de la F. S. I.

Les autres organisations aussi qui, à côté du Bureau de la F. S. I. et de l'I. T. F. sont représentées dans le Comité d'Action, savoir l'Internationale des Mineurs et l'Internationale des Ouvriers Métallurgistes, étaient représentées par des délégations importantes.

Un programme d'organisation, de propagande, et d'action projeté par le Bureau de la F. S. I. fut approuvé à l'unanimité. Les représentants des trois Internationales ont promis de prêter la plus grande collaboration possible.

Un Comité restreint où siège notre camarade Robert Williams fut nommé et chargé d'élaborer et d'appliquer les mesures de préparation et d'organisation: les membres resteront en contact permanent les uns avec les autres.

D'amples discussions eurent lieu sur la situation créée par l'occupation militaire du territoire de la Ruhr. Quoiqu'il faille constater qu'une action effective des ouvriers contre l'occupation est fortement contrecarrée à cause de la division existante et de la propagande nationaliste, les représentants des mineurs,

ouvriers du transport et métallurgistes se déclarèrent disposés à soutenir, aussi énergiquement que possible, toute action émanant de la F. S. I.

Une conférence des organisations d'ouvriers du transport et de cheminots est déjà convoquée pour une date fort prochaine.

Nous donnerons sous peu des détails là-dessus, soit dans le Bulletin, soit directement aux organisations affiliées.

Pourquoi la Guerre ?

Nous nous rappelons tous encore les paroles trompeuses et les affirmations mensongères par lesquelles on invitait, pendant la guerre, les masses ouvrières à participer à la boucherie :

Il y allait du « droit » et de la « vérité »,
de la défense des petites nations,
du droit des peuples de disposer d'eux-mêmes, etc.

Les résultats de la guerre ont montré combien on avait ainsi trompé les peuples.

Le livre de Fred. C. Howe « Why War » (Pourquoi la Guerre) édité en 1916, par Scribners' Sons, New York, présente sur les causes et les buts de la guerre un exposé assez court, mais qui éouise cependant la matière. L'auteur, qui n'est pas socialiste, n'en est pas moins un chercheur sincère. Il écrit entre autres dans sa préface :

« L'histoire de la guerre, lorsqu'elle sera une fois écrite, montrera qu'il faut en chercher les causes moins dans les conséquences de l'assassinat de l'archiduc Ferdinand que dans les victoires diplomatiques concernant le Maroc et la Turquie et dans les sentiments de revanche qu'elles ont fait naître du côté opposé ; moins dans l'ambition du Kaiser ou du Tsar que dans les succès et concessions réciproques de la haute finance britannique, française et allemande. Les causes en sont à chercher dans la lutte pour l'exploitation des peuples plus faibles, dont pas moins de 140 millions d'âmes, réparties sur un territoire de 10 millions de milles carrés, sont tombées, pendant ces 30 dernières années, sous la domination de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Allemagne.

Ces luttes, soutenues sur une très vaste échelle, amenèrent à l'asservissement de beaucoup de peuples : La création de colonies et de protectorats, la politique d'exclusion, la fermeture de la Méditerranée, la contrainte de la liberté du commerce et du trafic. Elles eurent pour effet des bruits et des soupçons innombrables, de la haine, et l'augmentation des armements pour protéger des placements de capitaux privés. Elles révélèrent des intrigues diplomatiques et des démonstrations de force qui changèrent en conflit mondial un conflit de groupements privés.

Derrière ce groupe de financiers et de chercheurs de concessions, on trouve les Offices des Affaires étrangères et la diplomatie, les maîtres de la guerre et les classes dirigeantes. Ils ont fait cause commune avec les fabricants de munitions et les magnats du commerce. Ces classes contrôlent une grande partie de la presse. Elles influent sur l'opinion publique. Elles contrôlent le mouvement politique. Elles sont les maîtres.

Des capitalistes européens, pour placer leurs suppléments de bénéfices dans des monopoles fructueux, cherchent à se fixer dans toutes les parties du monde. Ils entrent alors en conflit avec d'autres financiers qui recherchent des gains analogues. Les financiers intéressés, pour faire protéger leurs placements de capitaux, leurs emprunts et leurs concessions, réclament le renforcement de l'armée et de la marine. Les Offices des Affaires étrangères et les gouvernements sont impliqués dans ces conflits. Ces antagonismes et ces complications finissent par amener à la guerre qui reste le dernier moyen de régler le conflit. »



Conquêtes sociales dans le domaine des chemins de fer autrichiens.

Représentation du personnel.

Après la révolution et avec la nouvelle organisation politique en Autriche allemande, un changement décisif, et qui a modifié surtout la situation juridique des cheminots, s'est opéré dans toute la législation sociale.

La représentation du personnel surtout, introduite peu après la réorganisation politique, est devenue, dans le domaine de la politique sociale des transports une institution modèle pour toutes les questions du service en ce qui concerne la collaboration des employés et ouvriers. Car on peut dire qu'ainsi la voie a été ouverte conduisant à une nouvelle jurisprudence dans les conditions de service et de travail pour les employés des chemins de fer.

Le principe selon lequel, dans un Etat vraiment démocratique, les conditions de travail aussi du personnel des services publics doivent être révisées à fond, a été décisif pour la création de cette institution, car l'ordre hiérarchique existant jusque là en diverses catégories placées inévitablement les unes au-dessus des autres, dénote un caractère par trop autocratique et se trouve en contradiction flagrante avec l'esprit des législations modernes. C'est pourquoi le but et le rayon d'action de la représentation du personnel ont été clairement définis dans le § 1 de la loi, dont voici le texte :

« Pour sauvegarder les intérêts du personnel, toutes les questions concernant le personnel en général ou certaines de ses catégories, et de plus toutes les affaires de service et de salaires qui, tout en intéressant seulement certains membres du personnel, portent en elles le caractère de stipulations principales, ne sont à régler qu'après entente mutuelle entre les fonctionnaires supérieurs qui les rédigent et les représentants délégués par le personnel en vertu de cette loi. »

Les représentations du personnel se subdivisent d'abord dans les trois sections suivantes : la section des fonctionnaires, y compris les aspirants, les volontaires, ainsi que les employés greffiers la section des fonctionnaires subalternes et des aides, y compris les employés et aides surnuméraires, enfin la section ouvrière, dont font partie aussi tous ceux qui ne sont employés que comme aides temporaires.

Ces sections se divisent de nouveau en sous-groupes qui élisent des délégués, conformément aux dispositions de la loi. Ces délégués se réunissent alors en commissions représentatives pour les catégories suivantes : pour le Ministère des Transports, y compris l'Inspection générale et l'Office d'électrification, pour le Bureau Central du matériel roulant, pour le Bureau des tarifs et des comptes, enfin pour chaque direction des Chemins de fer d'Etat, y compris les bureaux des Chefs des Services.

Pour tous les offices et bureaux mentionnés plus haut, sont à élire pour chaque groupe et ses sous-groupes : 1 délégué à raison de 20 à 50 employés, 2 délégués à raison de 51 à 100, et pour chaque nouvelle centaine, un délégué de plus jusqu'à concurrence de 12 membres et autant de remplaçants.

A la tête de cette organisation se trouve la Commission centrale du personnel, qui sera installée au siège du Ministère des Transports et à laquelle les groupes particuliers des sections enverront leurs délégués. Le § 10 de la loi lui confère des compétences extraordinairement étendues. Ainsi tous les règlements et ordonnances de portée générale touchant le

personnel doivent être soumis à la Commission centrale avant leur promulgation. Dans le cas où le Ministère des Transports et la Commission centrale ne pourraient pas tomber d'accord sur les affaires litigieuses qui pourraient survenir, la décision définitive appartiendra au Conseil de cabinet ou à la Commission des Transports de l'Assemblée Nationale. Pour les affaires de moindre importance concernant le personnel, la loi prévoit, en cas d'urgence, une procédure dite accélérée; aux termes du § 11, le président de la Commission, par simple entente avec le Directeur de l'Office en question, pourra donner une solution à la question pendante, qui devra être ensuite présentée à la prochaine séance de la Commission.

C'est là, certainement, pour le personnel une disposition importante et conforme aux conceptions juridiques modernes, car elle supprime radicalement et définitivement la voie hiérarchique, surannée, pénible et, la plupart du temps inutile, à l'employé.

Il est naturellement important aussi de noter que les membres des Commissions ne pourront pas être poursuivis en vertu de n'importe quel règlement disciplinaire que ce soit pour des actes ou paroles commis dans l'exercice de leur fonction, mais seront seulement, tout au plus, passibles de la législation commune.

Déjà ces quelques dispositions principales qui ont présidé à la création de la représentation du personnel montrent que le caractère juridique des conditions de service et de travail introduites dans le domaine des chemins de fer avec la réorganisation politique, a été adapté aux conceptions juridiques modernes.

Ainsi l'employé des transports est devenu, dans le service aussi, un citoyen libre et les prescriptions disciplinaires, qui avaient subsisté jusqu'alors et dans lesquelles on flairait encore quelques traces moyen-âgeuses de l'Inquisition, ont perdu complètement leur efficacité.

En trois années d'activité, la représentation du personnel, à diverses reprises, a fait brillamment ses preuves, car non seulement on a pu régler sans difficulté un grand nombre d'affaires personnelles dans l'intérêt des employés intéressés, mais, ce qui est bien plus important, on a pu aussi, sans trop de froissements, donner une solution pacifique à une série de conflits et de différends de principes.

La nouvelle institution a rendu des services particulièrement utiles lors de la préparation et de la discussion de nouvelles lois, comme ce fut le cas p. ex. pour la dernière loi sur les salaires que l'Assemblée nationale ne liquida qu'après avoir entendu les vœux des délégations du personnel. La loi sur la réduction du nombre des fonctionnaires, votée récemment par l'Assemblée Nationale, tient également compte de cette réforme et stipule expressément qu'on ne pourra procéder à la réduction du nombre des fonctionnaires qu'après entente avec les délégations du personnel. De la sorte, certaines précautions sont prises pour que cette mesure nécessaire puisse se réaliser tout en sauvegardant les intérêts légitimes du personnel.

Il est sans doute inutile de souligner que cette nouvelle organisation politico-sociale a été fréquemment attaquée du côté capitaliste, et qu'on lui a reproché d'avoir créé un Etat dans l'Etat. Mais il est cependant tout à fait hors de doute que c'est grâce à cette institution que nombre de luttes sociales ont pu être évitées et qu'ainsi l'Etat et l'Economic nationale ont pu s'épargner des chocs plus violents. Sur la base de cette institution, le passage de l'ancien Etat autoritaire à une constitution moderne et démocratique s'est effectué également sans accroc dans le domaine des chemins de fer, et ainsi toutes les conditions fondamentales sont là pour la création d'une nouvelle juridiction des chemins de fer conforme à l'esprit contemporain.

F. Lill.

Salaires dérisoires dans les chemins de fer électriques hongrois et dans les chemins de fer.

Ce ne sont pas seulement les circonstances politiques effroyables qui rendent la vie amère aux employés des Transports et du Trafic mais encore l'état des salaires.

Les salaires sont fixés par le ministre du commerce selon son gré, et restent bien inférieurs aux salaires des employés qui ont autorisation de s'organiser.

D'après de dernier règlement, voici les salaires horaires de base que reçoivent les ouvriers d'atelier :

Ouvriers spécialisés	12,80—25,40 couronnes
Ouvriers qualifiés de 1ère classe	11,60—21,80 couronnes
Ouvriers qualifiés de 2ième classe	8,10—13,20 couronnes
Ouvriers (hommes)	8,50—11,50 couronnes
Ouvriers (femmes)	4,90— 8,10 couronnes

Les autres employés des chemins de fer reçoivent après 10 ans de service :

Ouvriers qualifiés	9,60 couronnes
Ouvriers 1ère classe	7,50 couronnes
Ouvriers 2ième classe	6,90 couronnes
Femmes	4,50—4,80 couronnes

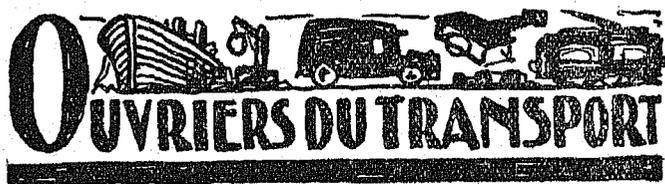
Une allocation de renchérissement est jointe à ces salaires :

12,60 couronnes aux ouvriers qualifiés,
10,40 couronnes aux ouvriers de 1ère et de 2ième classe,
8,60 couronnes aux femmes.

Ces salaires montrent que les ouvriers reçoivent en moyenne un salaire d'environ 15—30 c. par heure et un salaire journalier d'environ 150 à 300 c. Aujourd'hui, un kilo de pain coûte 132—150 c., ainsi ces salaires sont loin de suffire à se prouver la nourriture nécessaire la plus importante.

Après la dictature des Soviets, des centaines et des centaines d'ouvriers engagés dans les chemins de fer électriques furent licenciés sous prétexte qu'ils étaient communistes. Plusieurs centaines furent punis de révocation et 500 à 600 employés qui, sous le régime de la dictature, ne s'étaient pas mis en avant mais qui simplement ne plaisaient pas au gouvernement actuel, furent mis de force à la retraite, malgré leurs aptitudes parfaites au travail. Après 25 à 30 ans d'une lourde besogne, ils reçurent une pension dérisoire. Il y en eut parmi eux qui reçurent 1200 c. par mois, c. à d. la valeur de 8 Kg. de pain. On les obligea de rendre leurs vêtements de service, leur casquette et leurs souliers. Ce n'est qu'après bien des efforts qu'on a permis à ceux qui ne possédaient rien autre de garder leurs vêtements. Mais on leur refusa les prix de faveur pour la farine et le pain.

Maintenant ces ouvriers qu'on a mis de force à la retraite ont entrepris des démarches pour améliorer leur situation. Ils demandent ou bien d'être retraités convenablement ou bien d'être réengagés dans leur ancienne place. On leur répondit que les chemins de fer électriques étaient vendus et que la solution de ces questions appartenait à la nouvelle direction. Il faut attendre maintenant et voir si la nouvelle direction fera droit aux réclamations légitimes de ces ouvriers durement atteints.



Ouvriers du Transport

La fin du conflit dans les ports d'Anvers.

Le conflit dans les ports d'Anvers est terminé. Le salaire de 20 francs a été porté à 22 frs., et celui de 22 frs. actuel à 23 et 24 francs. Les déchargeurs de charbon auront 28 frs. au lieu de 26. La convention aura effet rétroactif jusqu'au mercredi 10 janvier 1923.

Dans notre prochain numéro, nous espérons pouvoir donner un aperçu complet des causes et effets du conflit au sujet duquel nous avons demandé des renseignements à notre Union belge des Transports.

Au moment où ce numéro est sous presse, nous sommes encore sans nouvelles de notre Union-sœur.

Navigation.

Hambourg, Anvers, Rotterdam, Copenhague.

Les chiffres du trafic dans les ports Hambourg, Anvers, Rotterdam et Copenhague pour 1921—1922 sont comme suit :

Hambourg		Anvers		
Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	
1922 =	10.838	13.005.089	8.323	12.775.955
1921 =	8.843	9.572.821	8.076	11.033.125
Écart +	1.995	+ 3.432.268	+ 247	+ 1.742.830

Rotterdam		Copenhague		
Navires	Tonnage	Navires	Tonnage	
1922 =	8.418	12.262.694	11.911	3.900.000
1921 =	8.060	10.865.126	10.663	3.500.000
Écart +	358	+ 1.397.568	+ 1.248	+ 400.000

Espagne.

Dans notre Bulletin, d'Information du 15 décembre, nous avons annoncé que le Comité Exécutif de la « Velocidad », Union des Chauffeurs, avait accepté la décision du Congrès de la Confédération Générale espagnole du Travail de la fusionner avec l'Union Générale des Cochers de Madrid.

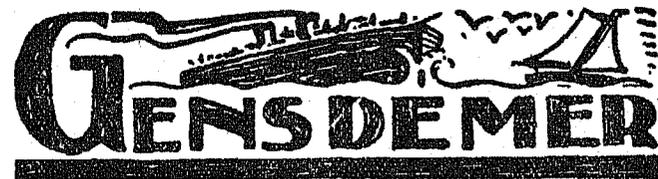
Le 14 décembre, un Congrès général extraordinaire de l'Union des Chauffeurs (La Velocidad) a approuvé l'action du Comité Exécutif et nommé un Comité chargé de passer à l'exécution.

Vu le fait que l'Union des Chauffeurs a été en vive opposition avec l'Union des Cochers pendant ces dernières années, quelques passages des instructions données à ce Comité sont dignes d'être mentionnés :

Dans le but de travailler à la cause de l'unité et pour empêcher que des intérêts personnels viennent troubler le cours des négociations, il lui est enjoint de s'abstenir de toute controverse, d'ignorer toute insinuation quelconque, de mettre un terme à toutes les hostilités, de mettre de côté toutes les différences, de désarmer les rancunes, de ne pas répondre à quelque fausse accusation que ce soit, et de ne se servir que

de tout ce qui peut tendre à amener l'union des deux organisations, aux conditions posées par le Congrès de la Confédération Générale du Travail.

Un peu plus de cet esprit-là et l'unité de front sera un fait accompli.



Gens de Mer

Norvège.

Résiliation du Contrat Collectif par les armateurs.

Comme nous l'avons déjà écrit dans un des numéros précédents de notre Bulletin, les armateurs ont dénoncé le contrat avec l'Union norvégienne des Marins, qui expirait, en vertu d'une sentence de la Commission d'Arbitrage obligatoire, le 15 janvier 1923.

Les efforts des armateurs norvégiens ont pour but de détruire l'Organisation ouvrière.

L'Association de la Navigation (des armateurs) a expédié une circulaire où l'on conseille de faire signer aux ouvriers un contrat stipulant 20 % de réduction de salaires et ayant 3 mois de validité.

De cette façon, les armateurs essayent de supprimer le contrat collectif et d'introduire des contrats personnelles, afin d'éviter des contrats qui puissent être soumis au Tribunal d'Arbitrage.

Notre Union des Marins et Chauffeurs norvégiens conseille à ses membres de ne pas conclure de contrats personnels.

Les armateurs norvégiens se sont affiliés maintenant déjà à l'International Shipping Federation pour renforcer leur position, donnant ainsi un exemple à ces groupes-là d'Ouvriers du Transport qui sont restés hors des rangs de l'I. T. F., n'importe où ils se trouvent.

..

Comme suite à la notice précédente, nous avons la joie de constater que la Fédération allemande des Transports (section des marins) vient d'adresser l'appel suivant à ses membres et spécialement à tous les marins :

Attention ! Marins ! Attention !

Les armateurs viennent d'annoncer aux marins norvégiens la résiliation du tarif qui règle les salaires des hommes de pont, du personnel de la machine et des aides. Les armateurs veulent rabaisser encore plus les salaires de nos camarades norvégiens, bien que dès aujourd'hui ces salaires leur soient insuffisants pour se nourrir eux et leurs familles. Les armateurs ont donné ordre d'enrôler les équipages jusqu'au 15 janvier d'après l'ancien tarif encore.

Les salaires doivent être abaissés après le 15 janvier 1923. L'action des armateurs semble réglée par des conventions internationales très précises : Après l'attaque des armateurs hollandais, voici celle des armateurs norvégiens et suédois.

Camarades, le combat des marins norvégiens est aussi le vôtre ! Qu'aucun ne se laisse duper par le change ! Au front unique du capital international des armateurs, opposons le front unique des marins internationaux !

Nous attendons de tous les marins allemands qu'il s'agisse des hommes de pont, du personnel de la machine ou des aides, qu'ils se solidarisent dans la lutte. Qu'ils ne trahissent pas leurs camarades norvégiens.

Il est probable que les lieutenants norvégiens techniques et nautiques seront également impliqués dans la lutte. Le devoir des lieutenants allemands techniques et nautiques sera de se solidariser avec leurs camarades norvégiens.

Vive la Solidarité Internationale !

Les demandes relatives à la lutte des marins norvégiens seront reçues par les Fédérations suivantes :

Norsk Matros og Fyrbøterunion,

A. Beyes, Hamburg 9, Rothesoodstr. 8, Tel.: Merkur 381.

Fédération allemande des Transport, section des marins.

Cette intervention favorisera dans une large mesure la lutte de nos camarades norvégiens contre l'abaissement des salaires.

*
**

Projet de loi sur le Contrôle des Marins des entreprises maritimes.

Le 6 décembre, une Commission a été instituée par la loi qui devait préparer, outre une enquête générale sur la possibilité et la désirabilité du contrôle ouvrier, un projet de loi concernant le contrôle des Marins dans les entreprises maritimes. Comme expert dans la Commission des Marins fut nommé e. a. le camarade Oskar Nilsen.

Il paraît que les armateurs et les officiers supérieurs n'ont pas beaucoup de sympathie pour ce contrôle. Probablement que l'accalmie après la tempête révolutionnaire est cause de cette attitude réactionnaire. Pourtant, on a élaboré un projet qui a été adopté par une majorité des voix. Le projet de loi est subdivisé en deux chapitres : le premier traitant des Hommes de Confiance, le deuxième du Conseil de Navigation.

Pour l'élection des Hommes de Confiance, il est stipulé que deux hommes de confiance seront élus pour les navires norvégiens ayant un équipage de 8 hommes au moins, c. à. d. 1 pour les officiers et 1 pour le personnel subalterne. Si le nombre des hommes est supérieur à 20, le personnel des machines peut choisir également un homme de confiance pour eux. Peuvent prendre part aux élections tous ceux qui ont l'âge de 18 ans ; peuvent être élus hommes de confiance ceux qui ont le droit de prendre part aux élections, sont âgés de 21 ans et ont été occupés pendant trois ans, dont 1 an sur les navires norvégiens.

Les devoirs de l'homme de confiance sont e. a. de surveiller les prescriptions hygiéniques, la discipline et l'ordre et l'application des stipulations légales en vigueur, des stipulations administratives etc., et l'exécution des contrats collectifs.

S'il y a des plaintes fondées, l'homme de confiance doit se mettre en relations avec le capitaine.

Le capitaine est obligé de délibérer avec les hommes de confiance sur le licenciement ou congé d'hommes de moins que cela ne soit la conséquence d'un arrêt du navire ou de réparations.

Conseil de la Navigation.

Dans la capitale, il faudra instituer un Conseil de la Navigation nationale dont les frais seront supportés par l'Etat.

Ce conseil se compose de 4 membres nommés par les Organisations des armateurs ; 1 par les Assurateurs maritimes ; 4 par l'Union des capitaines ; 4 par une Organisation d'officiers subalternes, c. à. d. 2 par l'Union des seconds et lieutenants norvégienne et 2 par l'Union des Mécaniciens, et 6 par l'Union des Matelots et Chauffeurs norvégiens.

Les membres sont élus pour 3 ans, doivent avoir été occupés pendant 3 ans dans la navigation et avoir l'âge de 23 ans au moins.

Le Conseil de la Navigation a pour devoir d'être conseil du département gouvernemental en question, dans les questions intéressant la navigation. Avant tout, ce Conseil devra veiller à un bon développement de l'instruction, à un contrôle, dans l'intérêt collectif, de la navigation et au développement des moyens techniques et l'introduction d'améliorations de l'entreprise et aux méthodes de travail pratique.

Une fois par an, le Conseil se réunit et sa session ne dépassera pas une durée de 14 jours. Il détermine lui-même l'ordre du jour de l'assemblée. Les membres sont obligés de prendre part aux assemblées. En cas d'empêchement, les membres sont tenus d'envoyer un suppléant. Les réunions sont publiques.

Il faut bien penser que tout ceci n'est encore qu'un projet qui doit être soumis au Parlement. Espérons qu'on réussira à réaliser cette première mesure en faveur du contrôle ouvrier.