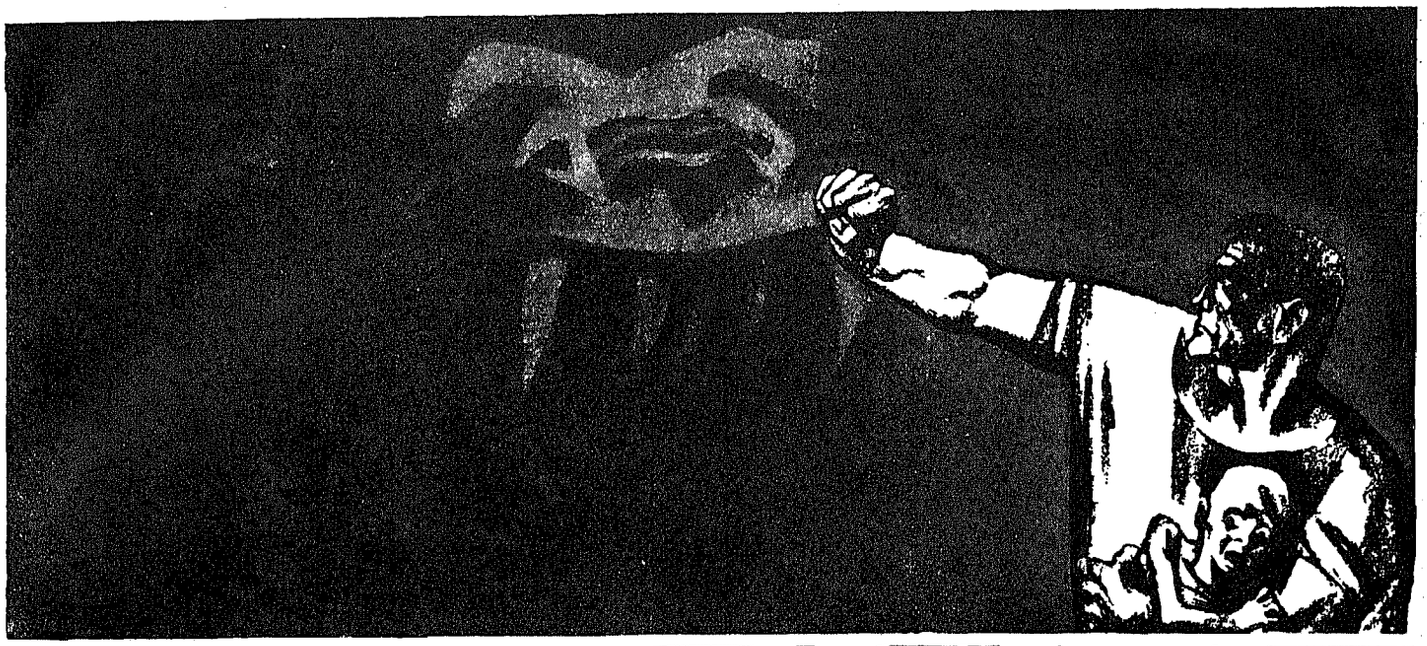


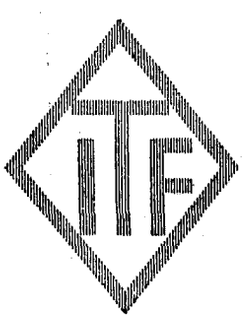
FASCISME

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

N°2
6e année

Amsterdam, le 22 janvier 1938



Contre l'organisation internationale des ouvriers mais pour celle des patrons.----------

(I.T.F.) Lorsque en Italie, en Allemagne ou en Autriche il peut être prouvé qu'un travailleur entretient des relations avec des organisations syndicales de l'étranger des peines sévères l'attendent; certaines lois allemandes vont jusqu'à punir ce crime dans certains cas de la peine de mort. Les employeurs eux, toutefois, peuvent s'organiser internationalement sans être entravés le moins du monde. Les "Notes du secretaire"de l'Internationale des ouvriers du textile dénoncent que l'Allemand, le Dr.Hendrik van Delten est le président de la plus grande Association d'industriels du textile du monde. L'Italien Tobler en est le vice-président; l'Autrichien Anninger et l'Allemand Lindenmeier sont membres titulaires du Conseil d'administration et deux autres industriels allemands et un italien sont parmi les membres suppléants.

Des ouvriers agricoles italiens sont envoyés en Allemagne.-----

(I.T.F.) En 1937, 60.000 ouvriers agricoles étrangers env. sont allés travailler en Allemagne pour remplacer en partie les fils de paysan et les ouvriers agricoles allemands appelés sous les drapeaux ou au service du travail. Les experiences faites par ces travailleurs ont été assez différentes. Quelques-uns ont trouvé leur situation tolerable mais beaucoup d'ouvriers autrichiens, hollandais et polonais ont quitté l'emploi et se sont enfuis,souvent avec l'aide de leur consulat. Ils préféraient chômer dans leur patrie que d'être contraints en Allemagne à fournir des heures excessives en étant mal payés et mal nourris.

C'est pourquoi on compte en 1938 transférer en Allemagne quelque 30.000 ouvriers agricoles italiens. Ces ouvriers italiens ne pourront pas quitter leur travail car s'ils rentrent en Italie avant l'époque fixée, la "Ovra" (la police secrète italienne) ne manquera pas de se préoccuper de leur sort! Les ouvriers italiens ne pourront pas non plus s'adresser à leur consulat s'ils estiment qu'ils sont traités avec injustice.

Or, dans un discours fait le 11 janvier et qui a eu un certain retentissement, le Pape Pie XI a mis en garde les ouvriers agricoles catholiques italiens qui devront se rendre en Allemagne, contre la propagande nazie anti-catholique. En dirigeant ses regards au-delà des Alpes, --ainsi le Pape-- il faut dire hélas qu'on ne saurait pas ne pas voir des menaces, des nuages....."Notre coeur paternel accompagne nos fils qui s'apprêtent à traverser les Alpes. Nous espérons que l'appui spirituel voulu ne manquera pas à nos chers fils, de sorte que par leur bon exemple de vie chrétienne et par leur crainte de Dieu toujours et partout, le nom de l'Italie resplendira d'une lumière plus belle... Partout autour

de nous--ainsi que je viens de le dire--il y a des tempêtes, des menaces de choses tristes et un brouillard de confusion, très dangereux pour la vie de l'individu aussi bien que pour la vie sociale." (Suivant le compte-rendu dans l'"Osservatore Romano" l'unique journal quotidien du Vatican, N° du 14 janvier 1938). Les Nazis espèrent que les travailleurs italiens qui iront en Allemagne ne seront pas atteints de la "contagion" syndicaliste. Les voilà à présent qui doivent constater que le Pape recommande ouvertement à l'ouvrier/une attitude défensive contre l'/catholique politique sur le terrain religieux.

Un des rédacteurs du "Lavoro Fascista" est arrêté.---------- (I.T.F.) Suspecté d'avoir divulgué à l'étranger des renseignements d'ordre confidentiel, le rédacteur pour les questions économiques du journal italien "Lavoro Fascista" a été arrêté. Dans son numéro du 20 décembre 1937, le journal s'est borné à annoncer l'arrestation de "l'ancien journaliste Giovanni Engely" sans oser communiquer à ses lecteurs que le journaliste en question était un de ses propres rédacteurs.

Les assassins des frères Rosselli. (I.T.F.) La police française vient de mettre la main sur plusieurs des meurtriers du chef du mouvement anti-fasciste "Giustizia e Libertà", assassiné en juin 1937. Le fils d'un industriel parisien âgé de 21 ans, ainsi que son ami d'école, complices dans l'assassinat, ont avoué et désigné nommément cinq autres personnes. Ces 7 personnes inculpées dans le meurtre des frères Rosselli, sont Français et membres de l'organisation terroriste des cagoulards du C.S.A.R. (Comité secret d'action révolutionnaire) qui dispose d'armes d'origine italienne, allemande et franquiste. Une des personnes ayant participé au meurtre est un étranger, selon toute probabilité un fasciste italien qui organisa l'assassinat sur l'ordre de Rome. La section française de l'Internationale terroriste fasciste a mis à sa disposition 7 de ses acolytes.

On détériore des avions destinés à Franco.---------- (I.T.F.) L'hebdomadaire italien "Giustizia e Libertà" écrit (dans son numéro du 14 janvier): " Dans les fabriques Breda à Milan qui construisent des avions de reconnaissance et de bombardement, de graves actes de sabotage se sont produits. 40 appareils déjà prêts pour être réceptionnés ont été gravement endommagés et sont devenus inutilisables. Ces appareils étaient destinés au général Franco. La police et la direction des usines ont procédé à une enquête rigoureuse. Il y a eu 600 arrestations parmi les ouvriers de la Breda ainsi que parmi des éléments étrangers à l'usine, suspectés d'avoir incité les travailleurs à procéder aux actes de sabotage en question. Plusieurs arrestations ont été maintenues. On a ordonné à tous les ouvriers de la Breda d'observer un silence absolu concernant cet incident, sous menace de représailles. Les personnes arrêtées ont été interrogées par des fonctionnaires de l'U.P.I. (Ufficio Politico Investigazioni- Bureau politique de recherches). Le U.P.I. est une nouvelle institution créée depuis quelque temps par la Sûreté publique italienne, afin de surveiller et espionner à côté de l'"Ovra" les anti-fascistes italiens."

"Pratique sociale" dans l'Allemagne de nos jours.---------- (I.T.F.) La revue "Soziale Praxis" (Pratique sociale) qui était connu pendant quatre décades comme organe progressiste de politique sociale a, depuis janvier 1938, changé de caractère. Elle ne paraîtra plus dorénavant comme "Organe central de politique sociale et de bienfaisance" mais comme "Périodique pour les actionnaires, le droit des sociétés et la politique sociale". Le fait que la "politique sociale" ne vient qu'en troisième lieu après "les actionnaires" et le droit des sociétés" est éloquent en lui-même. La composition cependant du Comité permanent est plus significative encore du développement en régime nazi. Dans le nouveau Comité permanent siègent 4 banquiers, 5 fonctionnaires --dont le Dr. Pohl qui jusqu'en 1933 occupait les fonctions de syndic des industriels de la Ruhr--et 2 nazis à titre de grâce: Claus Selzner, l'organisateur du Front allemand du travail et Keppler, l'expert en matière de fabrication de savon de Hitler.

Haut-parleurs endommagés. (I.T.F.) Le "Deutsche Seemann" (numéro de janvier 1938) l'organe du Front allemand du travail pour la propagande parmi les marins allemands, écrit indigné: "Le Front allemand du travail, section pour l'étranger, nous communique que sur les navires les plaintes concernant la détérioration à dessein des

installations communes de T.S.F. par le coupage des cables et l'endommagement de l'outillage se multiplient d'une manière absolument intolerable."

Les marins allemands désirent qu'on leur épargne les émissions propagandistes nazies. Aussi, sur les navires où l'on ne capte que les emissions qui interessent reellement les marins--les emissions neutres allemandes et de bons services d'informations etrangers, aucun cable n'a, pour autant que nous sachions, été coupe.

Incurie à la Reichsbahn.-Une conséquence du pillage national-socialiste.---------- (I.T.F.) L'Aperçu annuel provisoire qui vient de paraître à la Reichsbahn est d'une surprenante sincerite, du moins pour une publication allemande. Cela pour de bons motifs: En avouant de façon à peine voilée l'incurie où se trouve l'entreprise la plus importante d'Allemagne, la direction de la Reichsbahn a désire protester contre le pillage de la Reichsbahn par la dictature nazie. Une serie d'articles critiquant cet état de choses, publiées dans les éditions de decembre du "Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" (Journal de l'Association des administrations de chemins de fer de l'Europe centrale) ont précédé la parution de l'Aperçu provisoire annuel. Le rapport vint ensuite et le contenu en est alarmant:

La dictature nazie a contraint la Reichsbahn à des sacrifices financiers excessifs pour des buts etrangers à l'exploitation, de sorte que le parc du materiel et les installations ont dû être laissés à l'abandon.

Les matières premières nécessaires n'ont été mises à la disposition de la Reichsbahn que dans une mesure fort insuffisante, l'empêchant de remettre en état son materiel et ses installations.

L'exploitation accuse de plus en plus de perturbations et les accidents se multiplient.

Le pillage de la Reichsbahn a commencé immédiatement après l'avènement de la dictature nazie. La Reichsbahn s'est vue obligée d'accorder de formidables réductions de tarifs pour les organisations nazies; pour les trains de l'agence de voyages "Kraft durch Freude" et pour ceux transportant les participants aux innombrables manifestations nationales-socialistes, le tarif est encore inferieur au tarif militaire. Ces subventions aux organisations nazies se sont montées en 1937 à au moins 120 millions, en d'autres mots, à 10% des recettes totales du trafic voyageurs! Dans le trafic marchandises d'autres réductions de tarifs ont dû être consenties aux établissements de produits Ersatz, au industries de guerre et au profit de la construction d'immeubles du parti nazi. Aussi, les recettes par tonne-km. etaient-elles pour 1937--quoiqu'en 1936 les tarifs normaux du trafic marchandises aient été majorés de 5%--de 17,6% inférieures à celles de 1932, c'est-à-dire qu'en 1937, la Reichsbahn a dû abandonner 630 millions de recettes marchandises au profit de la "défense nationale" et de la construction d'immeubles du parti nazi. Le total des réductions arrachées s'élevait ainsi pour 1937 à au moins 3/4 de milliard de marks!

Ce n'est pas tout! En 1937, la Reichsbahn avait une fois de plus par des discours solennels, été liberée des charges des Réparations qui ne la grèvaient plus depuis 1932 déjà. Mais cette Reichsbahn liberée devait, la même année, payer 100 millions de marks de plus en Tributs de Réparation. Il faut savoir que l'impôt sur les transports était de près de 10% (23 millions) superieur au chiffre de 1936 (cet impôt avait été mis en vigueur en 1924 au titre des Réparations). A la place des 70 millions d'amortissement des Réparations, il fallait en 1937 payer jusqu'à 156 millions de marks aux caisses du Reich.

L'Aperçu nous renseigne sur d'autres charges encore. Des constructions commencées depuis longtemps déjà deviennent plus onéreuses du fait que M.Hitler se prend pour un architcte. C'est ainsi que le tracé de la ligne Nord-Sud berlinoise, a dû être "sensiblement modifiée" à cause des transformations à la capitale du Reich* par Hitler. Des constructions commencées en 1936 ont dû être interrompues. L'emplacement d'une gare a dû être change de place uniquement pour embellir le terrain des demonstrations nazies à Nuremberg!

* ordonnées

Les charges du plan quadriennal.

Le deuxième plan quadriennal posera à la Reichsbahn des charges financières encore plus accablantes. Les transfèrements d'industries dans d'autres localités et les tarifs spéciaux au profit de l'armée placeront la Reichsbahn devant des dépenses "de grand style" qui ne sont certes pas évaluées

trop haut par une dépense de 400 à 500 millions de marks pour chacune des années à venir. (Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, du 9 décembre 1937). Or, 500 millions représentent plus de 10% du total des recettes brutes de la Reichsbahn.

De 1933 à 1935, la Reichsbahn avait été obligée de différer son programme normal de réfection et d'extension et d'exécuter à la place des travaux d'intérêt stratégique. On a dû négliger l'exécution du programme régulier de remplacement de matériel usé à la suite des charges découlant de buts étrangers à l'entreprise, tarifs réduits, autoroutes etc. En 1936 on n'a pu consacrer que 125 millions au lieu des 170 millions prévus à l'acquisition de nouveau matériel roulant. En 1937 on a encore du rogner le programme des nouvelles acquisitions, non pas seulement pour des motifs financiers. Vu que les matières premières étaient en première ligne mises à la disposition des industries de guerre proprement dites et que, tout étonnant que ce soit, l'état-major allemand laisse tomber en ruines le réseau ferré, les matières premières faisaient défaut et "dans l'exécution des nouvelles commandes passées par la Reichsbahn, il a fallu dans une vaste mesure, tenir compte des possibilités de livraison".

Outillage négligé. "En ce qui concerne les constructions, il a fallu largement tenir compte, dans les projets et les méthodes choisies, du marché actuel des matières premières. L'entretien et le renouvellement de la superstructure étaient subordonnés en première ligne à la question des matériaux disponibles et à celle de la pénurie de main-d'oeuvre (occasionnée par le doublement de l'armée et l'extension poussée à l'excès des industries de guerre - Réd.).... En réduisant encore les renouvellements de rails, bien qu'on eût déjà fortement resserré le programme original de réfection, la consommation d'acier a pu être diminuée de 40%.... Le renouvellement des aiguillages se heurta souvent aussi à des difficultés, cela surtout parce que l'industrie, étant surchargée de commandes (à la suite des armements - Réd.), ne pouvait pas livrer à temps.... Ajoutons à cela les délais prolongés de livraison sur bien d'autres terrains, empêchant souvent d'achever d'importants travaux de transformation dans les gares. Pour toutes ces raisons on n'a pu renouveler en tout qu'à peu près 1.200 km. de voie et même pas 700 aiguilles....."

L'état actuel du matériel en fer et en acier exige toutefois un renouvellement de la superstructure au moins tous les quinze ans si l'on veut garantir la sécurité. Il faut donc renouveler annuellement au moins 6,5% de la superstructure, soit, sur 53.000 km. de voie en exploitation à la Reichsbahn, 3.445 km. y compris les aiguillages qui, étant davantage exposés à l'usure, exigent un renouvellement plus fréquent. A la place de cela on n'a renouvelé que 1.200 km.!

"Conformément aux buts du plan quadriennal les efforts ont été poursuivis" --ainsi continue le rapport-- "pour rendre réutilisable le vieux fer de la superstructure. Citons en premier lieu outre les méthodes de compression de la petite ferraille, la réparation au moyen de soudure des coeurs de croisement des aiguilles, plus assez durs et des endroits usés des rails". Point n'est besoin d'être du métier pour se rendre compte que de pareils systèmes ne sont pas propres à diminuer les risques de la circulation!

Il n'y a pas seulement pénurie d'acier mais "les besoins en traverses en bois n'ont pu être satisfaits qu'en partie".

"La livraison des véhicules s'est fortement ressentie de la disette de l'acier. Une grande partie des voitures commandées ne pourra être livrée qu'en 1938". Une amélioration n'est pas encore probable. Pour 1938, le programme d'acquisition de nouveau matériel roulant est encore plus modeste que ceux de 1934 à 1937. Et "dans le cadre des contingents d'acier dont on peut disposer, une grande partie des voitures commandées pour 1938 ne pourront être livrées qu'en 1939".

Les conséquences: .....un personnel surmené.

"Vu l'insuffisance des livraisons du nouveau matériel roulant, il fallait procéder à une réparation accélérée des locomotives et wagons nécessaires à l'exploitation et remettre encore soigneusement en état de vieux wagons déjà destinés à la démolition.. Par un gros effort du personnel, par des heures supplémentaires et par une augmentation (insuffisante! Réd.) des effectifs" on a pu arriver à quelque chose "bien que souvent les ateliers n'aient pu disposer qu'avec des retards des accessoires et matériaux". "Le travail à fournir s'est sensiblement accru par la récupération et l'utilisation de déchets et de vieux matériaux." Le rendement moyen d'une locomotive à vapeur entre deux visites périodiques dut être augmenté de 115.000 km. (en 1934) à 124.000 km. (en 1937).

Dans le service de l'entretien de la voie, l'insuffisance de matériaux a aussi déterminé un accroissement du travail. Le travail augmenté n'a pu être liquidé que par une prolongation des heures de travail des 113.000 ouvriers de la voie de 48 à 54 heures par semaine.

Le personnel roulant a été exploité encore davantage que jusqu'ici: "Sur une série de parcours, le repos de nuit a été limité ou aboli." Le manque de wagons obligea de faire circuler plus de trains à vide le dimanche. Vu l'état défectueux des voies on a dû augmenter le nombre des visites des trains ; afin d'en limiter les frais, 21.000 garde-barrière furent transférés avec un revenu diminué de 20%, dans l'échelle la plus basse des ouvriers.

Les conséquences.....Retards et accidents

Les conséquences de cette exploitation à outrance du personnel et de l'outillage ne se laissent pas dissimuler plus longtemps. Il est vrai que "les efforts (!) sont poursuivis pour maintenir la vitesse des trains" mais "il n'a pas toujours été possible de conserver pour tous les trains rapides et express les vitesses jusqu'ici prévues". Des retards deplus d'une heure n'étaient pas rares--chose que le rapport passe sous silence--et sur certains parcours s'est produit le phenomène de "retards réguliers" (Frankfurter Zeitung du 4 janvier 1938). Il y eut souvent aussi ces derniers temps des avaries aux machines en pleine voie.

Les accidents augmentent de manière effrayante. Le nombre total des accidents de 2.113 cas a, pendant les trois premiers trimestres 1937, dépassé de 345, soit de 20% environ, le chiffre de la même période de l'année d'avant, plus particulièrement le nombre des déraillements a augmenté de 103 (39% environ) et celui des collisions de 77 (33%) --conséquence de l'abandon du matériel et de l'excès de fatigue du personnel roulant et des manoeuvres! "Les autres accidents de personnes ont augmenté de 165, soit de 16%. Le nombre des trains-km. accomplis a augmenté de 6% de sorte que le nombre des accidents par million de trains-km. a augmenté de 0,39, pour atteindre le chiffre de 3,46" --augmentation de 13%! A l'occasion d'accidents de trains, il y eut pendant les trois premiers trimestres de 1937, 20 voyageurs tués et 452 blessés, soit une augmentation de 315 --189%-- du chiffre total en comparaison de la même période de 1936. Le nombre des voyageurs ayant encouru un accident par leur propre faute, augmenta de 28 --soit de 16%. Le nombre des agents victimes d'un accident augmenta de 150, soit de 19%."

Le tableau ci-après sur l'augmentation continue depuis 1932 des accidents de chemins de fer donne une image exacte des conditions existant à la Reichsbahn :

	Accidents d'exploitation en						
	1932	1933	1934	1935*	1936	1937	vraisemblabl.
Collisions	143	179	225	271	370	492	
Déraillements	249	274	282	343	369	513	
Total:	392	453	507	614	739	1005	
Sur 1 million de train-km.	0,64	0,72	0,75	0,84	0,95		
Voyageurs tués	59	69	95	123	83		1552 (blessés y compris)
Sur 10 millions de train-km.	0,02	0,02	0,03	0,03	0,02		
Agents tués	223	262	348	340	362		1343 (blessés y compr.)
Sur 1 million de train-km.	0,36	0,42	0,52	0,46	0,47		
Voyageurs blessés	502	339	757	666	454		
Sur 10 millions de train-km.	0,16	0,11	0,22	0,17	0,10		
Agents blessés	728	710	800	751	775		
Sur 1 million de train-km.	1,18	1,13	1,19	1,02	1.--		

* A partir du 1er mars 1935 Sarre comprise.
(Sources: Pour 1932 à 1936 Statistiques de l'Union internationale des chemins de fer; Pour 1937 : calculés sur la base des chiffres disponibles.)

Voici les chiffres donnés par la Reichsbahn pour la période janvier-septembre (depuis 1935 elle ne publie plus en janvier que les chiffres de trois trimestres, hésitant sans doute à faire connaître à la presse les chiffres élevés de l'année entière):

	1935	1936	1937
Nombre total des accidents	1.781	1.868	2.113
dont déraillements	248	264	367
collisions	165	233	310
Chiffre total par million de train-km.		3,05	3,46

		1935	1936	1937
Voyageurs accidentés	tués et blessés	381	342	685
Agents accidentés	" " "	806	789	939

En cinq années de régime nazi, le nombre des collisions s'est multiplié par 3,5 , celui des déraillements a doublé! Le nombre des cheminots accidentés s'est multiplié par 2,5, celui des voyageurs accidentés a triplé!

L'Allemagne après 5 ans. (I.T.F.) En 5 ans de régime, la dictature nazie a érigé au coeur de l'Europe une grande puissance militaire, mais le but politique des armements allemands d'extorsion de concessions de l'étranger, n'a pas été atteint. Les énormes sacrifices exigés par le rythme excessif du réarmement ont été faits en vain. L'armement précipité a épuisé toutes les réserves économiques du pays et ce n'est qu'au prix de grands efforts que les besoins courants de l'armée peuvent être couverts. Afin de remplir les arsenaux, les stocks de l'industrie ont été pillés et afin de ravitailler les casernes, les fermiers ont dû céder leurs produits et les citadins ont été rationnés. Jusqu'à mi 1937, les chefs nazis espéraient que "les autres" viendraient à leur secours, que grâce au nouvel appareil de guerre, il serait possible d'arracher des concessions et que par crainte d'une irruption belliqueuse du Troisième Reich, l'étranger consentirait des prêts pour l'achat de matières premières, sans lesquels le réarmement ne saurait être poursuivi au même rythme.

En même temps toutefois que l'Allemagne était pillée, la puissance militaire des démocraties capitalistes, avant tout de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, s'accroissait. L'alliance de l'Allemagne avec l'Italie, le fameux "Axe Berlin-Rome", par contre se révéla n'être qu'un bluff. L'économie italienne n'était pas de force à supporter les épreuves de l'agression contre l'Ethiopie. La situation de l'Italie est encore presque plus mauvaise que celle de l'Allemagne. L'échec des troupes italiennes lors de la tentative de reprendre en Espagne la ville de Teruel, a démontré une fois de plus la valeur limitée d'une alliance militaire avec l'Italie. Fin 1936 des ministres allemands menaçaient encore aujourd'hui ils cherchent à obtenir des concessions. Les forces de Berlin et de Rome ne suffisent plus pour appuyer militairement le Japon. C'est sur l'échec de la manoeuvre d'extorsion, sur le manque de force de l'intervention fasciste en Espagne, que l'Europe fonde ses espérances de paix.

Les armements écrasent une nation.

Qui payera à présent l'écot? Une charge fiscale énorme pèse sur le peuple allemand. Il faut qu'il paie les armements et l'appareil terroriste, en ayant faim. Suivant une constatation de la Reichskreditgesellschaft 28,6% du revenu populaire devait en 1937 être affectés à des impôts et taxes- y compris les versements pour l'assurance-chômage- contre 18,4% en 1928. "Avec cela" --ainsi explique le Deutsche Volkswirt du 14 janvier--"il n'a pas été tenu compte des nombreux versements analogues à des impôts, considérablement accrus ces dernières années et même en partie nouvellement introduits." Encore les armements ne sont-ils pas achevés-- comme le constate le Deutsche Allgemeine Zeitung du 1er janvier 1938-- la charge des impôts se fera encore plus accablante.

Cette charge pèse sur toutes les couches de la population; les salariés et appointés sont cependant doublement frappés. Non seulement ils ont à payer des impôts plus élevés que jamais mais les employeurs ont encore la latitude de tâcher de récupérer autant que possible aux frais de leurs salariés, en les exploitant à outrance, une partie de leurs charges. La dictature nazie a détruit les organisations ouvrières, elle soumet les travailleurs à une surveillance politique, les subordonne aux représentants du Front du travail et de l'Association des fonctionnaires et les livre sans défense au bon plaisir du patronat.

L'accroissement des bénéfices de l'industrie nous en révèle les conséquences. En 1928, année de prospérité, l'industrie allemande a gagné (bénéfices nets et amortissements) 15% du capital-actions; en 1936 année de conjoncture des armements, ce pourcentage avait monté à 21% et en 1937 le mouvement s'est encore poursuivi. "D'une part les amortissements ont monté et d'autre part les montants affectés aux réserves se sont accrus dans une mesure jamais constatée les années précédentes" écrit le "Völkischer Beobachter" du 7 janvier. Ces réserves, ces amortissements ont été gagnés par de bas salaires par une exploitation outrancière des travailleurs.

Résistance dans les entreprises. Les travailleurs se sont élevés contre cette exploitation aggravée. La lutte n'était pas facile

car en Allemagne il n'y a plus d'organisations ouvrières légales et le Front du travail n'est qu'une organisation de mouchardage. Le mouvement dut donc être mené au moyen d'une collaboration solidaire d'individus isolés. La hausse dans les industries de guerre a ouvert à certaines catégories des possibilités d'offensive. Les marins, ouvriers du bâtiment, mineurs et quelques catégories de métallurgistes et d'ouvriers de l'industrie chimique réussirent en 1937 à arracher des indemnités de vie chère; les ouvriers agricoles arrachèrent plus d'une fois des augmentations de salaire en guise de compensation de la nourriture moins bonne et des diminutions des paiements en nature.

Les Nazis n'ont rien négligé pour entraver ces mouvements revendicatifs. Seulement les ouvriers favorisés par la hausse des armements pouvaient compter sur l'aide des employeurs qui, allèchés par des commandes profitables, payaient des salaires supérieurs aux tarifs pour confier de nouveaux ordres à exécuter au moyen des ouvriers spécialistes enlevés à leurs concurrents. Devant cette menace beaucoup d'établissements payaient à leur main-d'oeuvre qualifiée et indispensable des suppléments. C'était presque toujours le client --l'Etat--qui en dernière analyse payait les majorations.

Afin de mettre un terme à ce mouvement, dernière possibilité légale des ouvriers de se défendre, la liberté de mouvement des salariés fut resserrée encore davantage. Depuis février 1937, les ouvriers métallurgistes ne peuvent plus changer d'emploi même dans une même localité qu'avec l'autorisation du bureau de placement. De même été la liberté de mouvement des ouvriers des industries chimiques d'Allemagne centrale a été limitée et à partir du printemps 1938 les ouvriers du bâtiment seront liés autant que les métallurgistes. Les commissaires au travail ont prolongé les délais-congés pour d'importantes catégories ouvrières afin de rendre plus difficile le passage dans un emploi mieux retribué. D'innombrables entreprises continuent par conséquent à payer les salaires de crise de 1932 bien qu'un mark hitlérien n'ait plus que le pouvoir d'achat de 65 pfennigs pré-hitlériens tout au plus, malgré que les prix continuent à augmenter et que les loyers aient beaucoup monté.

L'illusion de bien des groupes que l'armée s'opposerait à l'exploitation des ouvriers--les soldats de la guerre future--a été déçue. Le ministre de la Guerre s'est ouvertement déclaré (le 23 février 1937) partisan de la politique nazie de dépression des salaires. On put voir de plus en plus clairement que tout espoir dans ce sens était vain que toute lutte pour l'amélioration des conditions de vie se heurte contre l'appareil terroriste nazi, toléré par l'armée, que tout mouvement pour des augmentations de salaire et contre le houspillage est un mouvement contre le régime.

Réaction plus brutale. Les Nazis se firent tout à fait indifférents au sort des ouvriers. Les hommes n'ont plus de la valeur que comme force-travail; on les déplace ici et là, tels des pièces du jeu d'échecs, selon que l'ordonne la dictature, docile aux désirs du patronat.

Le formidable appareil de guerre broya l'économie allemande elle broya ce qui demeurait encore de la législation sociale et en même temps l'enthousiasme restant de bien des partisans de la dictature. On chuchote en Allemagne qu'une crise menace. Nerveusement, les propagandistes nazis assurent toujours à nouveau que dans le Reich allemand il n'y aura plus jamais de masses sans travail, seulement les salaires on n'en parle pas. "Avec une autorité prédominante de l'Etat, il sera toujours possible d'occuper des hommes"--ainsi réplique aux propagandistes nazis, le porte-parole du patronat, le "Deutsche Volkswirt"(dans son numéro du 14 janvier)--"mais ce n'est pas tout d'avoir réalisé une occupation permanente si le produit de cette occupation ne permet pas de satisfaire quelque peu (!) au moins aux besoins les plus évidents et les plus impérieux de la communauté et de l'individu.". Un travail forcé à des salaires de famine est possible évidemment aussi longtemps que l'appareil terroriste de l'Etat est assez puissant pour contraindre les travailleurs à végéter.

C'est pourquoi on crée en Allemagne de nouveaux camps de concentration et de nouvelles troupes policières sont constituées. Les frais de la tentative échouée d'extorsion de l'étranger doivent être payés pour sauver le régime. Les masses exploitées et sans défense devront être contraintes à continuer à payer les pots cassés. L'année nouvelle de la dictature de la croix gammée se trouve sous le signe d'une réaction encore plus brutale!