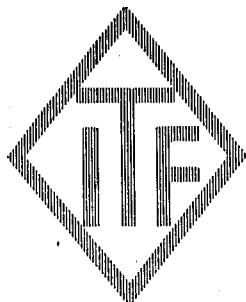




FASCISME

N° 12

Amsterdam, le 15 juin 1935.



Les bénéfices de guerre sont assurés. (I.T.F.) " Les récents événements de la politique européenne: la réintroduction du service militaire obligatoire en Allemagne, l'accord réalisé à Stresa entre la France, la Grande-Bretagne et l'Italie, la condamnation de l'Allemagne par la Société des Nations, les accords franco-russes etc. — tout cela signifie moins une prévention qu'une stabilisation du danger de guerre.

Il n'est plus question de désarmement. Dans tous les pays l'industrie sanglante des armements est prospère; toutes les fabriques d'avions et les laboratoires de gaz asphyxiants fonctionnent à plein rendement. Les grands seigneurs du capital international des canons (l'Allemand) Krupp, (le Français) Schneider, (l'Anglais) Vickers etc. ont tenu une conférence à Biarritz et se sont partagé le monde. La France a fourni le minerai et la Grande-Bretagne le nickel pour les engins de mort fabriqués par l'Allemagne. Les fronts futurs sont encore incertains, mais dès aujourd'hui les bénéfices de guerre sont assurés.

("Der Kampf", revue socialiste paraissant à Prague.)

On fait la grève. (I.T.F.) Dans le Troisième Reich les grèves sont interdites; néanmoins on y fait la grève. Ceux qui dirigent une grève sont menacés du camp de concentration et des chambres de torture de la Police secrète de l'Etat; tous les grévistes sont menacés du chômage en permanence. Malgré cela les travailleurs commencent à s'opposer à des avilissements ultérieurs. Depuis le début du printemps une espèce de vague de grèves passe sur le pays.

Le poids de la terreur brune pèse encore trop lourdement sur les travailleurs pour qu'ils se risquent à une lutte ouverte pour obtenir des améliorations; les mouvements de résistance se limitent généralement à une opposition contre de nouveaux avilissements. Nous avons déjà mentionné les grèves dans les camps des travailleurs affectés à la construction des autostrades de même que les mouvements de grève contre les versements "facultatifs". Dans de grandes entreprises les travailleurs de certains services ont déposé le travail en bloc pour protester contre des avilissements des salaires aux pièces. Dans les entreprises petites et moyennes le personnel s'est opposé à des réductions et à présent il est déjà question de grèves contre le chômage. Les nationaux-socialistes réclament, afin de faire des économies sur les allocations de chômage, l'introduction du chômage partiel dans une telle mesure que le revenu hebdomadaire

dépasse à peine le taux de l'allocation de chômage. Les travailleurs réagissent à présent contre ces méthodes. Dans la Ruhr, les ouvriers de plusieurs mines ont refusé ces dernières semaines de descendre tant que le nombre des jours de chômage forcé ne serait pas réduit. Ils ont fait la grève pour un revenu hebdomadaire assuré. Dans tous les cas dont nous avons eu connaissance, ces mouvements ont eu du succès, souvent après quelques heures déjà.

Les Nazis cherchent à étouffer la rumeur de ces mouvements de grève. C'est pourquoi la terreur dans les entreprises a été rendue plus rigoureuse, car la dictature veut empêcher par tous les moyens que les mouvements de résistance isolés aboutissent à une grève plus ample menée avec détermination.

Une fête populaire sans peuple : "La journée de la navigation allemande" (I.T.F.) Les 25 et 26 mai dernier, le parti nazi a organisé à Hambourg une "Journée de la navigation maritime allemande". Une semaine d'avance déjà, le public devait acheter "facultativement" dans tout le Reich de petits insignes coûtant 20 pfennigs. Le suppléant de Hitler, le ministre Hess, et le ministre de la Propagande, le Dr. Goebbels, se rendirent à Hambourg pour y insister dans des discours sur les liens unissant la dictature et la navigation. Les grandes sociétés d'armement, avant tout la "Hamburg Amerika Linie", la "Hamburger Sud" et la "Afrika Linie" avaient eu soin d'assurer une "réception excellente", même selon l'avis des Führer nazis, pourtant gâtés. Les armateurs allemands se disent qu'ils pourront facilement retrouver les dépenses faites pour de pareils banquets et festivités, du fait que de plus en plus des matelots formés doivent embarquer sur des navires allemands pour la solde d'un matelot léger et des matelots légers pour la solde d'un mousse.

Les travailleurs, aussi bien que la bourgeoisie protestèrent chacun à sa façon contre tout ce tam-tam. Deux jours avant la Journée de la navigation allemande, les dirigeants des bourses de commerce de Hambourg se réunirent et constatèrent sans beaucoup de phrases les résultats de la politique nationale-socialiste pour la navigation et le commerce: "A la bourse des cafés, les transactions internationales ont totalement cessé à la suite de l'interdiction d'exportation des devises. Le maintien du commerce de transit à la bourse des sucres devient de plus en plus difficile..... A la bourse des métaux les restrictions imposées par les mesures économiques ont rendu impossible toutes les nouvelles affaires à terme. Il en est de même pour le marché du caoutchouc dont les stocks ont considérablement diminué l'année passée, à cause de la pénurie de devises étrangères. Le marché du coton est immobilisé depuis un certain temps déjà à cause des prescriptions relatives aux devises. Pour le commerce hambourgeois d'importation des céréales, les transactions de transit sont devenues pour ainsi dire impossibles."

Les ouvriers hambourgeois qui ressentent de manière directe les effets de "l'autarchie" nationale-socialiste, ont protesté d'une manière non moins impressionnante. Pendant une semaine entière, on a essayé de vendre à Hambourg à 50 pfennigs les cartes d'entrée pour la réunion de Goebbels. La vente était misérable. Le jour de la réunion le prix d'entrée fut abaissé à 30 pfennigs, sans que cela augmente sensiblement le débit. Le soir même de la réunion, les mandataires du parti nazi parcouraient les rues du quartier où se trouvait le local de réunion, distribuant des entrées gratuites à tous les passants. Des femmes rentrant avec leurs enfants, après avoir fait les courses de ménage, furent forcées à participer à la réunion. Malgré tout cela, la salle qui peut contenir 30.000 personnes n'était pas remplie à moitié. Il n'y avait que 2 à 3 mille auditeurs en civil. Le reste était constitué par des groupes en uniforme arrivant en rangs serrés.

Dans le meeting, le ministre de la Réclame, furieux, racontait: "Personne n'a le droit de se livrer à des critiques!" Seulement les ouvriers se souciaient bien peu de cette interdiction. Lorsque, le dimanche, le suppléant de Hitler devait prendre la parole, 95.000 seulement étaient présents à la "manifestation monstre" et d'après les informations de la police, il n'y avait qu'"environ" 25.000 représentants des groupes des ouvriers et des marins du Front du travail. Cette communication officielle en dit assez long à elle seule. Le fait toutefois que des milliers d'ouvriers, employés et marins au service de la "Hapag", 70 hommes, en tout et pour tout, ont paru à cette démonstration "maritime", que d'un nombre d'autres entreprises hambourgeoises et de plusieurs bateaux amarés dans le port, seul le président des cellules d'entreprise était là, sans aucun de ses assistants, constituait une démonstration particulièrement impressionnante.

Le chef de la "section de la navigation maritime dans l'organisation du N.S.D.A.P. pour l'étranger" déclara dans son discours qu'au moment de l'avènement de Hitler 3.000 marins seulement étaient membres du parti. A présent toutefois (grâce aux mesures de pression) il y a environ 20.000 marins allemands, soit le tiers à peu près de tous les travailleurs maritimes qui sont membres du parti."

La "Journée de la navigation allemande" a démontré que la majorité des marins poussés par la force dans les organisations jaunes pensent exactement de la même manière que les 2/3 des travailleurs maritimes allemands qui depuis 2 ans 1/2 déjà résistent au national-socialisme.

Hitler craint les ouvriers. (I.T.F.) Le 19 mai la première section des autoroutes allemandes a été ouverte au trafic. Le réseau projeté de 7000 km. de routes exclusivement réservées aux autos et de 43.000 km. de routes existantes élargies et améliorées, est d'une importance capitale pour l'armée allemande motorisée. Lors de l'inauguration du premier tronçon Francfort s/M.-Darmstadt on a, à titre d'essai, transporté, dans 175 camions, 4.000 ouvriers afin de prouver aux représentants militaires l'efficacité de la construction. C'est bien ainsi d'ailleurs que les ouvriers allemands ont compris la signification des autoroutes. Sur la partie où devait passer Hitler on avait tracé sur le sol des inscriptions qui réclamaient du pain à la place d'armements a.a. une phrase disant : "Adolf, si tu nous conduis dans une guerre, nous t'enverrons dans l'autre monde!" Les caractères avaient été peints si solidement, qu'il fut impossible d'enlever l'inscription à temps. La police qui inspectait nerveusement tout le terrain, découvrit qu'une tour en bois du haut de laquelle la description de la solennité devait être radiodiffusée, avait été en partie sciée à sa base et qu'un nombre de haut-parleurs avaient été rendus inutilisables. En toute hâte on rassembla 90.000 hommes des S.A. et S.S., les plaçant l'un à côté de l'autre le long de la route, un sur trois tourné du côté du public, afin de protéger Hitler contre l'affection des ouvriers de même qu'autrefois les cosaques protégeaient les tsars.

Dans les discours, de prudentes concessions étaient faites aux ouvriers. On reconnaissait devant ces travailleurs aux salaires de famine qui avaient construit les routes sur lesquelles circulaient les voitures élégantes des bonzes bruns, qu'ils avaient dû travailler "contre un maigre salaire", "souvent même sans avoir les vêtements et chaussures nécessaires" (discours du Dr. Todt, inspecteur général des routes allemandes et du Statthalter Sponger). Le Dr. Todt avait reçu en cadeau de Hitler, comme signe d'appréciation, une coûteuse automobile, les ouvriers pouvaient rouler le long de la garde du corps derrière laquelle stationnait l'auto du "Führer".

Hitler rentra de Francfort en train spécial. Son auto retourna à vide. On ne pouvait pourtant pas garder toutes les routes...

La force par les saucissons! (I.T.F.) L'activité du Front allemand du Travail a au fond été refoulée sur deux terrains, celui de la société récréative "Kraft durch Freude" (La force par la joie) et celui de l'action de propagande "Schönheit der Arbeit" (La beauté du travail). La société récréative organise des voyages et des soirées à spectacle varié, la "beauté du travail" s'occupe de l'hygiène dans les cabinets d'aisance et de l'acquisition de portraits de Hitler, qu'elle fait placer dans les vestiaires et les cantines.

A côté de cela, le Front du travail fait de la "communauté populaire". Sur son initiative, on organise des "soirées de camaraderie" où Monsieur l'employeur fait un discours, peut-être il va jusqu'à danser avec la femme d'un de ses ouvriers. Vu toutefois que les employeurs et financiers ne songent pas à limiter leurs profits au bénéfice des ouvriers, la "communauté populaire" est transférée aux heures de loisir; dans l'entreprise rien n'est changé.

Pendant quelques mois le Front du travail a tâché de faire organiser ces "soirées de camaraderie" par "Kraft durch Freude" avec l'argent des employeurs. Les réunions organisées par le Front du travail sont cependant fréquentées tellement à contre-cour, que les employeurs préfèrent prendre eux-mêmes l'organisation en main. Pourtant les ouvriers ne se rendent pas non plus de leur plein gré à ces "soirées de camaraderie!"

C'est pourquoi les employeurs, qui ont besoin de commandes de l'Etat, tâchent d'obtenir une bonne fréquentation de leurs soirées au moyen de cartes de contrôle ou de bière gratuite. Plusieurs entreprises

surpassent ce faisant la Société "Kraft durch Freude". Le chantier de constructions maritimes "Deutsche Werft A.G." à Hambourg, transformé à présent au service des armements, a distribué pour sa dernière "soirée de camaraderie" des invitations qui étaient en même temps un bon permettant à chaque visiteur de se faire servir un pot de café avec des gâteaux, un saucisson au jambon avec une salade de pommes de terre et deux demi-bocks ou un grand.

Le personnel invité par Monsieur le chef d'entreprise devait amener les membres de sa famille, écouter patiemment un discours du chef d'entreprise et de sa créature, le président du Conseil de confiance, et se laisser ensuite jouer jusqu'à deux heures du matin de la musique de danse par des orchestres des S.A. La direction toutefois n'ayant qu'une demi-confiance en l'attirance des saucissons nazis, avait par mesure de prudence, loué des salles pouvant contenir tout au plus le quart du personnel.

Il faut savoir que lors des élections des conseils de confiance il y eut à la "Deutsche Werft" 30% d'opposition et le nombre de ceux qui ont protesté en s'abstenant n'a pas été rendu public.

La propagande au moyen de "la force par la joie" avait failli. La "force par les saucissons" donnerait-elle de meilleurs résultats?

Les réductions ne sont plus camouflées. L'attaque du Dr. Schaacht contre les cheminots. (I.T.F.) La dictature nazie ne s'est pas encore risquée sur toute la ligne à une réduction ouverte des salaires bruts. Dans la plupart des industries, la réduction des salaires a été laissée aux soins du chef de l'entreprise; le contrat d'entreprise l'autorisait depuis le 1er mai 1934 à établir des "salaires selon le rendement". Les salaires nets par contre ont partout été sensiblement réduits: par des impôts accrus, par des versements "facultatifs", par des cotisations "facultatives" à une quantité innombrable d'organisations, par des cadeaux "facultatifs" offerts à des bonzes nazis à l'occasion de leur anniversaire, de leur mariage, du baptême de leurs enfants et de jubilé quelconques. La puissance d'achat des salaires a été diminuée davantage par l'augmentation du coût de la vie.

Les ouvriers nationaux-socialistes remarquent tout aussi bien ces diminutions de leurs revenus que les anti-fascistes. Dans de nombreuses entreprises les travailleurs se sont à présent unis pour résister contre de nouveaux avilissements. La sympathie de la population va toujours aux ouvriers luttant contre le régime de famine du national-socialisme. Le parti national-socialiste a réussi jusqu'à présent à se tirer d'affaire en donnant dans les différents cas à l'employeur la faute des réductions. Les employeurs finalement en veulent pour leur argent. Ils désirent avoir le droit de pratiquer ouvertement des réductions de salaires sans tenir compte des besoins de la propagande nazie. Ils veulent forcer le cabinet hitlérien à donner l'exemple d'une réduction. Ils réclament l'introduction de réductions de salaires dans la plus grande entreprise allemande (la plus grande entreprise du monde) la Reichsbahn. Une réduction des salaires des 357.000 ouvriers des chemins de fer et des traitements des 274.000 employés et fonctionnaires devra déclencher la troisième vague de réduction: après la diminution des salaires nets par les retenues "facultatifs", après la réduction des salaires réels par le renchérissement de la vie, la réduction des salaires nominaux.

Les employeurs ont adroitement opéré. La situation financière de la Reichsbahn allemande est catastrophique. Dans tous les pays les chemins de fer se ressentent durement de la crise économique et de la concurrence de l'automobile. Dans le Troisième Reich cependant la Reichsbahn a été tout simplement pillée par les Nazis sans aucun égard. Elle a été contrainte à transporter au-dessous du prix coûtant l'armée brune du parti, la société récréative "Kraft durch Freude", les participants aux congrès et aux parades du parti et du Front allemand du travail. Elle a dû financer la propagande touristique à l'étranger: "Afin de donner, selon l'esprit des désirs du gouvernement du Reich, aux étrangers l'occasion d'apprendre à connaître la nouvelle Allemagne; de vastes réductions de tarif ont été accordées aux étrangers qui voyagent en Allemagne" (rapport annuel de la Reichsbahngesellschaft). Les deux tiers des personnes transportées par la Reichsbahn (64%) ont voyagé à des tarifs réduits. Les recettes par voyageur-kilomètre ont diminué jusqu'à 2,63 pfennigs. Le trafic-marchandises a été grevé plus lourdement encore; par les "égards aux besoins de l'Etat". La Reichsbahn a dû dépenser environ 24 milliards de marks pour des transports à tarif réduit au profit des

batailles du travail, du secours d'hiver et des cités-jardins. Au profit des armements, elle a dû à nouveau transporter à des tarifs déficitaires du bois, des minerais et des pyrites. Afin de transférer le mouvement de marchandises des ports hollandais aux ports allemands, des tarifs spéciaux ont été appliqués. De telle sorte 66% environ de tout le trafic-marchandises a dû avoir lieu à des tarifs réduits.

A part cela la Reichsbahn devait encore financer la Bataille du Travail. Sur ce terrain toutefois, les bureaucrates de la Reichsbahn ont fait du sabotage dans la mesure de leurs forces. La propagande nazie a encore proclamé fin mars 1935 (rapport de la société pour travaux publics) que la Reichsbahn avait affecté jusqu'à fin 1934 900 millions à des travaux et que pour 1935, un programme complémentaire d'un milliard et demi était prévu. Le rapport de la Reichsbahn écrit, deux mois plus tard, qu'en 1934 on avait consacré à des investissements que 236 millions et que pour 1935 une dépense de seulement 420 millions était prévue, c'est-à-dire pas même le tiers de la somme mentionnée par la propagande.

La situation financière de la Reichsbahn est grave: ses dernières réserves sont épuisées. Dans son rapport annuel la direction formule des avertissements: "Les chiffres de clôture démontrent les difficultés qui menacent les finances de la Reichsbahn. Pendant les années écoulées la Reichsbahn a pu se tirer d'affaire avec les réserves faites autrefois. A l'avenir, elle devra financer tout des excédents d'exploitation et tâcher, pour peu que possible, de rassembler de nouvelles réserves. Elle observera par conséquent une gestion prudente et devra aussi se préoccuper d'une délimitation plus rigoureuse de son champ d'activité". En 1934 il a encore été possible en exigeant du personnel le maximum, de terminer l'exercice avec un excédent d'exploitation de 24 millions. Seulement, la Reichsbahn aurait dû disposer de 186 millions pour pouvoir faire face à toutes ses obligations financières. Pendant les quatre premiers mois de l'année en cours, la situation s'est encore aggravée; les recettes sont restées de 81 millions au-dessous des prévisions et on craint pour 1935 un déficit d'exploitation de 100 millions.

C'est ici qu'intervient le patronat réclamant un assainissement de la Reichsbahn aux frais du personnel. L'organe du Dr. Schacht "Der Deutsche Volkswirt" déclare: "Vu l'importance prédominante des frais de personnel, il s'agit d'envisager la question de savoir s'il ne convient pas finalement ici d'équilibrer les comptes--fait analogue, sinon dans la même mesure, de ce qui s'est produit hélas ces dernières années dans la navigation maritime où une réduction des salaires a été rendue nécessaire (N° du 24 mai 1935).

La Reichsbahn a déjà commencé à grever son personnel. Les deux années écoulées, le nombre des fonctionnaires a déjà été réduit de 28.000 pour réaliser "une plus grande souplesse"; les ouvriers peuvent être congédiés avec un court délai de préavis, mais les fonctionnaires ont droit à une pension de retraite. La Reichsbahn espérait pouvoir amortir par un emprunt à long terme les 860 millions de traites à courte échéance émises pour financer les travaux pour combattre le chômage, traites au moyen desquelles des investissements à long terme étaient financés. Elle ne peut toutefois pas obtenir de prêt à long terme; c'est pourquoi elle a pris 100 millions dans la caisse de retraite des ouvriers de l'administration de laquelle les représentants du personnel ont été éloignés. 150 millions font encore défaut à la Reichsbahn pour mettre son programme à exécution et environ 280 millions pour couvrir le déficit probable. Où faut-il qu'elle prenne ces sommes? Ces 430 millions correspondent à peu près au quart des dépenses faites pour le personnel en service actif. Les employeurs, avec le Dr. Schacht comme chef de file, réclament une compression des frais de personnel. Si en effet les cheminots allemands ne trouvent pas le moyen de parer ces menaces, les employeurs auront libre jeu sur toute la ligne.

La misère des masses. (I.T.F.) L'organe de la haute finance anglaise (The Economist, N° du 3 juin) adopte même l'avis qu'en Autriche "avec le coût de la vie élevé, une réduction des salaires ne saurait entrer en ligne de compte". La dictature chrétienne par contre soutient les prix usuriers des cartels et réduit en même temps les salaires.

L'impôt sur la saccharine bon marché a été doublé afin de forcer les masses à acheter du sucre à un prix exorbitant. Les raffineries de sucre ont distribué l'année écoulée de 10 à 15% de dividendes; leurs bénéfices réels s'élevaient (suivant indication de l'organe gouvernemental "Die Reichspost") à 40%. Il y a quelques semaines

un cartel a été fondé pour la margarine qui a immédiatement fait monter les prix par bonds. Le cartel de la margarine se trouve sous une protection particulière. Il a accordé des rabais spéciaux à la Maison Gabler et Monsieur Gabler est le beau-père du ministre du Commerce Stockinger. Le prix du savon de ménage a été augmenté par le cartel du savon de 20%. Le cartel du papier a augmenté les prix de 20%, celui de l'essence a fait accroître de 16 millions les bénéfices des importateurs (suivant des renseignements de la presse gouvernementale). Le gouvernement fasciste favorise ainsi l'augmentation du coût de la vie et il tolère des réductions incessantes.

Le syndicat unique fasciste a à présent, sans demander l'avis des travailleurs, signé un nouveau contrat collectif pour les peintres en bâtiment et les vernisseurs. Les nouveaux salaires se trouvent à 12% au-dessous des anciens taux prévus dans le contrat collectif conclu dans le temps par le syndicat libre des ouvriers du bâtiment. Voici quelques-uns de ces taux (en schillings par heure):

	<u>Autrefois</u>	<u>A présent.</u>
Ouvriers peintres les premiers trois mois après l'apprentissage	1.-	0,88
Ouvriers peintres la première et la deuxième année	1,30	1,14
Ouvriers peintres la troisième année	1,44	1,26
Ouvriers peintres après la troisième année	1,62	1,42
Ouvriers auxiliaire les deux premières années	1,30	1,14
Ouvriers auxiliaires après deux années	1,62	1,23

(1 schilling = env. 3 frs fr.)

Pour les mineurs de la Styrie, les salaires ont également été fortement déprimés les deux derniers mois.

Le salaire maximum touché par un mécanicien de machine fixe au puits Woditzki a été réduit de 7 à 8 schillings à 6,40 sch. par jour. Les mineurs spécialisés ne reçoivent plus que 6,10 sch. par journée de travail. Pour la majorité le salaire a été baissé à 5,75 sch. La prime de rendement a été supprimée et la prime des paqueurs a été réduite de 30%.

Le résultat de cette politique "chrétienne" est une terrible misère des masses. Suivant la statistique de l'Institut autrichien pour l'étude des conjonctures, le débit d'objets usuels a baissé de 15%, celui de denrées alimentaires de 8,5%, celui d'articles de confection de 13%, celui de chaussures de 16% et celui d'ustensiles de ménage de 51,35%.

Villas et asiles .(I.T.F.) Vienne la Rouge a lourdement grevé les habitations de luxe et a construit du produit de cet impôt des habitations ouvrières modèles. Vienne la fasciste a aboli cette taxe, elle ne construit plus qu'au moyen de ressources publiques ou avec de l'argent prêté dans le cadre de la Bataille du travail. Des "asiles familiaux" sont construits pour des ouvriers et employés pour les piliers d'appui du régime par contre des villas et des palais. On vient de construire avec des ressources publiques dans le cadre des "travaux de secours de la ville de Vienne" une villa splendide à Sankt Veit. La maison d'éditions du journal gouvernemental "Die Reichspost" a obtenu une subvention* de 600.000 schillings, le couvent des Ursulines dans le IIIème arrondissement de Vienne a reçu 800.000 schillings. Pour construire des asiles pour familles ouvrières sans-logis, on ne dispose par contre que de 6 millions, soit 6000 schillings pour chaque asile. * de construction

 ** pour le président des chemins de fer fédéraux d'Autriche.

La résistance du personnel des tramways. (I.T.F.) Nous avons déjà annoncé que, suivant des communications nationales-socialistes, à Francfort s/m 23% seulement des agents des tramways ont voté pour la liste d'hommes de confiance dressée par la direction et à Hambourg seulement 34% du personnel. Nous disposons à présent de nouveaux renseignements faisant ressortir la manière dont le personnel des tramways résiste contre la mise au pas. Ces résultats, affichés par les chefs d'entreprise, ont donc subi quelques "corrections"; malgré cela ils en disent assez long. Ont voté pour la liste nationale-socialiste, aux tramways de

Essen	sur 2.422 électeurs,	seulement	857	{ 35%
Duisbourg	" 745	" "	365	{ 49%
Muhlheim (Ruhr)	" 383	" "	211	{ 55%
Hamborn	" 146	" "	84	{ 57%

La Société berlinoise des transports en commun ne s'est pas risquée jusqu'à présent à publier des résultats. Le personnel des tramways se trouve sans exception sous la direction de nationaux-socialistes; la résistance contre les chefs d'entreprise se dirige donc toujours contre des Nazis de premier plan. Les agents des tramways ont cependant abondamment l'occasion de s'entendre entre eux.

Les victimes de l'autarchie (I.T.F.) Le Statthalter de Hambourg a dû reconnaître (le 16 octobre 1934) que même les ouvriers permanents du port n'avaient gagné " les dernières semaines souvent pas plus de 12 marks par semaine". Aussi longtemps que les possibilités de gain ne seraient pas meilleures, la dictature nazie accorderait une indemnité de loyer, puisque les ouvriers du port ne pourraient pas, avec des revenus aussi bas, payer "de 30 à 40 marks" par mois de loyer.

Le degré d'occupation dans le port de Hambourg ne s'est pas amélioré. Pendant les trois premières semaines de mai, la majorité des ouvriers auxiliaires a pu travailler un jour ou au maximum deux jours par semaine. Malgré cela, les indemnités de loyer accordées par le secours national aux ouvriers du port ont été réduites de plus de 50% au moins.

Les familles nombreuses continuent à être favorisées. Toutefois, une famille de 7 personnes "privilegiée" ne reçoit plus à présent que 20 marks d'indemnité de loyer contre 45 marks auparavant. Pour motiver cet avilissement, on a dit aux dockers que les possibilités de revenu s'étaient sensiblement améliorées grâce à la Bataille du Travail. Cela ne sert à rien aux dockers de prouver, documents en mains, qu'ils touchent encore moins à présent qu'en automne 1934. Les fonctionnaires répondent simplement qu'en été les denrées alimentaires coûtent moins cher. Avec cela la pénurie des devises étrangères rend les nouveaux légumes inaccessibles aux travailleurs, tandis que les prix des légumes d'hiver ont aussi beaucoup monté. Les pommes de terre qui d'autres années coûtent à Hambourg, au mois de mai de 8 à 10 pfennigs le demi-kilo, coûtent cette année 27 pf. Le chou blanc qui coûte d'ordinaire un pfennig le demi kilo doit à présent être payé de 12 à 15 pf. Les tomates qui coûtaient généralement de 10 à 15 pf. le demi-kilo ont monté cette année à 65 pf. Les Nazis le savent. Le Statthalter qui, dans une grande réunion, avait souligné avec orgueil l'introduction du secours national au profit des ouvriers du port, n'a pas osé défendre devant les dockers cette nouvelle trahison des Nazis.

Toujours de nouvelles réductions. (I.T.F.) Les cheminots autrichiens ont été privés de la représentation du personnel élue par eux; à présent ils sont "représentés corporativement" par la Chambre des fonctionnaires dans laquelle ils n'ont rien à dire. Les cheminots en service actif devaient payer autrefois une taxe de 60 groschen par mois (env. 2 frs fr.) au profit de la représentation du personnel; les pensionnés ne payaient rien. Au profit des secrétaires de la Chambre des fonctionnaires, les cheminots en service actif doivent à présent laisser retenir 0,3% sur leurs salaires, les pensionnés 0,15% sur leurs pensions. La cotisation pour la Chambre des fonctionnaires est la même pour tous. Le Front patriotique, l'organisation centrale des groupements fascistes autrichiens, réclame, elle, le paiement de cotisations jusque même pour la femme et les bébés. Son chef a envoyé une feuille volante à tous ceux qui sont occupés aux chemins de fer fédéraux autrichiens. Il y est dit: "Je compte sur tous les membres des familles de cheminots entretenus par eux, pour adhérer à l'organisation du Front patriotique auprès des chemins de fer fédéraux".