

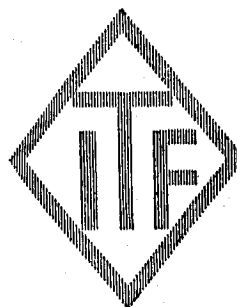
FASCISME

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°17
6ème année

Amsterdam, le 20 août 1938.



Crise économique en Allemagne.

(I.T.F.) En Allemagne, l'optimisme officiel tient le langage suivant: "Nous nationaux-socialistes, sommes convaincus que la plus grande activité de notre

économie nationale, n'est pas un phénomène de conjoncture passager, mais constitue le début d'une période de prospérité économique durable." (Völkische Beobachter, 20 juillet 1939). Les économistes allemands haussent les épaules lorsque de pareils bourrages de crâne au service de la propagande leur sont servis. Le "Deutsche Volkswirt" du 12 août constate: "Nous ressentons très nettement depuis quelques mois les pénibles repercussions du recul général des affaires dans le monde. Il est vrai que les prix pour des matières premières ont baissé sur le marché mondial; nous achetons aujourd'hui les principaux produits d'importation étrangère à bien meilleur compte.... Mais les débouchés pour nos produits manufacturés se sont bien davantage restreints; la balance commerciale allemande est devenue déficitaire.

Le "Wirtschaftsdienst" qui paraît à Hambourg, estime que la situation économique allemande est grave. Il écrit le 5 août: "Il se peut que les pessimistes aient raison qui prétendent qu'une crise bien plus noire que celle de 1929/1931 est à la longue inéluctable! Le journal appréhende, une chute subite et sensible des prix et des valeurs et un chômage massif qui, nous le savons aujourd'hui peuvent se déclencher d'une façon tout à fait inattendue".

Dans la presse allemande, le ministère du Travail met en garde les employeurs contre des licenciements massifs, non autorisés.....

La terreur dans les entreprises.

(I.T.F.) Les pelotons du travail, les troupes terroristes du Front allemand du Travail dans les entreprises, devront recevoir une formation plus uniforme. Dans l'usine des autos populaires dont on projette la construction avec des ressources du Front allemand du Travail, un "camp de pelotons du travail--ainsi a déclaré le Dr. Ley le 6 août,--devra être créé comptant 20.000 hommes qui aura pour mission de préparer à leur tâche les militants du Front du Travail, devant opérer dans les entreprises. Chaque chef de groupe d'habitations et de cellule d'entreprise devra faire un stage d'un an dans ce camp, pour rentrer ensuite à son entreprise comme membre du peloton du travail.

Ainsi, dès que ce camp sera au complet, le Front allemand du Travail pourra à tout moment mettre à la disposition de la Gestapo, un corps mobile de police d'entreprise de 20.000 hommes.

Pour les rédactions: Le numéro 188 du 7 août du "Angriff" renseigne sur le discours fait par le Dr. Ley à Sonthofen. Voir pour les pelotons du travail le numéro de "Fascisme" du 14 mai dernier.)

La jeunesse allemande est surmenée. Avertissements des médecins.

(I.T.F.) Les Nazis désirent dresser les hommes pour la guerre dès l'âge le plus tendre. Mais ils surmenent les enfants par des exercices militaires continuels et obtiennent ainsi des résultats contraires à ceux escomptés. Un certain Dr. März écrit dans l'hebdomadaire médical allemand, le "Deutsche Medizinische Wochenschrift" que chez les Jeunesses hitlériennes un "examen des cas de déformations des pieds a abouti à des résultats surprenants et dépassé de beaucoup les pires attentes!! "Plus de 70% probablement des jeunes gens et jeunes filles sont atteints de pieds plats, d'affaissements du pied ou d'autres maux analogues". Le médecin attribue ces défauts aux parades nazies au cours desquelles les pieds des enfants sont fatigués à l'excès et met en garde contre "les longues attentes inutiles debout au service des Jeunesses hitlériennes, par exemple l'appel et la formation de haies ainsi que contre les longues marches exténuantes."

Le médecin officiel leipzigois, le Dr. Beusch, avertit: "On ne saurait insister trop sur la nécessité de réduire les exigences posées à notre jeunesse actuelle, précisément, en limitant les périodes pendant lesquelles elle est mise à contribution et en lui garantissant dans une large mesure les repos, le délassement, le recueillement et avant tout, le sommeil dont elle a besoin."

(Pour les rédactions: Ces avertissements, publiés dans le numéro du 22 juillet de l'hebdomadaire médical allemand confirment les constatations faites par la Commission d'enquête officielle anglaise dont nous avons parlé dans notre numéro du 7 août 1937 édition allemande.)

En Allemagne on fait travailler les grands-pères

(I.T.F.) A l'âge de 65 ans révolus, chaque travailleur ou employé allemand ayant été assuré a droit à une pension de vieillesse. Seulement les rentes, surtout celle de l'assurance -invalidité, sont si basses qu'elles ne suffisent pas à l'existence. Celui qui est entre au bénéfice de la retraite après le 1er janvier 1934, ne reçoit que la misérable "rente de famine" instituée par les Nazis. La majeure partie des vieux en sont donc réduits à toucher outre leur pitoyable rente, des secours de la part des municipalités. Afin de réduire les charges des caisses officielles, les Nazis viennent, tout récemment, d'inviter les vieux de 65 ans, à reprendre le travail. Cet appel a provoqué une indignation générale. Les vieux ouvriers et employés rappellent que les Nazis avaient dans leur programme, promis une assurance-vieillesse convenable; les employeurs protestent contre le "réembauchage des grands-pères" craignant que le rythme n'en souffre. Le Front du Travail tâche à présent de calmer l'agitation parmi les employeurs en déclarant que naturellement la condition pour le réembauchage des vieux est que ceux-ci soient encore aptes au travail et désirent continuer à travailler. L'employeur ne serait nullement contraint de reprendre les vieux à son service. /du travail

Les employés et ouvriers de 65 ans encore en état de travailler, doivent dans tous les cas s'attendre à ce que les municipalités nazies leur refusent le secours complémentaire à la rente. Chacun donc, qui ne désire pas mourir de faim -- sort de celui qui ne touche que les rentes des Nazis -- travaillera donc aussi longtemps qu'il tiendra debout.

Voilà comment les Nazis tiennent leur parole, voilà comment ils veillent à une assurance-vieillesse convenable!

(Pour les rédactions: La déclaration en cause du Front allemand du Travail a paru dans le "Neues Wiener Tagblatt" du 28 juillet).

Les Nazis craignent que le tarif d'entreprise ne deprime le niveau des salaires.

(I.T.F.) Par la loi de 1934 sur l'ordonnance du travail national, les Nazis ont conféré aux employeurs le droit de dicter les salaires dans leurs entreprises. Les autorités désiraient cependant, pour une période de transition, établir, afin de parer à une concurrence dépassant toutes les bornes, prévoir des conditions minima au moyen d'ordonnances collectives. A présent, le moment paraît propice aux Nazis pour donner carte blanche aux employeurs. Le Commissaire du Travail pour la région économique de Hesse a, à partir du 15 mai 1938, autorisé tous les industriels dans la

métallurgie du district de Cassel, à fixer les salaires pour leurs entreprises au moyen de tarifs d'entreprise dictés par eux. Par cette mesure les autorités nazies ont, pour la première fois, renoncé pour tout un groupe d'entreprises allemandes, à un tarif minimum officiel de salaires.

Les travailleurs frappés sont inquiets et même l'Office social du Front allemand du Travail craint que les industriels ne saisissent l'occasion pour déprécier les salaires. Il écrit: "L'expérience reste à faire si le procédé auquel on a recours pour la première fois, réussira, c'est-à-dire si les employeurs se montreront capables de trouver seuls les salaires justes et équitables pour leurs personnels. ("Cahiers mensuels de politique sociale nationale-socialiste" N° du 25 juin 1938). Le ministère du Travail lui non plus, n'a pas une confiance excessive en les "citoyens" industriels. Il a décrété que les barèmes de salaires, dictés par eux, doivent lui être soumis aux fins d'agrément. ("Frankfurter Zeitung" du 19 juillet).

La lutte pour l'amélioration (I.T.F.) Depuis le début de la dictature nazie, en avril 1933, ainsi l'Office allemand de statistiques, il n'y a plus en Allemagne de conflits du travail.

Les ouvriers allemands se laisseraient tout faire soi-disant; néanmoins il y a tous les mois devant les tribunaux allemands des procès contre des travailleurs qui, par un refus de travailler, ont tâché de résister à une exploitation éhontée. Il est vrai que la grève n'est pas formellement interdite en Allemagne, mais chaque travailleur qui fait la grève risque d'être arrêté et traité comme "ennemi de l'Etat".

La presse ne peut en général rien publier sur les procès contre des grévistes. Ces derniers mois toutefois, les "nazis" ont estimé que la publication de quelques jugements pour refus de travail, aurait des effets salutaires. Se succédant à de courts intervalles, des renseignements ont paru sur des procès relatifs à des actes de grève dans une fabrique de meubles, une verrerie et une briqueterie.

Dans une fabrique de meubles d'Allemagne occidentale un vernisseur avait incité ses collègues "à maintenir leur rendement aussi bas que possible afin d'éviter que les taux aux pièces, qui avaient été établis jusqu'à nouvel ordre, soient diminués... Lors de l'introduction des fiches journalières, il déclara à ses collègues qu'ils ne devaient pas travailler davantage, sinon la maison déduirait encore plus. Il les invita à être solidaires avec lui, à se rendre éventuellement ensemble à la direction et devant un refus, à déposer le travail pour quelques jours. La maison s'empêcherait bien de les faire revenir car, vu le manque de main-d'oeuvre spécialisée--en raison du grand besoin de meubles pour l'installation des palais de l'administration et des casernes--elle devrait immédiatement placer des annonces. Il avait insisté auprès de ses collègues pour qu'ils évitent de dépasser de plus de 20 marks le taux aux pièces... Personnellement il avait refusé le taux offert, alléguant le taux horaire contractuel et déclaré que dans ces conditions, il refusait de continuer le travail". L'ouvrier fut congédié sans préavis. Le tribunal prud'homal de Duisbourg-Hamborn sanctionna la révocation avec l'attendu classique que cet ouvrier "ne pensait qu'à son propre intérêt matériel et ne se souciait point de la prospérité de l'entreprise". Nous ignorons ce que ce vernisseur est devenu.

Dans une verrerie de Silésie, la direction voulut introduire le travail du dimanche. Dans cet établissement le travail est organisé de telle sorte que 6 verriers, 6 souffleurs et 6 porteurs constituent chaque fois ensemble une équipe pour le travail aux pièces.

Les souffleurs ne peuvent rien faire lorsque les verriers ne travaillent pas et les verriers de leur côté ne peuvent travailler que lorsque la matière préparée par eux peut être immédiatement cueillie par les souffleurs. Lorsque deux hommes font défaut, tout le groupe est arrêté. Or, la direction voulait faire travailler le dimanche, mais ne pas payer le supplément pour le travail dominical. La moitié des souffleurs à qui on avait ordonné de se présenter au travail ne vinrent pas. Tout travail fut impossible et ceux qui s'étaient présentés furent renvoyés chez eux sans toutefois toucher quoi que ce soit.

Les ouvriers privés ainsi du salaire du dimanche portèrent plainte. Le tribunal prud'homal, loin de demander des comptes à la direction, qui avait eu le dessein de faire travailler le dimanche sans payer le supplément dû, tâcha plutôt d'exciter les ouvriers en question contre leurs collègues qui avaient refusé de faire le travail du dimanche sans toucher le salaire y afférent. Les juges déclarèrent que l'employeur n'avait pas besoin de payer de salaire à ceux qui avaient bien voulu travailler

attendu que le travail avait été rendu impossible par le "refus mal intentionné" de certains. En cas de grève partielle personne n'avait droit à une rétribution. Il ne manquait plus qu'une invitation du tribunal aux ouvriers de demander de leurs collègues récalcitrants le salaire pour la journée perdue et à l'employeur d'exiger des grévistes une compensation pour le bénéfice dont ils avaient été privés!

Cependant, le tribunal prud'homal suprême du Reich, a trouvé lui le moyen de rendre un jugement de ce genre: Dans une briqueterie d'Allemagne centrale, deux ouvriers avaient constaté, après deux jours d'essai, que, vu les taux défavorables du travail aux pièces, ils n'atteindraient jamais le salaire hebdomadaire garanti qui leur avait été promis. Ils ne se soucièrent pas du fait que l'employeur avait prescrit également en cas d'engagement à l'essai, un préavis de 3 jours et ils déposèrent immédiatement le travail, ce qui donna lieu à l'employeur de ne pas leur payer le salaire déjà gagné. Le propriétaire de la briqueterie, ne pouvant pas trouver immédiatement des ouvriers formés de remplacement, exigea des deux ouvriers le remboursement de ses frais et une indemnisation pour perte de bénéfices! Le tribunal supérieur du travail, l'instance suprême prud'homale, lui donna raison. Il condamna les ouvriers à rembourser à l'employeur ses frais et à le dédommager, autorisant l'employeur à garder pour lui les salaires des ouvriers. Le tribunal déclara: "Dans la période actuelle précisément, qui se trouve sous le signe du plan quadriennal, les exigences à poser doivent être d'autant plus élevées. Chaque salarié a présent le devoir d'éviter tout ce qui peut faire obstacle à une utilisation complète de tous les moyens de production".

Le Front allemand du travail qui publie ce jugement dans la documentation qu'il met au service de ses propagandistes, ajoute qu'après ce jugement là "il n'y aura à l'avenir dans la pratique que peu de cas de rupture de contrat, où l'employeur n'aura pas le droit de retenir le salaire". Le jugement constitue --ainsi le Front du travail-- "un précieux appui pour l'employeur"!

(Pour les rédactions: Le jugement du tribunal prud'homal de Duisbourg-Hamborn a été rendu le 27 octobre 1937, celui, contre les verriers du tribunal de Hindenburg le 9 décembre 1937 et celui du tribunal supérieur du travail, le 6 avril 1938. Le deuxième a été publié dans la "Revue de l'Académie du Droit allemand", les deux autres dans les numéros de mai et de juin 1938 du Bulletin officiel du Front allemand du Travail.)

(ITF)

Les familles nombreuses allemandes et l'auto populaire. -- Dans le nouveau centre des industries de guerre en Allemagne centrale, une grande fabrique est en construction, financée au moyen des cotisations au Front du Travail soutirées aux ouvriers allemands. Les cotisations obligatoires au Front du travail constituent une espèce de supplément sur l'impôt sur le revenu. Afin de rendre l'utilisation de cette cotisation plus sympathique aux ouvriers, Hitler a raconté lors de la pose de la première pierre de la fabrique en question, une histoire d'auto populaire, histoire à laquelle on dirait qu'il croit.

Cette propagande trompeuse pour l'auto populaire a toutefois fait l'effet d'une injure sur les grandes masses du peuple qui, avec les salaires actuels et le coût de la vie en Allemagne, ne savent déjà pas comment manger à leur faim. La presse économique allemande a soumis à ce raconteur de fables, amoureux de coûteuses voitures de luxe, un calcul dont il ressort que pour les grandes masses l'acquisition et l'emploi même d'une petite voiture bon marché est inabordable. Le périodique "Völkischer Wille" organe de l'Association des Familles nombreuses, a eu le courage de déclarer ouvertement au célibataire Hitler, que beaucoup de familles allemandes n'ont pas même de quoi s'acheter une voiture d'enfant. Ce qui était nécessaire, c'était une voiture d'enfant populaire, si bon marché que "par son achat les finances du ménage ne soient pas pendant des semaines désorganisées" (selon le "Frankfurter Zeitung" du 28 juillet).

Hitler toutefois estime que les familles qui ne peuvent pas acheter de voiture d'enfant doivent acquérir une auto populaire.

Le scandale des autos populaires. (I.T.F.) Lorsque le 26 mai, Hitler eut raconté aux Allemands sa fable de l'"auto du peuple" il recueillit dans les entreprises des critiques pour lui étonnamment après. Les ouvriers calculèrent qu'un acheteur de l'"auto populaire" aurait à payer en mensualités, assurance, essence et garage au moins 60 marks par mois, c'est-à-dire en moyenne plus de deux semaines de salaire. La grande masse se sentit offensée à l'idée que Hitler voulait qu'ils se privent pendant trois jours par semaine pour pouvoir le dimanche aller se mettre au vert dans leur "propre" auto. Le Front du Travail, voulant apaiser l'indignation, assura que l'auto revenait bien

meilleur marché qu'on ne l'avait supposé d'abord. Le Dr. Ley déclara le premier août dans une assemblée dans la fabrique de la I.G. Farben à Leverkusen qu'il savait bien qu'une dépense de 990 marks à la fois était bien trop pour la plupart des gens. "C'est pourquoi j'ai, en exécution d'un mandat du Führer, pris toutes les mesures pour permettre l'acquisition de l'auto populaire moyennant un versement hebdomadaire de 5 Mk. Ces cinq marks comprennent déjà l'assurance" ("Angriff" du 1er août 1938). Les frais d'assurance devaient pour commencer s'élever à 52 marks par an de sorte que la dépense avait été réduite de ces 52 marks. Dans la réunion nationale de la section de la chimie du Front allemand du Travail le Dr. Ley avait même déclaré (à Mannheim le 25 juin): "le versement hebdomadaire de 5 marks pour l'auto populaire comprend outre le paiement à tempérament, les frais de l'assurance, du garage et de la révision trimestrielle. Le versement réel n'est donc que de 2,90 marks. C'est ainsi que le national-socialisme prend soin de l'ouvrier allemand." ("Angriff" du 29 juin 1938). Le 1er août le Front du Travail commença la distribution des premières formules pour la demande d'une carte de timbres d'épargne pour l'achat de l'auto de "Kraft durch Freude"; les cartes mêmes et une notice explicative de l'Office de presse. Il se trouva alors que Hitler avait fait du bluff et que le Dr. Ley avait menti. Il fallait payer pour l'auto populaire non pas 990 marks, mais au moins de 1.190 à 1.250 Mk. L'auto n'est acquise qu'après 4 à 5 ans au lieu que ce soit après trois années 9 mois. L'auto populaire n'est donc pas, ainsi que le prétendait le Dr. Ley, 40% meilleur marché qu'il n'avait été prévu, mais 20% plus chère. La formule déclare qu'en passant la commande, l'acheteur contracte une assurance obligatoire. La prime s'élève, comme l'annonce l'Office de presse, à 200 marks pour deux ans. ("Angriff" du 9 août)

A la dernière page de la carte de timbres d'épargne, il y a les rubriques suivantes: Prix de la voiture, exécution spéciale, assurance, frais de transport. La formule de commande ne contient pas d'indication du prix; le prix peut de telle sorte être augmenté à volonté. L'Office de presse annonce que le prix du cabriolet a déjà monté de 60 marks. Seule la voiture ordinaire fermée continue à coûter jusqu'à nouvel ordre 990 marks. La voiture ouverte n'est pas du tout fabriquée pour le moment.

Le Front allemand du travail décrète ce qui doit être considéré comme "exécution spéciale". Celle-ci donne toujours lieu à un supplément de prix. Aucun délai de livraison n'est prévu.

Les épargnants pour l'auto populaire doivent payer mais ils ne savent pas pendant combien de temps. Il ne savent pas non plus quand la voiture leur sera livrée, si du moins ils la verront jamais. Une chose est certaine, c'est qu'ils doivent payer. L'histoire de l'auto populaire est une duperie effrontée.

(Pour les rédactions: Voir aussi les numéros 14 et 16 de "Fascisme".)

Derrière les coulisses hitlériennes: (I.T.F.) Le "Frankfurter Zeitung" du 12 juin donne avec franchise des ponts s'écroulent, des hôpitaux ne sont point construits..... qui surprend dans un journal allemand, une image de l'état de choses

qui se cache derrière les coulisses de la propagande hitlérienne. Voici ce qu'il écrit: "La ville de Francfort se trouvera d'ici peu devant la nécessité de former au trafic lourd le grand pont sur le Main. La charpente de fer du pont n'est plus en état de résister aux exigences accrues qu'entraîne le trafic lourd de plus en plus intense. Si le pont est fermé aux véhicules, il en résultera une situation des plus pénibles. Il n'y aura pas que le trafic des autos qui devra être détourné, mais le citoyen de Francfort -- à qui la circulation automobile est peut-être indifférente -- sera également forcé de descendre du tramways, de traverser le pont à pied, pour remonter de l'autre côté dans un autre tramway.... Plus d'un s'irritera de cette situation et étonné se demandera pourquoi l'administration municipale en a laissé venir là les choses....

L'argent pour réparer le Obermainbrücke ne manquait pas et la bonne volonté y était aussi, mais des difficultés d'acquisition des matériaux nécessaires (le fer est réservé aux armements - Réd.) ont fait que ce beau projet n'a pu être exécuté.

Il n'y a pas qu'un pont qui tombe en ruines à Francfort, les projets de construction d'un hôpital pour accidentés et d'une clinique obstétricale sont également abandonnés.

Si Francfort, la dixième ville d'Allemagne, offre déjà déjà ce spectacle.... comment en sera-t-il des autres villes?

LES OUVRIERS DES TRANSPORTS SOUS LE FASCISME

La Reichsbahn joue avec les vies humaines. (I.T.F.) Le premier dimanche de septembre 1937, un train spécial transportant 700 pèlerins au pèlerinage rhénan de Kevelaar, déraila près de Neuss, à la sortie de la gare de Holzheim. Le bruit se répandit en Rhénanie que les 19 morts et 35 personnes grièvement blessées du train spécial avaient été victimes d'un attentat commis par des milieux nazistes anti-catholiques. Afin de combattre ces rumeurs, la presse a été exceptionnellement admises aux séances du tribunal qui devait examiner la question de la culpabilité. Les constatations devant le tribunal ont démontré que le système de houspillage devenu coutumier à la Reichsbahn a été cause de l'accident.

"La veille de l'accident, une section de voie d'une longueur de 70 mètres avait été reballastée. Afin de couvrir le ressaut de 15 cm. de hauteur entre la voie et la section rehaussée, une rampe avait été aménagée. Suivant l'avis d'experts, des travaux auraient encore dû être effectués pour achever le placement de la section refaite ainsi que de la rampe reliant les deux niveaux, avant d'ouvrir la section réparée au trafic. Ces travaux de réajustement n'ont cependant pas été faits". ("Kölnische Zeitung" du 13 juin). On n'a même pas placé un signal de ralentissement. Les trains prévus dans l'horaire régulier ne faisaient à cet endroit, à proximité de la gare de Holzheim, que 25 km. à l'heure et à cette allure déjà les locomotives branlaient de façon inquiétante.

Tout signal de ralentissement faisant défaut, le train des pèlerins qui ne s'était pas arrêté à Holzheim, s'engagea sur la section fatale à une vitesse de 60 km. et déraila. Le tribunal condamna les responsables des travaux de réparation, un chef de section et un chef d'équipe, à des peines remarquablement légères. Alors que la sanction prévue pour la mise en danger de transports n'ayant causé d'homicide, va de 12 à 18 mois de prison, les deux agents des chemins de fer n'ont eu que 6, respectivement 10 mois, avec déduction de la détention préventive pour "inobservation des règlements pour des travaux de refecton de la voie". Le jugement du tribunal laisse bien transpercer ainsi, que les vrais responsables ne sont pas les agents condamnés mais l'administration de la Reichsbahn qui, par l'introduction de l'ordonnance sur le travail à la pièce pour la réparation et l'entretien de la voie, a prescrit un rythme fébrile, fatal pour les voyageurs et le personnel. Toutefois, afin de dissimuler quelque peu la culpabilité de l'administration nazie de la Reichsbahn, le tribunal a acquitté les deux fonctionnaires supérieurs responsables en dernière analyse au sens du droit pénal.

(Pour les rédactions: Le "Kölnische Zeitung" -- édition pour la ville -- renseigne sur ce procès dans ses numéros des 13, 15, 16, 20 et 29 juin 1938.)

Chauffeurs de camions sous la loi martiale. (I.T.F.) Lors d'une réunion du groupe de Berlin-Brandebourg de la corporation des propriétaires de camions, section transports de marchandises, il a été communiqué le 9 août dernier que pour une durée de trois mois l'armée réquisitionne tous les camions d'une capacité de charge de plus de 2 tonnes. Les entrepreneurs de transports doivent délivrer les voitures entièrement équipées, y compris le chauffeur, qui devra faire du service à l'endroit qui lui sera indiqué par les autorités militaires. L'assurance a été donnée aux entrepreneurs qu'ils seront entièrement dédommagés, mais il n'a pas encore été annoncé si les chauffeurs toucheront une indemnisation quelconque pour leurs dépenses supplémentaires. Une partie des camions berlinois réquisitionnés ont été mis à la disposition des autorités militaires de Francfort s/M., soi-disant pour le transport de matériaux de construction destinés aux fortifications de frontière.

La réunion des propriétaires de camions berlinois avait été convoquée par T.S.I., vu que les Nazis voulaient voir si, par la voie du microphoné, une mobilisation du parc civil de camions était possible.