

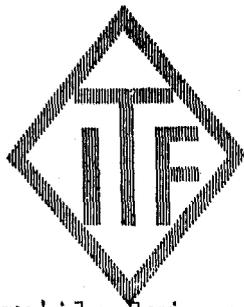
FASCISME

ORGANE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT

PARAIT 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 ORGANISATIONS OUVRIÈRES). S'ADRESSER POUR LES ABONNEMENTS: VONDELSTRAAT 61, AMSTERDAM, WEST

Amsterdam, le 30 octobre 1937.

N° 22
5ème année.



La chasse aux hérétiques dans l'Espagne de Franco.

(I.T.F.) Les autorités civiles de l'Espagne franquiste ont décrété (le 17 août 1937 D.O. del E. N° 304) que les entreprises détenant des monopoles ou des concessions pour l'ex-

ploitation de services publics doivent congédier tous les éléments dont l'emploi ultérieur semble inconciliable avec les idées du "mouvement national", dont il faut supposer qu'ils lui sont hostiles ou dangereux ou qu'ils ne servent pas le régime actuel avec toute la loyauté voulue.

Les autorités de Navarre qui veillent jalousement à ce qu'il ne soit rien négligé qui puisse intimider tous les Espagnols épris de liberté, ont offert aux employeurs de leur fournir des renseignements sur l'orientation et le passé politiques de chacun de leurs salariés.

La dépression des salaires en Italie. (I.T.F.) Le Bulletin mensuel de statistique italien publie, dans son numéro du 21 septembre, quelques renseignements sur

le mouvement des salaires en Italie depuis l'agression contre l'Abyssinie. Il indique que le salaire horaire moyen aurait monté pendant la période allant de décembre 1934 à décembre 1936 dans l'agriculture de 1,12 à 1,17 lire et dans l'industrie de 1,65 à 1,77 lire (avril 1937). En même temps le chiffre-indice du coût de la vie a monté de 75,35 en décembre 1934 à 85,98 en décembre 1936 pour passer ensuite à 87,77 en avril 1937 et à 93,26 en août 1937.

Le journal hebdomadaire "Giustizia e Libertà" dont nous avons tiré ces renseignements formule à ce sujet les réflexions suivantes: "De décembre 1934 à décembre 1936, les salaires moyens auraient dans l'agriculture monté de 4,4 et dans l'industrie de 9,1%. Dans la même période toutefois, le coût de la vie a augmenté de 14,1%. Les salaires réels auraient donc diminué pendant ce même laps de temps de 8,6 % pour les ouvriers agricoles et de 4% pour ceux de l'industrie."

Cette confirmation dans un organe officiel de la réduction des salaires pendant l'agression contre l'Abyssinie, donne encore une image trop favorable. La statistique des salaires ne tient compte que du mouvement des salaires contractuels qui souvent n'existent que sur le papier et non pas des salaires réellement payés. L'indice du coût de la vie d'autre part ne rend que le mouvement des prix maxima officiels qui ne signifient pas grand'chose dans la pratique. Le coût de la vie a monté bien davantage que ne l'indiquent les chiffres officiels. Toutefois même l'indice officiel du coût de la vie est en Italie supérieur à l'heure qu'il est à celui de 1930. Les salaires horaires dans l'industrie toute-

fois se trouvent suivant des chiffres officiels non contrôlés, de 11% et dans l'agriculture même de 21% au-dessous des salaires de cette époque.

Une nouvelle vague de terreur en Italie. (I.T.F.) Un correspondant diplomatique rapporte au Manchester Guardian:

"La terreur exercée par la police en Italie s'est accrue au cours de ces derniers mois... Les personnes arrêtées et celles qui sont suspectes de ne pas sympathiser avec le régime sont en butte aux pires traitements de la part de la police italienne. Les prisonniers politiques sont gratifiés de doses d'huile de ricin et de passages à tabac sans précédent jusqu'à ce jour.....

On a ouvert au cours de ces derniers mois, des nouveaux camps de concentration pour prisonniers politiques. Ils se trouvent dans les régions les plus isolées et les plus sauvages de l'Italie, quelques-uns dans le sud du pays. De nouveaux camps viennent d'être créés à Pietragalla près de Potenza et à Genzano près de Rome. Florence est le centre d'une grande effervescence. Le chômage est plus grave que nulle part ailleurs et les petits cultivateurs, les marchands et les ouvriers se trouvent dans une détresse indicible. Au cours des mois écoulés des paysans et des ouvriers de cette région ont risqué une résistance ouverte contre le régime. Dans la petite ville industrielle de Empoli, à 25 lieues de Florence, la police a découvert une organisation clandestine de quelque importance; elle avait recueilli des sommes pour le gouvernement espagnol. La police a jeté en prison 130 personnes. Un groupement analogue a été découvert à Pontassieve; on ignore le nombre des personnes arrêtées; cette organisation aussi menait une action contre l'intervention fasciste en Espagne.

Il s'est produit récemment un incident à Florence: 50 à 100 soldats libérés qui avaient, pour la plupart, servi aux colonies se sont rendus, en rangs serrés, à la Maison du Fascio pour demander du travail! (Manchester Guardian Weekly, 15 octobre 1937).

La dictature italienne cherche à intimider les antifascistes. Elle renonce soudain à la tactique de silence de ces dernières années, elle ne fait plus juger les antifascistes dans le plus grand secret, mais public des jugements d'intimidation: le tribunal spécial, composé d'officiers de la milice fasciste, a condamné dans quatre procès, qui ont eu lieu au début d'octobre, 47 antifascistes à 375 années de cellule.

On surveille les voyageurs de Kraft durch Freude. (I.T.F.) Les Nazis craignent que leur système de pensions ne s'ébranle du moment qu'il est atteint à quelques en-

droits. L'Agence de voyages de "Kraft durch Freude" organise par conséquent de préférence ses voyages à l'étranger, dans l'Italie et dans le Portugal fascistes et même dans ces pays les voyageurs ne peuvent se séparer de la caravane que sous surveillance et en groupes de cinq. Un excursionniste, venu à Lisbonne avec un vapeur affrété par "Kraft durch Freude" déclara à un reporter du quotidien portugais "Diario de Noticias": "Nous ne pouvons descendre à terre qu'en groupes de cinq; les membres de l'Association "Kraft durch Freude" ne peuvent pas quitter le bord seuls"--- ceci naturellement pour éviter tout contact^{non} souhaitable qui apprendrait aux voyageurs des nouvelles dangereuses. (D'un correspondant lisboisien de citer dans le quotidien hollandais "Nieuwe Rotterdamse Courant" du 12 octobre 1937). * voyageurs

A l'occasion des voyages italiens de l'Agence nazie, la surveillance est tout aussi rigoureuse. Le premier train spécial partant pour l'Italie (le 12 novembre) continue jusqu'à Gênes. Là on embarque les voyageurs à bord d'un bateau qui fait le tour de la péninsule. (Voir le "Angriff" du 22 octobre). On ne leur permet de descendre à terre qu'à Naples, Palerme et Venise---et cela sous surveillance.

Ce que des ouvriers allemands ne peuvent pas lire. (I.T.F.) Le "Angriff", le quotidien du Front allemand du Travail, nous le révèle (dans son numéro du 24 oc-

tobre). Le correspondant berlinois du "Manchester Guardian" avait pris part, sur l'invitation de l'Association "Kraft durch Freude", à un voyage dans les fjords de Norvège et fait une description de son voyage dans son journal (numéro du 17 septembre). Le "Angriff" présente à ses lecteurs une traduction de l'article, mais il supprime des passages décisifs. C'est ainsi que les lecteurs allemands ne peuvent déjà pas prendre connaissance des premières phrases de l'article qui caractérisent de manière frappante la signification réelle de l'Agence "Kraft durch

Freude": "L'Allemagne d'aujourd'hui est un pays à bas salaires et à prix élevés. Toutefois, si le gouvernement a empêché que les salaires montent et ne peut pas éviter que le coût de la vie monte jusqu'à devenir le plus élevé en Europe il faut néanmoins qu'il s'est préoccupé de la question de savoir comment des distractions et des agréments bon marché à peuvent être procurés à des travailleurs dont la bourse est peu garnie! Le "Angriff" supprime en outre la remarque du journaliste anglais qui affirme que le prix du voyage à Madère "est en tout cas bien trop élevé pour des ouvriers allemands (quoique le prix de 100 marks soit extraordinairement bas pour un pareil voyage)". Autre constatation non reproduite: "Une économie sérieuse avait été réalisée du fait que le "Berlin" ne naviguait qu'avec trois chaudières, au lieu de six, et ne filait ainsi pas plus de 10 nœuds". Même la remarque a été supprimée disant que le représentant officiel du parti nazi "n'avait rien des manières agréables" de l'officier de pont faisant fonction de dirigeant du voyage. Il va sans dire que la constatation qu'"un grand nombre des voyageurs étaient des employés" a aussi été biffée.

C'est comme cela qu'on renseigne les travailleurs allemands!

Espions d'élite. (I.T.F.) A l'occasion de la première "Journée du fonctionnaire allemand" tenue à Munich le 18 octobre, le "chef national des fonctionnaires allemands a fait des communications fort intéressantes. Le "Frankfurter Zeitung" du 19 octobre nous renseigne à ce sujet: "La section des fonctionnaires du parti national-socialiste avait reçu de la part d'Hitler l'instruction de préparer l'appareil de l'Etat, par l'organisation des fonctionnaires, pour la reprise du pouvoir... Dans tous les bureaux siégeaient (avant le Troisième Reich Red.) des fonctionnaires membres du parti national-socialiste et ayant pénétré les rouages de l'Etat. Les perquisitions dans les bureaux du parti étaient toujours annoncées d'avance... Devant l'interdiction dans plusieurs Etats allemands aux fonctionnaires d'adhérer au parti on avait créé à leur intention les sections de partisans(!)".

Suivant les méthodes qui ont fait leurs preuves en Allemagne, les groupements fascistes cherchent à l'étranger aussi de cribler les organes publics d'espions.

Versements "facultatifs". (I.T.F.) En Allemagne les quêtes pour le Secours d'hiver ont de nouveau commencé. Afin de décharger les caisses publiques on impose à tous les travailleurs le versement mensuel d'une obole "facultative" et des Nazis en uniforme font des collectes dans la rue et aux portes des maisons. Il y a beaucoup d'aversion contre ces collectes. Chaque personne qui réfléchit se rend compte qu'un an après l'autre, les bonzes nazis gaspillent en banquets somptueux et en brillantes parades une grande partie des sommes réunies par les collectes de l'hiver. Chaque Allemand pour ainsi dire connaît quelques-uns des innombrables cas de corruption qui se rattachent à l'oeuvre du Secours d'hiver. Ouvertement, les critiques sont rares, mais la résistance tacite des masses donne lieu aux Nazis de procéder à d'insolentes menaces. Deux jours après la première collecte dans les rues, le 19 octobre, le "Angriff" publie un jugement d'un tribunal prud'homme nazi rendu en janvier (!) 1937 "mais d'une grande actualité en ce moment!" "Agissements contre l'oeuvre du Secours d'hiver, punis par un renvoi!"

Dans une réunion d'entreprise, tenue à l'occasion du Secours d'hiver 1936/1937, un propriétaire de carrière avait annoncé que, pendant la durée de l'action de secours, il retiendrait tous les mois une heure de salaire à tous ses salariés. Sur ce, un ouvrier ayant travaillé pendant 25 ans dans cette carrière, demanda la parole et posa la question s'il existait une loi prescrivant qu'il fallait verser au Secours d'hiver. Le chef d'entreprise répondit que certes, il n'existait pas de loi rendant obligatoires les versements au Secours d'hiver, mais que tous dans l'entreprise devaient faire ce sacrifice parce que l'entreprise n'avait que des commandes de l'Etat(!). L'ouvrier ayant répliqué encore, le chef le congédia sans préavis. Les juges prud'hommes approuvèrent cette mesure. En demandant dans la réunion si les versements étaient réellement facultatifs, l'ouvrier avait démontré qu'il désirait faire de l'agitation contre l'oeuvre du Secours d'hiver. (Jugement du tribunal prud'homme de Gera, 12 janvier 1937.)

Le quotidien du Front allemand du Travail termine son compte-rendu par la menace: "Ce jugement est un avertissement très net à tout le monde... Il faut que chacun se rende compte que des paroles comme celles dont il s'agit ici doivent nécessairement entraîner des conséquences."

A présent, chacun sait, à quel point les versements au secours d'hiver sont facultatifs!

Dumping allemand. (I.T.F.) Une maison hollandaise d'importation d'articles allemands, communique, dans une circulaire à ses clients (dont un fac-simile a été publié dans le journal hebdomadaire hollandais "Vrijheid, Arbeid, Brood" du 16 octobre) que "grâce à la diminution des charges sociales en Allemagne" il lui est possible de "baisser ses prix".

Le mouvement des ouvriers allemands (I.T.F.) En Allemagne il y a pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans l'industrie du bâtiment. Cela s'explique par l'exécution simultanée des formidables travaux de fortification, de la construction de fabriques de matières Ersatz et par la rage des chefs nazis d'eriger des edifices monumentaux. On règle par conséquent l'utilisation des ouvriers du bâtiment, tout comme on le fait pour le fer, le ciment et le verre employés dans les constructions. En automne 1936 (le 7 novembre) il avait été décrété que les entrepreneurs en bâtiment devaient renseigner, avant de commencer les travaux, le bureau de placement sur le nombre d'ouvriers du bâtiment dont ils avaient besoin. Se basant sur ces données on octroyait des ouvriers aux entrepreneurs. Si dans l'endroit ou dans la région il n'y avait pas suffisamment d'ouvriers en chômage, on faisait venir des ouvriers de provinces éloignées. Forts des expériences faites avec le fer, les entrepreneurs commandaient en vue de la pénurie, plus d'ouvriers qu'ils n'en pouvaient employer. Si, contre toute attente, on leur envoyait le nombre commandé, ils réexpédiaient tout simplement chez eux les ouvriers, déportés parfois de provinces éloignées, et les livraient au secours-chômage. Même le "Grundstein", organe du Front du Travail pour les ouvriers du bâtiment, s'élève dans son numéro d'octobre contre ces procédés: "Il est arrivé plusieurs fois ces derniers temps--ainsi ce journal-- que les entrepreneurs du bâtiment demandaient des ouvriers aux bureaux de placement et que lorsqu'on leur envoyait la main-d'œuvre demandée qui souvent venait de loin, ils refusaient de la prendre à leur service. Il va sans dire qu'on trouvait toujours des excuses à cette façon d'agir dénuée de scrupules. Tantôt c'était le temps défavorable, tantôt une modification était survenue dans les projets de construction, ou tout autre faux fuyant. La conséquence de ces agissements égoïstes était que les ouvriers du bâtiment restaient souvent pendant des jours sans rien gagner avant qu'une autre occasion de travailler se présente. Souvent aussi, ils devaient être renvoyés chez eux comme ils étaient venus." Lorsqu'on songe que 80% des commandes émanent des autorités ou des organisations nazies, ces faits en disent long sur les sentiments "sociaux" des organes nazis. Beaucoup d'ouvriers du bâtiment se sont opposés dans la mesure de leurs forces, contre ces déportations arbitraires. Ils n'attendaient pas d'être renvoyés de leur chantier, ce qui les aurait mis à la disposition du bureau de placement en permettant à celui-ci de les envoyer aux quatre coins de l'Allemagne, mais ils cherchaient en temps utile un autre chantier. Il arrivait souvent qu'un changement judiciaire de chantier permit d'obtenir un salaire supérieur au tarif. Pour finir les employeurs qui payaient mal n'arrivaient plus que difficilement à trouver de bons ouvriers. Or, les entrepreneurs pouvaient aisément payer ces salaires supérieurs. Il résulte des calculs de la Dresdner Bank qu'en 1936 le revenu brut des Sociétés anonymes de construction les plus importantes, dépassaient de 86% celui de 1934; les amortissements constituaient 31,4% du capital propre (en 1934 seulement 19,5%); le profit annuel déclaré (!) a passé de 5,3% pour 1934 à 8,4% pour 1936 (de la brochure sur les valeurs de placement 1937 N°4, citée suivant le Frankfurter Zeitung du 15 octobre). Néanmoins le mouvement des ouvriers du bâtiment doit être brisé et dans l'intérêt du profit et dans celui des caisses de l'Etat qui tient à réaliser des économies sur les constructions publiques. Les Nazis ont donc décrété que le consentement écrit du bureau de placement serait nécessaire (à partir du 18 octobre) pour l'embauchage de maçons et de charpentiers (Décret du 6 octobre). Ce consentement doit être refusé dans les cas où le départ du maçon ou du charpentier compromet l'exécution de commandes importantes pour l'Etat au point de vue économique ou fait du tort au rendement économique de l'entreprise (!) et à la composition du personnel ou encore crée des charges inutiles à la municipalité en question. La demande doit être faite par l'employeur qui désire engager le salarié en cause, auprès du bureau de placement sus-visé! Le salarié ne peut pas demander l'autorisation de changer d'emploi.

De ce fait, la limitation draconienne de la liberté de déplacement, en vigueur depuis février pour les ouvriers métallurgistes, est applicable aussi aux ouvriers du bâtiment. Depuis cette mesure il est devenu excessivement difficile aux ouvriers métallurgistes d'obtenir des augmentations individuelles de salaires. Toutefois, la nature même de leur travail fait que les ouvriers du bâtiment peuvent moins facilement être liés à telle ou telle entreprise. Il est donc peu probable que ce décret permette aux entreprises du bâtiment d'atteindre leur but. Au printemps, au plus tard, époque où commence la campagne de construction, la lutte des ouvriers du bâtiment pour la liberté de déplacement et/ou des indemnités de vie chère reprendra.

A quel point on hait les dictateurs!
La surveillance sur les chemins de
fer en Italie, Autriche et Allemagne
lors de la visite de Mussolini à
Hitler.

(I.T.F.) Des mois avant que Mussolini se décidât enfin à rendre visite à Hitler, Monsieur Gigli, chef du service de l'Exploitation des Chemins de fer de l'Etat italien se rendit à Berlin afin de déli-

bérer pour toute éventualité, sur les mesures de sécurité à prendre. Des experts ferroviaires anglais eurent bruit de ces mesures de sécurité "comparables à rien de ce qu'on a vu dans l'histoire des chemins de fer de n'importe quel pays". Lorsqu'il fut certain que Mussolini allait entreprendre le voyage, un correspondant du grand périodique technique londonien "Modern Transport" s'enquit sur les détails des mesures qui seraient prises. Il envoya à son journal un rapport vraiment ahurissant: "La décision de Mussolini d'emprunter pour se rendre en Allemagne, le chemin de fer et non l'avion, comme on s'y attendait auparavant, a nécessité de la part des directions des chemins de fer de l'Etat italien, des chemins de fer autrichiens et des chemins de fer du Reich, des mesures toutes spéciales... car c'était la première fois qu'un dictateur se rendait à l'étranger en chemin de fer." Pour tenir secret le véritable itinéraire, on annonça en Autriche aux chefs de gare et agents des postes de manœuvres, pas moins de 4 trains spéciaux sur deux parcours différents: celui plus court: Brenner-Innsbrück-Kufstein et sur celui du Tauern Tarvisio-Villach-Salzburg. Personne ne devait savoir sur quel parcours et dans quel train voyagerait Mussolini.

"On décida de ne pas faire précéder le train d'une locomotive haute-pied attendu que cela ne protège pas un train, mais attire au contraire l'attention. Il paraissait donc plus sûr de faire précéder tout un train vide.

En Italie, le train de Mussolini devait suivre un horaire spécial prévoyant, pour des raisons de sécurité, des temps fort larges. Un train spécial précédait et toute manœuvre sur les voies principales ou voies de manœuvre était interdite longtemps d'avance. Tout le parcours était strictement gardé par la milice des chemins de fer."

On voit combien Mussolini est convaincu de l'"amour" de son peuple! La tâche des chemins de fer fédéraux autrichiens était certainement la plus difficile car la ligne traverse une zone montagneuse... avec de nombreux tunnels, viaducs, ponts et passages à niveau sur un parcours de 69 milles. On avait commandé 4.000 hommes pour la surveillance: police, police militarisée et troupes régulières; ces dernières gardaient la ligne, la police occupait les gares. La garde de la gare d'Innsbrück, le noeud de jonction le plus important du Tyrol, était confiée à la police viennoise". Il est évident que l'on ne se fiait que médiocrement à la police tyrolienne, car Mussolini est haï au Tyrol, attendu que son régime italianise brutalement la population allemande du Tyrol du Sud. Tous les émigrants du Tyrol du Sud habitant Innsbrück furent placés sous la surveillance de la police durant le voyage de Mussolini. A Innsbrück et dans les villes industrielles du parcours, on arrêta la veille du voyage de nombreux social-démocrates et communistes; une partie de ceux-ci devaient rester en prison jusqu'après le retour du "courageux" Duce. Nombre d'entre eux perdirent leur emploi du fait de cet emprisonnement..

"Dans tous les trains qui traversaient le Tyrol, les voyageurs étaient surveillés par des détectives spéciaux. Dix jours avant le voyage déjà le contrôle de la police était particulièrement sévère dans les gares-frontières du côté de la Suisse, de l'Italie et de l'Allemagne. Toutes les gares du parcours Brenner-Kufstein furent fermées au public longtemps avant le passage du train spécial; il ne restait dans ces gares que des cheminots de service devant porter un insigne spécial. Les fenêtres de tous les bâtiments ayant vue sur le parcours devaient être fermées, mesure de sécurité prise aussi tout le long du parcours allemand.

Comme l'itinéraire par la ligne du Tauern avait également été établi et publié afin de masquer la route de Mussolini par le Brenner, ce parcours aussi devait être soigneusement gardé. Ce n'est que dans la matinée

du 25 septembre, de fort bonne heure, qu'on désigna le train spécial sur le parcours du Tauern. Sur celui du Brenner roulaient trois trains spéciaux. Le premier transportait la police et des officiers de l'armée, le second se composant de 8 voitures à huit roues était, pratiquement parlant, vide et dans le troisième se trouvait Mussolini.

Le parcours autrichien Brenner-Kufstein est électrifié ainsi que le parcours allemand Kufstein-Munich. Les chemins de fer fédéraux autrichiens avaient ordonné que les deux derniers trains spéciaux devaient être remorqués par deux lourdes et puissantes locomotives de train rapide (du type 1670) bien qu'une seule de ces machines eût largement suffi. C'était pour le cas où une des machines aurait une panne car on voulait à tout prix éviter un arrêt pour changement de machine. Les chemins de fer du Reich avaient ajouté à la lourde locomotive de rapide électrique (du type E.18) une puissante machine à vapeur aussitôt derrière la première pour le cas où la E.18 aurait une panne ou bien qu'on couperait le courant! En Allemagne le parcours était gardé par des S.A. et S.S. et la police des chemins de fer occupait les gares. Tous les 100 à 150 yards (90 à 130 mètres) étaient postés des gardes de chaque côté de la voie. La gare de Munich était évacuée longtemps avant l'arrivée du train spécial de Mussolini. Tous les magasins, kiosques et bureaux de tabac de la gare devaient fermer et la devanture des magasins était drapée de bannières. Tous les bagages à la consigne avaient été soigneusement visités avant l'entrée en gare du train spécial à 10 heures du matin" (Modern Transport, 2 octobre 1937).

Des cheminots allemands complètent des renseignements par les informations suivantes: En Bavière on a appelé tous les cheminots jugés sûrs et dont le service pouvait à la rigueur se passer pour les incorporer dans la police de la voie. On dirigea, en outre, sur la Bavière, 400 hommes de police de la voie de Bade et du Wurtemberg. Tous les membres de la police de la voie étaient équipés comme pour la guerre: casques d'acier, fusil, pistolets et grenades à main. Chaque troupe disposait de mitrailleuses lourdes et légères. Tout le personnel de la police de la voie dut encore faire des exercices supplémentaires de tir au fusil et à la mitrailleuse et de lancement de grenades à main.

Les trains blindés des secteurs Karlsruhe et Stuttgart furent dirigés sur Munich à titre de renforcement. Chaque train blindé remorquait plusieurs trucks chargés de matériaux de refection, tels que rails, traverses etc. On s'était préparé à des attentats contre la voie. Durant ces jours on a été aux petits soins pour la police ferroviaire: chaque homme touchait en sus de son salaire, un supplément de 6 marks par jour.

Une fois le voyage de retour de Mussolini accompli, chaque homme eut un, parfois deux jours de congé payé. Nombreux sont ceux qui utilisèrent ce congé pour rejoindre à leurs amis la frousse qu'ont les dictateurs de leur peuple!

Un vote secret en Autriche. Le re-
présentant du subit un échec

(I.T.F.) Fin septembre ont eu lieu pour la première fois à Vienne, les élections pour le Comité de

la Chambre de la Presse. Auparavant, les membres avaient été désignés. La Chambre de la Presse est de composition paritaire: ouvriers et patrons. La section des patrons est formée par les deux organisations des journaux et revues mensuelles d'Autriche. Sur les 36 membres de la section des travailleurs, 12 sont élus par les Comités des "Syndicats" fascistes des journalistes, des employés dans l'industrie et des ouvriers des industries graphiques. Les personnes élues par ces trois groupes ont à élire, en vote secret, chacun 3 membres du Comité et leurs suppléants. Ceux qui ne sont pas membres des commissions des sections peuvent être élus membres du Comité. Bien entendu, seuls des membres du Front patriotique sont éligibles au Comité vu qu'ils offrent la garantie que leurs fonctions seront remplies en un sens patriotique. C'est au Front patriotique d'en juger."

Les autorités de la dictature avaient entre autres posé candidat aux élections du Comité le secrétaire du "syndicat" fasciste des ouvriers des industries graphiques. Mais les ouvriers désignés par lui-même, se sont bien gardés de l'élire: ils ont décidé de prime abord qu'ils refusaient de le reconnaître comme représentant ouvrier et l'ont rayé de la liste sans se laisser intimider par des menaces. * représentants

Erratum: Dans notre numéro du 16 octobre dernier (N°21) la dernière phrase de la notice "L'argent qui roule", doit être lue comme suit: (La "Neu Zürcher Zeitung" du 5 octobre reproduit des fac-similes de quelques-unes de ces lettres.)

LES OUVRIERS DU TRANSPORT SOUS LE FASCISME.Dockers allemands victimes du Plan quadriennal.

(I.T.F.) Ily a 36 ans déjà, il était obligatoire en Allemagne de se servir en cas de transport de scories Thomas, de sacs en tissu particulièrement serré limitant l'éparpillement de poussière. Aspirer la fine poussière de ces scories peut en effet déterminer des maladies graves, pneumonies, tuberculose etc, vu les petites pointes tranchantes et les effets chimiques des acides phosphoriques etc. Lorsque, peu de temps après le déclenchement de la guerre, une pénurie de matières premières se fit sentir, ces prescriptions furent abolies (décret du 21 octobre 1914), l'organisation des travailleurs des transports, adhérente à l'I.T.F. obtint plus tard la remise en vigueur des anciennes dispositions dans une forme plus rigoureuse. A partir du 1er octobre 1931, il était obligatoire, non seulement d'employer des sacs en jute spécialement solide pour le transport, mais il était même interdit d'utiliser une deuxième fois des sacs déjà employés. A présent en période de Plan quadriennal nazi pour compléter les stocks de guerre, peu de devises seulement sont disponibles pour l'achat de jute dans des buts civils, et les autorités nazies exigent qu'on se serve à nouveau de sacs déjà employés. On viole les lois de protection ouvrière et la conséquence en est, ainsi que l'annonce la caisse de prévoyance des travailleurs du commerce de gros, des magasins et entrepôts dans son rapport pour 1936 qui vient de paraître: Dans les ports de la province de Prusse-Orientale uniquement, il y a eu "26 cas de maladie résultant de scories Thomas, dont 7 cas mortels. Des affections des voies respiratoires et des poumons par l'influence des scories Thomas se produisirent lors du déchargement et du transbordement des scories en sacs, des navires dans des wagons de chemin de fer. La grande quantité de poussière qui s'est produite est certes due en grande partie au fait qu'on ne pouvait pas disposer de sacs suffisamment solides!"

L'accélération des travaux dans les ports allemands augmente les dangers pour les dockers. "Avec le système de travail à la tâche adopté dans les ports pour le chargement des scories Thomas, on lance souvent la marchandise sans nécessité. Aussi, se sert-on parfois, chose interdite de crochets pour sortir les sacs pressés l'un contre l'autre". Les bas taux à la tâche contraignent les ouvriers à travailler aussi vite que possible; ils ne peuvent pas ralentir le rythme en raison des sacs de mauvaise qualité car leur gain s'en ressentirait. Afin de préserver leurs femme et enfants de la faim, ils risquent la maladie, voire la mort.

Non seulement les dockers mais aussi d'autres catégories de travailleurs des transports souffrent de ces mauvaises conditions. Un rapport de la caisse de prévoyance de l'industrie du bâtiment rhénano-west-phalienne signale qu'en Rhénanie aussi il y a eu des cas de maladie découlant du chargement de scories Thomas.

Maladies de l'estomac sur des chalutiers à vapeur.

(I.T.F.) Jusqu'en 1933 date de l'anéantissement par les Nazis des syndicats libres en Allemagne, les équipages/designaient des commissions qui s'occupaient de l'approvisionnement et surveillaient la gestion et la distribution de la nourriture. Les Nazis ont supprimé ces commissions. Dans le "Angriff" du 9 octobre nous pouvons lire quel en a été le résultat: " parmi les équipages des chalutiers de la grande pêche et des haranguiers, il y a pas mal d'hommes souffrant d'affections de l'estomac".

Encore une victime aux tramways viennois.

(I.T.F.) Il y a quelques mois deux agents des tramways viennois, déclarés aptes au service par le médecin en chef de la Caisse d'assurance-maladie, sont morts peu de temps après. A présent ce procédé irresponsable a fait une nouvelle victime. Un receveur du dépôt Rudolfshheim fut déclaré (le 20 septembre) apte au service par le brutal médecin en chef, le Dr. Dengler, bien qu'il eût perdu 18 kilos les dernières semaines et qu'il se plaignit de graves douleurs. Le lendemain, le receveur se présentant au service, ne pouvait plus se tenir debout. On dut immédiatement le renvoyer chez lui et l'admettre d'urgence à l'hôpital où il mourut le lendemain. Quand, lors des obsèques, la veuve s'écria: "Mon mari n'est pas décédé; on l'a tué", la police n'osa pas intervenir.