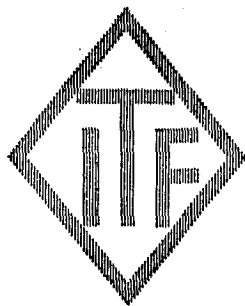


FASCISME

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT
PARAÎT TOUS LES QUINZE JOURS EN FRANÇAIS, ALLEMAND, ANGLAIS, SUÉDOIS, ESPAGNOL ET
HOLLANDAIS ET EN PARTIE EN ESPÉRANTO. LE PRIX DE L'ABONNEMENT EST DE FL. 4.- PAR AN (ET
DE FL. 2.- POUR LES MEMBRES DES ORGANISATIONS ADHÉRENTES À L'I.T.F. ET AUTRES ORGANISA-
TIONS OUVRIÈRES). S'ADRESSER POUR LES ABONNEMENTS: VONDELSTRAAT 61, AMSTERDAM, WEST



N°1
5ème année.

Amsterdam, le 9 janvier 1937.

Glasmoor.

Camps de travail pour les "incorrigibles"

(I.T.F.) Les Nazis ont cru, au moyen de camps de concentration et de prisons, pouvoir briser la résistance des travailleurs allemands; seulement, de plus en plus nettement, ils découvrent que la terreur a ses limites et de plus en plus souvent, ils font l'expérience d'ouvriers ayant passé par l'enfer des camps de concentration et des chambres de torture, déclarant dans les locaux de poignonnage et sur le lieu du travail, que malgré tout ils sont restés les mêmes. La Gestapo a par conséquent ordonné que dans tout le Troisième Reich soient installés des camps pénitentiaires de travail destinés aux anciens prisonniers politiques "considérés comme incorrigibles" sur la base de dénonciations et de rapports de mouchards.

Un des plus importants de ces camps se trouve à Glasmoor à 15 km. au nord de Hambourg. Le camp de Glasmoor héberge à l'heure qu'il est environ 400 ouvriers hambourgeois "incorrigibles", placés sous la surveillance d'une 60aine de gardes du fameux "corps de la tête de mort" des S.S. Les "incorrigibles" doivent travailler pendant 5 jours par semaine dans les marais sous la surveillance de leurs gardes. La durée effective du travail est de 9 heures par jour. Ils ne reçoivent pour ce travail pénible pas un sou de salaire; l'unique "rémunération" consiste en un logement de prisonnier et la nourriture. On ne leur fournit pas de vêtements de travail. Ils ne reçoivent que des bottes qui, chose explicable vu la pénurie de cuir, ne sont pas imperméables. Les S.S. qui surveillent le travail, fusil en main, contraignent les "incorrigibles" à travailler par tous les temps. Les femmes et enfants qui doivent aussi être punis pour l'orientation politique du mari et père, ne reçoivent du Bureau de bienfaisance que le secours payé normalement aux veuves et orphelins ayant perdu un des parents.

Le samedi à 1 heure de l'après-midi les ouvriers sont transportés en autos dans le centre de Hambourg d'où ils peuvent se rendre chez eux. Le dimanche matin à 10 heures ils doivent de nouveau être au camp; les autos des S.S. les attendent à cet effet de bonne heure dans la matinée de nouveau au même endroit. Les prisonniers sont de la sorte même privés du repos du dimanche!

Ces camps pénitentiaires ne semblent pas suffire aux yeux de la dictature nazie pour les "récidivistes" particulièrement dangereux. Ceux-ci sont envoyés dans des camps de rééducation où on en fait des colons. On leur dit qu'ils devront s'établir aux frontières sud-est de l'Allemagne. Ils ne peuvent en aucun cas rentrer à l'endroit où ils habitaient. Il paraît qu'on leur destine des emplois comme ouvriers agricoles, c'est-à-dire comme "Heuerling" -- ouvrier dont une partie du salaire consiste en l'usufruit du produit, d'un lopin de terre. Ils sont ainsi plus facilement contrôlables et l'armée pourra à tout moment lorsque Hitler estimera que le moment en est venu et que les territoires du côté de la frontière tchécoslovaque doivent être évacués, les chasser de leur gîte.

Le désir de paix d'Hitler.

(I.T.F.) Le ministre de l'Intérieur du Troisième Reich a décrété que les aspirants-fonctionnaires qui ne se sont retirés de l'Association allemande pour la Paix qu'après l'avènement au pouvoir du Chancelier, ne pourront plus être titularisés. Les fonctionnaires déjà titularisés qui n'ont quitté l'Association pour la Paix qu'après le 30 janvier 1933, n'auront plus de promotion. (Frankfurter Zeitung, No du 17 décembre 1936.)

Représentants ouvriers.

(I.T.F.) L'organisation centrale de l'artisanat allemand a obtenu un "conseil consultatif" qui, ainsi qu'il se doit dans un Etat totalitaire, n'a rien à dire, mais uniquement le droit d'assister de ses conseils le "chef de l'artisanat allemand" désigné par la dictature lorsque celui en exprime le désir. Le Conseil consultatif se compose de cinq membres patronaux, représentants des maîtres et d'un même nombre de membres ouvriers, représentants des "compagnons". On a nommé comme membres patronaux cinq anciens maîtres artisans et comme représentants ouvriers, cinq secrétaires du Front allemand du travail dont jusqu'à deux étaient autrefois aussi maîtres artisans. ("Angriff" du 17 décembre 1936)

La misère des "Ersatz"

(I.T.F.) Le "Ruhrarbeiter" l'organe du Front allemand du travail pour la région industrielle d'Allemagne occidentale, publie une lettre d'une lectrice: "J'ai acheté il y a quelque temps une robe qui a coûté 36 marks. On m'a assuré de manière formelle que le tissu ne réclamait aucun soin particulier à l'usage. Ayant constaté, après avoir mis la robe une seule fois, que le tissu avait sérieusement souffert, j'ai réclamé en rapportant la robe dans l'affaire où je l'avais achetée. Celle-ci s'en est plainte à son fournisseur en renvoyant la robe. Cette maison a remis le tissu en état de sorte qu'on ne voyait plus aucun défaut, pour commencer du moins. Le magasin où j'avais acheté la robe m'offrit un bon en guise d'indemnisation. J'ai refusé en insistant pour qu'on reprenne tout à fait l'achat. Sur le conseil d'un avocat cette affaire a alors demandé l'avis d'un tissage de soie. Celui-ci a déclaré que la soie en elle-même était bonne, mais qu'il fallait la passer à la vapeur chaque fois (!) qu'on l'avait portée."

En considération du fait "que le vêtement doit subir un traitement chaque fois qu'il a été porté et se déforme même après avoir été mis pendant peu de temps (!)" la rédaction du "Ruhrarbeiter" conseille à sa correspondante de porter plainte -- non pas contre la dictature nationale-socialiste, la vraie responsable -- mais contre le fournisseur (Voir "Der Ruhrarbeiter", 4ème numéro de novembre 1936).

La terreur se retourne contre ceux qui la pratiquent.

(I.T.F.) Les communications sur la situation des prisonniers politiques publiées par l'Internationale socialiste annonce que les Iles Lipari où, pendant des années, des socialistes, communistes et anarchistes avaient été déportés par les fascistes italiens, ont été évacuées. L'explication est simple: Les îles sont désormais destinées au séjour d'éléments d'opposition parmi les fascistes mêmes, condamnés au domicile forcé qu'ils ont eux-mêmes aidé à introduire. (No du 16 décembre 1936.) * ouvrière

La "cruelle réalité" en Autriche.

(I.T.F.) La presse catholique réactionnaire de tous les pays chante les louanges de la dictature catholique autrichienne qui aura réalisé les principes sociaux des encycliques papales. En Autriche toute-

fois après deux années de dictature catholique sans entraves, jusqu'aux organisations ouvrières catholiques, en ont assez du régime en vigueur. Leur organe la "Oesterreichische Arbeiterzeitung" qui paraît légalement à Vienne écrit avec amertume: " Dans la nouvelle Autriche aussi nous sommes encore bien éloignés de la paix sociale; peut-être même ne nous en sommes nous point rapprochés depuis mai 1934 (date de la proclamation de la Constitution corporative qui s'inspirait des encycliques Réd.). La réalité, la cruelle réalité la voici: Quelques jours avant la Nuit Sainte on jette des travailleurs sur le pavé rien que pour économiser le congé annuel de l'année prochaine; des milliers de jeunes appréhendent l'année qui va venir craignant de voir détruire leurs modestes possibilités d'existence; des ouvriers à domicile se mettent les mains en sang à force de travailler pendant la période de Noël précisément afin de pouvoir préparer un menu plaisir à ceux qui leur sont chers, parce que le travail à domicile laisse plus de bénéfice à l'employeur que l'exploitation régulière d'un atelier. Les travailleurs doivent pendant les jours de Noël, vivre de rien parce qu'on ne les paye pas pour les jours de fête; la rationalisation prive dans toutes les provinces des centaines de leur gagne-pain. Les fonctionnaires de l'Inspection du Travail n'arrivent pas à maîtriser leur besogne parce que le nombre des contraventions augmente d'année en année. Les conditions organiques dans la nouvelle Autriche fournissent le prétexte souhaité pour tourner des accords contractuels. La grande masse des ouvriers et des employés doit tous les jours subir d'innombrables coups d'épingle sous toutes les formes qui leur gâtent la vie. Ce sont là les ombres qui assombrissent la période actuelle... L'envie vous passe de dépeindre en de belles phrases une plaisante réalité, du moment qu'on sait ce qu'il en est au fond." (Oesterreichische Arbeiterzeitung, N° du 26 décembre 1936.)

L'Etat corporatif et les ouvriers (I.T.F.) Dans l'Autriche chrétienne il n'existe plus de conseils municipaux élus par les habitants des différentes localités. Ils ont été remplacés par des assemblées dont les membres sont nommés par les fonctionnaires de l'Etat chrétien. Une enquête officieuse faite en Styrie nous apprend comment les travailleurs sont représentés dans ces assemblées municipales.

Il y a en Styrie 470.000 personnes ayant une occupation professionnelle, réparties sur 1.026 municipalités. Nous possédons à présent des chiffres sur la composition de 776 assemblées municipales comptant un total de 8.131 membres. 33,9% des personnes ayant une occupation professionnelle sont des ouvriers salariés, 7% sont des employés. Une vérification des données a fait ressortir que des mandats ouvriers sont détenus entre autres par: 72 directeurs et fonctionnaires supérieurs, 99 professeurs et inspecteurs de l'enseignement, 49 ecclésiastiques, 38 chefs d'entreprise et administrateurs de terres, 22 gros paysans, 29 petits paysans et 3 artisans indépendants. Pour 61 représentants ouvriers on n'a par précaution pas indiqué de profession du tout. Selon la justice corporative on n'a accordé aux ouvriers qui constituent 33,9% de tous ceux occupés dans une profession, en tout et pour tout 7,3% des mandats et les employés qui auraient eu droit à 7% des sièges on dû se contenter de 3,8%.

Dans 229 assemblées municipales il n'y a aucun représentant ouvrier.

Voilà pour la Styrie. "Dans les autres provinces, la situation ne s'en écarte guère"--ainsi écrit la "Oesterreichische Arbeiterzeitung" (N° du 19 décembre 1936).

LES OUVRIERS DES TRANSPORTS SOUS LE FASCISME.

Trois années de syndicalisme
clandestin.

(I.T.F.) Le Syndicat libre des chemi-
nots et travailleurs des transports
et des communications d'Autriche,--

adhérent à l'I.T.F.--publie le rapport suivant sur son activité pas-
sée:

Les cheminots sont parmi les syndicalistes autrichiens ayant repris immédiatement leur activité après l'interdiction des syndicats libres par la dictature chrétienne. Bien que la grève des communica-
tions proclamée en février 1934, n'eût pas réussie, des centaines de
cheminots--et précisément les plus loyaux,--avaient dû payer de mesu-
res disciplinaires ou de révocation cette tentative de résistance. Il
s'agissait de les aider. C'est ainsi que l'activité syndicale a débu-
té par déterminer lesquels des camarades avaient été frappés par des
mesures disciplinaires et lesquels avaient besoin de secours. En mê-
me temps que contre ceux qui avaient voulu faire la grève, des mesures
disciplinaires avaient été prises contre la majorité des anciens hommes
de confiance syndicalistes, mis à la retraite avant l'âge pour autant
qu'ils n'étaient pas simplement congédiés. De la sorte tous les points
d'appui de l'organisation syndicale libre dans les chemins de fer féd-
éraux étaient perdus du même coup. Néanmoins, il a été possible déta-
blir promptement une liste des victimes et fin mars 1934, les
premiers secours étaient déjà versés, pris dans les sommes destinées
à ce but par la Fédération internationale des transports des capitaux
sauvés de l'ancienne organisation des cheminots. Dès le mois d'avril
le mouvement de secours avait pris des formes définitives. Il a été
possible jusqu'ici de venir régulièrement en aide à toutes les vic-
times de l'activité syndicale aux chemins de fer fédéraux.

Le travail entrepris ensuite intéressait l'activité syndicale
proprement dite. Dès le printemps 1934, des relations étaient nouées,
en été des conversations avaient lieu dans toutes les provinces et en
automne une conférence nationale avait lieu à laquelle prenaient part
des délégués du pays entier, et où un comité de direction était élu.
C'est ainsi qu'il fut possible, dans le courant de peu de mois, de re-
prendre l'activité syndicale aux chemins de fer fédéraux.

Les relations ont avant tout été rétablies au moyen de l'or-
gane. Dès juin 1934 parut le premier numéro d'un journal syndicaliste
de cheminots. Après la fusion des cheminots avec les ouvriers des
transports parut en août 1934 le premier numéro du journal commun :
"Das Signal", nom changé par la suite en "Prellbock" (Le Butoir). C'é-
tait--et c'est toujours--la tâche de ce journal non pas de prendre
position à l'égard de lointains problèmes de la politique mondiale,
mais de renseigner dans la mesure du possible les cheminots et les
ouvriers des transports sur ce qui se passe dans les entreprises et
de leur donner une impression de force et de confiance en eux en leur
faisant comprendre par de nombreuses notices qu'il y a partout des
groupes et des noyaux syndicalistes.

La tâche première et essentielle que s'est assignée l'organisa-
tion est de renseigner les cheminots sur la manière dont le régime
actuel sévit contre eux et de porter plainte contre ceux sur qui s'ap-
pue ce régime: la bureaucratie des chemins de fer fédéraux et les
délégués imposés au personnel.

Au printemps 1934 et après la promulgation de la loi sur la
corporation "services publics", l'administration des chemins de fer fé-
déraux a tenté d'amener quelques anciens syndicalistes à siéger parmi
les prétendus délégués du personnel. Or, l'organisation syndicale avait
de prime abord adopté et pratiqué le principe qu'aucun syndicaliste ne
doit collaborer à un organe de représentation du personnel nommé et
pouvant à tout moment être destitué de ses fonctions, c'est-à-dire
dénué de tout droit. Ce mot d'ordre a été suivi pour ainsi dire sans
exceptions: il n'y a sans doute nulle part dans les fonctions offi-
cielles du régime aussi peu de "transfuges" ou anciens syndicalis-
tes, que dans les chemins de fer fédéraux.

L'organisation ayant repris pied dans l'entreprise, a pu bien-
tôt passer de la défensive à l'offensive. Par une contre-attaque ré-
ussie, la publication de rapports secrets du Conseil d'Etat, elle a
pu écarter une attaque dangereuse contre le statut du personnel, le

barème des salaires et la loi sur les chemins de fer fédéraux. Au printemps 1936 elle a entrepris de mettre les cheminots en mouvement contre les horaires de service intolérablement ^{est}astreignants et d'organiser des actions directes dans les entreprises.

Depuis février 1934, l'organisation des cheminots a lutté pour "l'amnistie économique", la réintégration des révoqués. Ce mot d'ordre trouva un tel écho parmi les agents restés en fonctions que les représentants du personnel nommés par la dictature se virent obligés de le faire leur. L'administration fut contrainte d'accorder au moins aux épouses de la majorité des révoqués une pension de veuve.

Vu les limites posées en régime de dictature à toute organisation syndicale et en considération des conditions spéciales existant aux chemins de fer fédéraux, l'organisation des cheminots a dû se borner à un cadre de militants. Le groupement organique proprement dit ne comprend jusqu'ici qu'une partie de ceux qui probablement seraient disposés à adhérer. D'autre part, l'organisation tente il va sans dire, d'influencer et d'atteindre de ses mots d'ordre les cheminots en général.

Le développement au sein de l'organisation du personnel des tramways a suivi un mouvement parallèle. Là aussi, l'activité syndicale a débuté par des secours aux victimes des mouvements de février. La aussi les premiers secours ont été versés fin mars, après quoi toute l'attention se concentra sur le rétablissement des relations dans les ateliers et dépôts. En automne 1934, les agents des tramways ont tenté un premier mouvement de quelque envergure: une vaste action de protestation contre les retenues au profit du Secours d'hiver qui amena des mutations massives, devant toutes par la suite être annulées. De même que celui des cheminots, le groupement entama alors une lutte active de petites dimensions tendant à organiser une résistance active du personnel des tramways contre la terreur du Front patriotique et des organisations chrétiennes et de la Heimwehr. A plusieurs reprises les protestations du personnel des tramways ont pu, dans les réunions, se faire valoir de manière efficace. Les protestations visent aussi les avilissements continus des conditions de travail, les réductions des allocations secondaires, les horaires de service astreignants, l'embauchage dans les ateliers, d'ouvriers à contrat individuel payés à l'heure. L'activité syndicale parmi le personnel des tramways énerve les dominateurs du régime ce qui est prouvé par les nombreuses interventions de la police, notamment dans les ateliers centraux. C'est ainsi qu'il y a eu en hiver 1935 des arrestations en masse dans toute l'entreprise des tramways de Vienne et que des prétendues collectes au profit de l'Espagne ont été le prétexte pour de nouvelles arrestations dans les ateliers centraux. L'activité syndicale ne s'en est toutefois pas ressentie.

Dans les entreprises de tramways de la province l'organisation syndicale a aussi pris pied bien que les conditions y soient particulièrement difficiles. A Linz une grande partie du personnel en service avant février 1934 a été remplacé. A Graz les conditions étaient avant février 1934 déjà défavorables à la suite de l'échec d'une grève commencée à la légère. A Klagenfurt et Salzbourg il y a également un contact syndical. Dans les tramways provinciaux il y a toujours des agents qui, sans avoir droit à un salaire fixe, sont payés à l'heure.

Sur le terrain de la réintégration des révoqués, l'organisation syndicale libre a enregistré un beau succès: un jugement du tribunal a ordonné la réintégration dans leurs fonctions de plus de 60 agents des tramways qui avaient été révoqués.

L'organisation des travailleurs du commerce a repris son activité dès le printemps 1934. Non seulement à Vienne mais en province aussi des relations organiques ont été rétablies. L'oeuvre de recrutement syndical parmi les conducteurs d'automobile est facilitée par la misère inouïe qui règne dans leur profession et par l'exploitation sans bornes à laquelle ils sont en butte. Ce n'est pas exagérer que de dire qu'à l'heure qu'il est les chauffeurs sont parmi les catégories ouvrières les plus exploitées.

En province l'organisation syndicale libre a établi beaucoup de relations parmi les ouvriers municipaux. Les mesures de compression ont sensiblement atteint les travailleurs municipaux, en province surtout: Une grande partie des ouvriers des services publics engagés par les administrations municipales socialistes ont été congédiés. Malgré cela, des liens avec les travailleurs municipaux ont pu être rétablis dans la majorité des villes.

Les salaires des travailleurs
des transports en régime fasciste
catholique.

(I.T.F.) Nous empruntons quelques renseignements à un aperçu établi par les syndicats libres clandestins en Autriche:

Voici que la réaction catholique

sociale a apporté aux cheminots depuis 1933, le début du "régime autoritaire":

- 1°) Abolition des délégués du personnel (ce qui ouvre la voie à l'arbitraire dans toutes les questions réglées autrefois en accord avec les délégués du personnel: tableaux de service, avancement, facilités de parcours etc.)
- 2°) Réduction des allocations secondaires;
- 3°) Réduction des indemnités entrant en ligne de compte pour le calcul de la retraite, payées au personnel de locomotive, des trains et des manoeuvres.
- 4°) Réduction de 50% des montants de l'avancement la première année après une promotion.
- 5°) Abolition de la titularisation pour les travailleurs manuels.
- 6°) Violations incessantes de la loi sur la journée de huit heures.
- 7°) Suppression de la nomination à vie.
- 8°) Abrogation du droit des agents d'être occupés dans les fonctions qui leur ont été conférées.
- 9°) Avilissement des prescriptions relatives aux avancements.
- 10°) Dégradation continue d'un grand nombre de fonctions de sorte que des avancements ne se produisent presque plus.
- 11°) Diminution du congé annuel payé pour les travailleurs manuels.
- 12°) Limitation du droit à des congés pour le reste du personnel.
- 13°) Entrée en jouissance de la retraite seulement à partir de 60 ans.
- 14°) Majoration de plus du double des primes à payer pour la retraite allant de pair avec une diminution de 50 à 40% pour les premières 10 années de service, des sommes entrant en ligne de compte pour le calcul de la retraite.
- 15°) Diminution de 90 à 78% de la somme de base pour le calcul de la retraite.
- 16°) Suppression pour le personnel de la locomotive des trains et des manoeuvres, de la méthode de calcul de l'ancienneté, à raison de 1 1/2 année de service pour chaque année fournie en réalité.
- 17°) Réduction des pensions des veuves.
- 18°) Prolongation des réductions venues à expiration fin 1933.
- 19°) Avilissement des indemnités de déplacement.
- 20°) Suppression des élections des conseils de direction et des représentants des caisses d'assurance-maladie.
- 21°) Limitation du nombre de ceux pouvant s'affilier à une caisse d'assurance-maladie.
- 22°) Suppression des taux de salaire garantis pour les travailleurs temporaires.
- 23°) Suppression de l'uniforme pour une grande partie des agents et augmentation de la durée d'usage des uniformes.
- 24°) Augmentation jusqu'à 280% des sommes à verser par les employés supérieurs au profit de l'uniforme.
- 25°) Réduction et dans la plupart des cas, suppression des rentes d'invalidité aux accidentés du travail.
- 26°) Réduction du revenu moyen mensuel des cheminots de 60 schillings (chiffre établi selon des calculs officiels faits par la direction générale).

Pour le personnel des tramways de Vienne on arrive à des conclusions analogues. Citons ci-après quelques-uns des avilissements pratiqués:

- 1°) Réduction de 8% des allocations secondaires.
- 2°) Avilissement de tous les horaires de service et abolition dans la pratique de la journée de 8 heures.
- 3°) Diminution de toutes les périodes de repos.
- 4°) Avilissement des prescriptions relatives à la tenue de service.
- 5°) Engagement dans les ateliers centraux d'ouvriers payés un schilling l'heure et pouvant être à tout moment renvoyés du service.
- 6°) Avilissement des prescriptions relatives aux pensions.
- 7°) Abolition de l'autonomie des caisses maladie, majorité des deux tiers des représentants du personnel étant remplacée dans les conseils de direction par une moitié de représentants désignés par la direction; à part cela divers avilissements dans les méthodes adoptées, par exemple l'introduction d'une taxe à payer pour l'exécution

tion d'ordonnances de médicaments.

Cette liste des avilissements apportés au personnel des tramways pourrait encore être prolongée.

Pour les ouvriers municipaux dans la province la titularisation a été pour ainsi dire abolie. On emploie en majorité des ouvriers payés à l'heure, ce qui se pratique aussi dans la majorité des entreprises privées de tramways en province. Les salaires dans les services publics en province ont non seulement été réduits à des taux indignes, mais le personnel en cause a aussi été privé de toutes les garanties dont il bénéficiait.

Dans les entreprises privées, la situation n'est guère meilleure. A mesure que les salariés étaient privés de leurs droits, les clauses des contrats collectifs étaient avilies et notamment tous les barèmes de salaires encore conclus dans le temps par les syndicats libres et maintenus intacts à travers les années de crise.

Les chauffeurs de taxi sont parmi les catégories les plus misérablement rétribuées. A la suite du recul des affaires, des salaires de 20 à 25 schillings par semaine sont payés. Le Syndicat unique fasciste a été incapable d'imposer des améliorations pour les chauffeurs de taxi, même pas l'application du système d'un roulement dont les avantages sont d'ailleurs problématiques.