



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

N° 2

7ème année

Amsterdam, le 21 janvier 1939.

Télégramme de l'Union des marins anglais à Chamberlain .

(I.T.F.) Le secrétaire général de l'Union nationale des marins anglais a envoyé le 11 janvier le télégramme suivant au Premier Ministre britannique, Sir Neville Chamberlain, à Rome:

"En exécution d'un mandat de mon Comité exécutif je vous prie instamment de vouloir insister auprès du gouvernement italien pour que celui-ci décide le retrait d'Es-

pagne de toutes ses troupes, avions, et pilotes et use de son influence auprès du général Franco pour qu'il s'abstienne d'attaquer des navires britanniques. Il faudrait qu'une pareille promesse soit la condition préalable pour l'octroi de tout prêt, crédit ou concession à l'Italie ainsi que pour le maintien de relations amicales italo-britanniques. (signé) Spence, secrétaire général. Union nationale des marins anglais."

Les ouvriers italiens ne désirent pas rentrer en Italie.

(I.T.F.) Les ouvriers italiens qui travaillent à l'étranger n'ont plus ces derniers temps comme autrefois

envoyé en Italie la plus grande partie de leurs économies. Beaucoup d'entre eux ne désirent pas rentrer dans leur pays natal où sévit une dictature fasciste; d'autres préfèrent laisser leur argent à l'étranger parce qu'ils craignent que la lire ne soit dévaluée encore davantage et que de la sorte leurs économies soient dévaluées en même temps. C'est ce qui explique que la dictature italienne a perdu l'intérêt que présentaient pour elle les Italiens séjournant à l'étranger, comme source de devises. C'est pourquoi elle a invité les Italiens qui sont à l'étranger à rentrer au pays, espérant que ces Italiens qui se rapatrient auront soin de prendre avec eux leurs économies et les consacreront au financement de la colonisation de l'Ethiopie. Le "Operaio Italiano" l'organe des ouvriers italiens syndiqués qui travaillent en France, écrit que depuis le mois de novembre les consulats italiens demandent à tous les ouvriers italiens qui se présentent au consulat pour une formalité quelconque, s'ils désirent rentrer en Italie et leur promettent le voyage de retour gratuit un lopin de terre dans "notre empire africain" et une habitation avec tout confort. Il est vrai que les ouvriers italiens ne comprennent pas pourquoi il est nécessaire que les ouvriers qui se trouvent dans des pays civilisés où leur travail est mieux rétribué que ne le fait le régime fasciste en Italie, doivent être envoyés en Afrique, alors qu'en Italie il y a des millions de chômeurs qui ne savent comment manger à leur faim. Suivant une statistique officielle il y avait en Italie 8,5 millions de travailleurs dont 3,8 millions de chômeurs partiels et 1,3 millions de chômeurs. 360.000 chômeurs étaient secourus, un million en -

viron ne touchai^{ent} aucune allocation. Il est probable que le nombre réel des chômeurs était plus élevé que ne l'indique la statistique officielle.

Les Italiens émigrés ont jusqu'ici décliné l'offre que leur font les consulats. Ils n'ont guère envie de rentrer en Italie afin d'être déportés en Afrique pour la gloire du régime fasciste. ("Operaio Italiano" paraissant à Paris, N°65)

Les transports sous la croix gammée.

La Reichsbahn n'est pas à la hauteur de sa tâche. (I.T.F.) Le rapport annuel provisoire sur 1938 de la Reichsbahn allemande vient de paraître *). Il confirme les renseignements reçus de cheminots allemands: la Reichsbahn n'était pas à la hauteur des exigences; à des moments décisifs et à des heures décisives elle a failli à sa tâche. Sans qu'il y ait eu le moindre bombardement de gares, sans que l'on ait tiré sur n'importe quelle cabine de manoeuvre, il y avait des embouteillages et une situation nettement chaotique indescriptible régnait dans des secteurs entiers. Le personnel roulant était pourchassé, le nombre des cheminots accidentés monta pendant les neuf premiers mois de 1938 d'encore une fois 23%; le matériel roulant était utilisé à outrance. Tout cela ne servit à rien: la Reichsbahn n'était pas en mesure de faire face aux transports militaires et des industriels de guerre. Préoccupé, le "Deutscher Volkswirt", qui a des liens étroits avec l'industrie écrit (dans son numéro du 6 janvier 1939): "il ressort des expériences des dernières semaines que les entreprises de transports doivent avant l'époque déjà où des services extraordinaires sont exigés d'eux, être mis en mesure de satisfaire à de pareilles exigences". Le texte ne manque pas de clarté: avant la prochaine mobilisation... La Reichsbahn n'était pas en 1938 en mesure de faire face aux nécessités d'une guerre; elle ne l'est pas encore à l'heure qu'il est.

L'année dernière aussi, les Nazis ont sans aucun égard pillé la Reichsbahn, la principale entreprise du pays. Elle a dû verser plus d'un tiers de ses recettes à la caisse de guerre des Nazis et a en outre été contrainte à payer plus d'un demi-milliard en subventions pour le financement d'assemblées du parti nazi, des industries de guerre et de la construction de fortifications.

Depuis 1932, l'Allemagne ne paie plus de réparations mais la dictature nazie oblige la Reichsbahn à payer une année après l'autre des tributs de plus en plus lourds. Sous la pression du Commissaire aux réparations la Reichsbahn avait dans le temps été obligée à payer un impôt sur les transports et à faire des versements au titre des réparations. En 1938, bien que le Reich n'ait plus un centime de réparations à payer, elle dut verser 12% de ses recettes d'exploitation au Trésor public comme versement de réparations! (459 millions de marks soit encore 47 millions de plus qu'en 1937!). 12 à 15% des recettes de la Reichsbahn vont en outre aux subventions "normales" imposées à la Reichsbahn dans le cadre du plan quadriennal au profit de la localisation des industries de guerre et sous la forme de tarifs spéciaux ("Zeitung des Vereins" 9 décembre 1938). A ces charges "normales" au profit de la caisse de guerre, de nouvelles charges sont venues s'ajouter en 1938: après l'occupation de l'Autriche la Reichsbahn dut accorder des réductions des tarifs "très considérables" s'élevant "d'après des évaluations très prudentes" à 85 à 100 millions de marks par an. Le montant de l'augmentation des charges à la suite de l'occupation de la région des Sudètes n'est pas encore connu. D'onéreux transports de matériaux durent être faits à l'intention des travaux de fortifications aux frontières de l'ouest et de l'est. Au profit des fêtes annuelles du parti nazi (le congrès du parti à Nuremberg et les concours gymniques et de chant à Breslau), c'est-à-dire pour des manifestations de courte durée, il fut nécessaire d'agrandir de nombreuses gares. La manie de construction d'Hitler contraignit la Reichsbahn à remplacer à Berlin et à Munich des installations disponibles et à amortir prématurément ces installations existantes "avant la fin de la durée moyenne d'utilisation". Des ateliers de réparations et des gares durent être démolies à Berlin, à Hambourg et à Munich. C'est pourquoi la Reichsbahn n'est pour ces raisons financières uniquement déjà, pas en mesure de financer dans une mesure quelque peu importante des tâches urgentes.

A la suite de cette surcharge pour des buts étrangers à l'ex-

exploitation, la Reichsbahn a, une fois de plus en 1938, dû ajourner son programme normal de renouvellement. Elle ne disposait pas de ressources suffisantes pour remplacer des immeubles et faire l'acquisition de nouveau matériel et, afin de ne pas compromettre le résultat des trois mobilisations en février, mai et septembre 1938, elle n'avait pas le droit de contracter un emprunt. Encore le modeste programme prévu par la Reichsbahn pour des renouvellements absolument nécessaires ne put pas être exécuté, faute de matières premières.

La superstructure est laissée à l'abandon .

"Bien que dans l'établissement du programme de superstructure pour l'année 1938, il ait été de manière prévoyante tenu compte d'un certain resserrement des matières premières...des difficultés se sont néanmoins encore produites même dans l'exécution de ce programme sensiblement réduit de superstructure...Le fer pour les travaux de superstructure ne peut être obtenu que dans le cadre des contingents consentis à cet effet." Les contingents n'étaient pas suffisants; ils ont été--chose que la Reichsbahn sait-- sérieusement réduits en l'automne 1938 de sorte que "souvent les besoins n'ont pas pu être satisfaits...De la sorte le programme de remplacement de rails et d'aiguillages n'a pas pu être entièrement exécuté". Sur les 54.800 km. que compte le réseau ferré de la Reichsbahn (l'Autriche et le territoire des Sudètes non compris) 3.500 km. auraient au fond dû être renouvelés en 1938. En 1937 déjà on n'a renouvelé que 1.200 km. de voie et en 1938 même pas plus de "environ 1.000 km.". En 1937 on n'a renouvelé que 7.000 aiguillages, en 1938 seulement 6.000! Comme une chose extraordinaire, le rapport de la Reichsbahn cite le fait que du moins "la quantité indispensable de traverses en bois" a pu être importée. Même dans le cas de commandes de ballast pour la voie, il y eut, tout comme l'année d'avant, des délais de livraison. Dans la réparation de ponts "en mauvais état et trop vieux, il a spécialement dû être tenu compte de la pénurie d'acier".

Matériel roulant délabré .

"Vu la restriction de l'acier disponible la livraison de nouvelles voitures a subi des retards en 1938, de sorte qu'une partie du matériel commandé ne sera livré qu'en 1939.... Le matériel de plus en plus vieux à cause de la mise en service de trop peu de véhicules nouveaux nécessite un triage moins rigoureux du matériel encore bon et un travail considérable pour remettre en état de circulation sûre des voitures, simplement tenues jusqu'ici en réserve pour des cas spéciaux". Ce n'est que "par du travail supplémentaire et par une augmentation (insuffisante) du personnel" qu'il est devenu possible d'effectuer les réparations les plus urgentes. Des ruptures d'essieux en pleine voie se sont produites en 1938 plus fréquemment encore que l'année précédente.

Les conséquences de cette "utilisation à outrance d'un matériel roulant employé sans égards ces dernières années" ont été telles qu'on pouvait s'y attendre-- ainsi, constate gravement le "Deutsche Volkswirt". "D'importantes gares ont été bloquées, ce qui à son tour a amené une accentuation des retards, Ces retards avaient pour effet une diminution du temps disponible pour la révision du matériel roulant entraînant de temps à autre des dommages et partant de nouvelles perturbations. Il va sans dire que le rendement du personnel a dû se ressentir de ce travail particulièrement astreignant". En accélérant de manière outrancière le rythme du travail, la Reichsbahn chercha à maîtriser le chaos. Les heures de service du personnel roulant furent prolongées; "des journées de travail de 16 heures n'étaient pas une chose rare"--reconnait le Directeur général adjoint de la Reichsbahn ("Die Reichsbahn" N° du 11 janvier 1939). Sur un plus grand nombre de lignes on procéda à la suppression du repos de nuit, à l'introduction des travaux de déchargement le dimanche . Beaucoup de cheminots s'élevèrent dans la mesure du possible contre cet excès de travail. Une résistance ouverte contre le gaspillage des Nazis n'était pas possible mais les cheminots prirent prétexte des règlements et cette arme éprouvée du personnel des chemins de fer manqua rarement son but. Là où l'on travaillait "selon les règlements" dix minutes avaient tôt fait de devenir plusieurs heures de retard.

De mois en mois la situation devenait plus intenable. "Les exigences posées en 1938 au parc de wagons de marchandises de la Reichsbahn dépassaient de beaucoup ses capacités constate le rapport. "Dès mai, le parc des wagons ouverts et depuis août aussi celui des wagons fermés a été mis à contribution dans une mesure qui a donné lieu à des difficultés en partie considérables dans la répartition du matériel et par conséquent à des réclamations de plus en plus nombreuses de la part de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et de l'agriculture. Mettre à disposition à

temps et dans une mesure suffisante du matériel roulant devient pour bien des marchandises une impossibilité pendant des semaines et pendant des mois (!)". On peut dire que quelque 70.000 à 80.000 wagons font défaut à la Reichsbahn.

" La construction des fortifications aux frontières ouest, commencée fin juin exigea le maximum de l'outillage et du personnel de tous les secteurs. Du personnel et des locomotives durent en grands nombres être dirigés d'autres secteurs vers les secteurs de frontière. Ce n'est qu'en ayant recours à tous les éléments disponibles, prenant par dessus le marché des journées de service très longues, renonçant (obligatoirement - Red.) à un congé et à des heures de repos, qu'on a réussi à accomplir la tâche qui s'imposait". Des transports de marchandises en vrac, avant tout des transports de houille durent être ajournés et lorsque plus tard, il s'agissait de rattraper les retards et d'effectuer ces transports, le chaos avait encore empire. Au mois d'août "les difficultés pour disposer du nombre voulu de wagons s'aggravèrent". Et au mois de septembre pour permettre, malgré ce manque de voitures, la tenue du congrès annuel du parti nazi, "une partie des transports de marchandises durent être détournés ou temporairement limités". Les embouteillages allaient en s'accroissant et on chercha à y remédier, pour commencer par des "interruptions passagères du trafic". Après la démobilisation en octobre les conditions étaient devenues encore plus grandes et dans le sud-est d'Allemagne on dut avoir recours à des mesures "radicales de suspension du trafic. La circulation des wagons, déjà affectée par ces mesures fut retardée davantage par le déchargement en partie fort lent des marchandises, dû lui, aux arrivages irréguliers et par à-coups en raison des irrégularités du trafic". La "Deutsche Bergwerkszeitung" signale (dans le numéro du 8 janvier 1939) les "arrêts dans la production (industrielle) déterminés par la misère des transports qui sensiblement limite l'expédition de matières premières ainsi que d'articles finis". Dans bien des villes allemandes il y avait en novembre et décembre pénurie de charbon. Sur le carreau des mines la houille s'accumulait mais la Reichsbahn n'avait pas assez de wagons en bon état pour assurer le transport du charbon.

La tentative de hâter les transports au moyen des camions automobiles de la Reichsbahn échoua, attendu que "en raison de la forte mise à contribution du parc des camions, de nombreux camions durent, dans toutes les parties du pays, inévitablement être retirés de la circulation". La construction des fortifications à la frontière ouest a détournée des centaines de camions.

Dans le trafic-voyageurs "les tentatives pour accélérer la marche des trains ou maintenir leur vitesse furent poursuivies" mais en vain. Le délabrement toujours plus grave de l'outillage et le mauvais état de la superstructure nécessita, "les trains rapides et express étant toujours bondés" de prolonger la durée des parcours, afin de permettre aux trains de rouler lentement sur les parties de la voie qui ne supportent plus le passage rapide de lourds trains. De la sorte la vitesse moyenne réglementaire des trains a baissé. Le rapport n'ose pas donner de détails sur l'ampleur véritable des retards.

Malgré ces mesures de précaution, les accidents ont continué à augmenter.

Encore plus d'accidents à la (I.T.F.) Reichsbahn. Pendant les neuf premiers mois de 1938, le nombre des accidents d'exploitation à la Reichsbahn a augmenté de 14%.

Pendant les premiers mois de 1937, le nombre des collisions et déraillements était déjà de 33% supérieur à celui de l'année précédente. Loin de diminuer, ce nombre effroyablement élevé en considération des conditions normales allemandes, augmenta avec le nombre des trains-km. effectués. Pendant les 9 premiers mois de 1938, le nombre des cheminots accidentés était de 23% et le nombre des voyageurs accidentés de 30% supérieur aux chiffres de la période correspondante de 1937.

"Die Reichsbahn" le bulletin d'informations officielles de la Reichsbahn, publié par le ministère des Communications, donne les chiffres suivants sur les accidents survenus à la Reichsbahn pendant la période janvier-septembre des années 1935 à 1938.

Pour les rédactions: Des renseignements détaillés sur la situation de la Reichsbahn ont été publiés dans les numéros du 21 janvier, 24 décembre, 26 novembre, 29 et 10 octobre 1938. La lettre du cheminot autrichien (voir page 11) a paru dans le "Sozialistischer Kampf", Paris, N° du 14 janvier 1939.

Accidents survenus à la Reichsbahn

pendant la période janvier-septembre	1935	1936	1937	1938	Augmentation
Nombre total des accidents d'exploitation	1781	1868	2113	2413	14%
dont <u>déraillements</u> et <u>collisions</u>	413	507	677	729	8%
Nombre des <u>agents accidents</u> (tués et blessés)....	806	789	939	1159	23%
Nombre des <u>voyageurs accidentés</u> (tués ou blessés)....	381	342	685	889	30%
Accidents par 10 millions de voyageurs-km.....			0,20	0,24	

Pendant les quatre années de gestion nazie, le nombre des cheminots accidentés a augmenté de plus de 40%. Le nombre des voyageurs victimes d'accidents a plus que doublé.

Les textes qui précèdent exposent la situation dans laquelle se trouve le Reich. Dans l'ancien Reich, en Autriche et dans la région des Sudètes, la situation était en partie encore pire.

Situation chaotique dans les transports autrichiens... (I.T.F.) Un cheminot autrichien écrit: "Il se produit que des trains qui, au départ d'Athènes ont 10 minutes de retard, voient augmenter ce retard de 5 heures sur le parcours allant de la frontière hongroise jusqu'à Vienne. Des trains rapides quittent la gare de tête de Vienne avec 6 heures de retard et arrivent à leur terminus avec 12 heures de retard. Les gares ne tiennent pas à jour l'administration prescrite sur le fret à transporter; il y a des colis dont la lettre de voiture traîne quelque part, qui stationnent pendant des mois dans des gares, pendant des semaines dans des fourgons, sans que personne ne s'en soucie. A la gare de l'ouest, des caisses et des paquets ayant perdu leurs documents s'accumulent encombrant la moitié du quai. Le service des recherches de la direction qui menait jusqu'à ce jour une existence discrète et cachée, reçoit à présent aux fins d'enquête plusieurs piles d'un demi-mètre de hauteur de lettres de voiture ayant été séparées de l'envoi qu'elles concernaient. Il s'agit là de actes de sabotage conscients et subconscients. Tout indiffère absolument aux cheminots. La direction est au courant du travail fabuleusement mauvais des chefs du mouvement. En ce qui concerne le personnel roulant, un conducteur a renseigné un fonctionnaire de la direction en lui expliquant que pendant six nuits consécutives il avait dû faire du service! Le fonctionnaire, un gros bonnet, a dit en soupirant: Nous mêmes à la direction nous ne savons pas ce que tout cela deviendra."

En Autriche il y eut, suivant les indications de la Reichsbahn, pendant les 9 premiers mois de 1938, 335 accidents dont un quart à peu près étaient des collisions et déraillements. 47 voyageurs et 128 agents furent victimes de ces accidents. Voici les chiffres:

	En 1932, pendant 12 mois	En 1936 *) pendant 9 mois	De janvier à septembre 1938
Nombre des collisions et déraillements	78	59	83
Nombre des <u>cheminots accidentés</u>	129	97	128
Nombre des <u>voyageurs accidentés</u>	37	28	47

*) Les chiffres relatifs à 1937 ne sont pas encore disponibles.

On voit que le nombre des accidents de trains, le nombre des voyageurs accidentés ont été en Autriche pour les premiers neuf mois de 1938 supérieurs aux chiffres pour douze mois d'une des cinq années écoulées sur lesquelles des chiffres sont disponibles. *) tous les jours

.....et dans les Régions des (I.T.F.) Quelques semaines seulement après Sudètes. l'occupation des régions des Sudètes par les troupes allemandes, la Reichsbahn a été en mesure d'organiser un service ferroviaire de fortune. Pendant la première quinzaine d'octobre on dut se contenter de services tout à fait insuffisants d'autobus et de camions. Seulement 9.000 des cheminot

occupés autrefois dans le territoire des Sudètes s'étaient, en réponse à un appel de celle-ci, mis à la disposition de la Reichsbahn et il fallut donc faire venir du Reich du personnel de remplacement. Or, en faisant venir ces cheminots d'Allemagne, la Reichsbahn semble avoir pris davantage comme critère la solidité de leurs conceptions nationales-socialistes que leurs capacités professionnelles. Il se trouva rapidement en effet que sur le terrain, nettement montagneux et sur les lignes à voie unique, ce personnel de réserve n'était pas à la hauteur de sa tâche. Il y eut des perturbations du trafic et des séries d'accidents. Afin de garantir le ravitaillement de la Tchécoslovaquie en charbon, les chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque durent fournir des trains et du personnel à eux. Un accident survenu à Komotau le 17 décembre coûta la vie à 5 personnes. Les autorités allemandes publièrent alors un appel à tous les cheminots des chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque autrefois occupés dans les régions des Sudètes, les priant de se présenter pour le service à la Reichsbahn quelle que soit leur nationalité.

Vu le nombre insuffisant de cheminots tchécoslovaques se présentant volontairement pour aider les Nazis, les autorités allemandes saisirent de la chose le gouvernement de Prague obtenant que 300 cheminots tchécoslovaques furent forcés de se mettre à la disposition de la Reichsbahn pour l'aider à dénouer la chaos dans les régions sudètes.

Equipages insuffisants dans la (I.T.F.) Les secrétaires du Front allemand
batellerie allemande.----- du travail se sont dans la re-
union tenue le 15 décembre 1938

occupés du manque de main-d'oeuvre et des échelles des effectifs dans la navigation intérieure allemande. Le journal "Arbeit und Staat" écrit à ce sujet que l'assemblée était d'accord pour estimer que "le manque de main-d'oeuvre dans la navigation intérieure a en réalité un lien avec la situation sociale". Et un peu plus loin: "L'opinion a été émise que les prescriptions sur les échelles des effectifs dans la navigation sur le Rhin et les canaux de l'Allemagne occidentale représentaient un minimum aussi bien par rapport à la sécurité que sous l'angle social".

Le quotidien du Front allemand du travail le "Angriff" écrit cependant que "à peine la moitié de tous les bâtiments affectés à la navigation rhénane sont à l'heure qu'il est montés par un équipage conforme aux prescriptions", en d'autres mots sur plus de la moitié de tous les bâtiments rhénans on ne se soucie guère ni du minimum nécessaire par "la sécurité, ni de celui nécessaire "sous l'angle social". ("Arbeit und Staat", 11 janvier 1939 - "Angriff" N°6 du 7 janvier 1939.)

La circulation sur les auto- (I.T.F.) Un procès mené au début de janvier
routes allemandes.----- à Potsdam contre deux conducteurs d'au-
tomobiles allemands a révélé l'existence

de conditions incroyables. Les camions automobiles affectés aux transports à longue distance doivent rouler avec des pneus usés sans roue de rechange, car les pneus sont devenus une chose rare dans l'Allemagne du plan quadriennal. Les deux chauffeurs, inculpés avaient conduit un convoi dont les deux pneus avaient éclaté sur l'autoroute à proximité de Berlin. Ils n'avaient pu se procurer nulle part un cric ni un pneu de rechange et se trouvaient immobilisés sur la route. Aucun surveillant de l'autostrade ne se montre. Une voiture particulière n'ayant pas aperçu le convoi en souffrance, va s'y jeter à toute allure et les deux occupants de l'auto sont tués. Un procès est intenté aux chauffeurs.

"Aviez-vous parmi vos ustensils un cric et de nouveaux pneus?" ainsi demande le président du tribunal aux inculpés. (Nous prenons les renseignements sur le procès dans le compte-rendu de l'édition berlinoise du "Völkische Beobachter.") - "Non mais j'avais sans cesse demandé qu'on me fournisse un cric convenable. Il n'y avait qu'un petit appareil pour voitures légères". - "Quel était l'état des pneus de votre véhicule?" - "Très mauvais, les deux pneus arrière étaient fort usés". L'expert s'étonne que dans un état pareil un convoi de camions puisse circuler. C'est dans ces conditions que les deux hommes durent faire le 1er novembre le parcours de Düren (en Rhénanie) à Berlin. A 9 heures du soir près de Lehmin, à une heure d'auto environ de Berlin, le double pneu arrière éclate brusquement. Le convoyeur se rend immédiatement au poste de secours le plus proche pour s'y procurer un pneu de rechange ou bien un cric assez puissant. De là, il téléphone à d'autres postes, à des garages, à des entreprises qui se chargent de remorquer des voitures en panne; le chauffeur monte pendant ce temps la garde pour avertir les passants. A 6 heures du matin le convoyeur revient, bredouille! Personne ne pouvait lui procurer un cric, ni un pneu. Et cela se passait à une heure de Berlin! Les deux décident de partir ensemble à Berlin à la recherche de pneus. Après

des heures, ils réussissent à en trouver. Dans l'intervalle cependant, la nuit était tombée et, l'accumulateur étant épuisé, le camion n'était plus éclairé et la voiture particulière alla s'y jeter.

Le tribunal sembla bien avoir compris que les vrais coupables sont au fond ceux qui ont su arranger les choses de telle sorte qu'à proximité immédiate de la capitale du Reich, les pneus d'auto et les engins sont devenus des choses rares. Les deux automobilistes accidentés ayant été des Nazis en vue, le tribunal ne voulant pas acquitter les deux accusés, acquitta le convoyeur et condamna le conducteur à une peine remarquablement légère dans l'Allemagne actuelle. C'est ainsi que des juges nazis indiquent sur qui retombe à leur avis, la responsabilité des catastrophes dans les transports allemands! (Voir le "Völkischer Beobachter" 5 et 6 janvier 1939).

Les travailleurs allemands contre la journée de dix heures. (I.T.F.) Sur le papier, la journée de huit heures continue à exister en Allemagne. Dans la pratique cependant "la journée de travail excède les huit heures dans bien des entreprises" --ainsi écrit le fonctionnaire ministériel responsable au ministère du Travail (dans le numéro de janvier du périodique "Deutsches Arbeitsrecht" "Dans les établissements qui ont le plus à faire, la journée de travail doit dans la pratique être considérablement plus longue que 8 heures... dans certaines industries la durée moyenne (!) oscille autour de 10 heures... On travaille actuellement en Allemagne à un rythme qu'autrefois il eut été difficile de se représenter" !

Dans bien des entreprises l'opposition contre cette exploitation s'accroît. Dans la Ruhr, le mouvement de résistance contre la journée de dix heures est déjà si fort que l'organe du Front allemand du travail pour l'Allemagne occidentale, "Der Ruhrarbeiter" (3ème numéro de janvier) fait entendre un avertissement: "Loin de nous de vouloir de quelque manière que ce soit faire de l'extension de la durée du travail l'objet d'une critique spéciale". Seulement "la question des heures supplémentaires est devenue dans bien des cas une question de bonheur familial, une question de santé et une question de nerfs... Cela n'a rien à voir avec le défaitisme ou le pessimisme que de constater que la question du surcroît de fatigue imposé aux travailleurs peut facilement avoir pour effet de compromettre la collaboration pacifique au sein des entreprises".

Un message aux cheminots allemands. (I.T.F.) John Marchbank, le secrétaire général de l'Union nationale des cheminots anglais, vice-président de l'I.T.F. a adressé par TSE un message aux cheminots allemands. Il a dit entre autres: "...Au seuil de la Nouvelle Année nous pensons aux innombrables hommes et femmes cruellement persécutés en raison de leur race, de leur foi, de leurs convictions. Les travailleurs britanniques, fermement décidés de protéger leur patrie contre une pareille terreur, envoient à ceux qui souffrent leur salut fraternel. Nous espérons que les travailleurs des pays opprimés à l'heure qu'il est par des dictatures sauront en 1939 trouver les forces et les moyens de reconquérir leur droit à la liberté. Nous commençons l'année nouvelle dans l'espoir que bientôt une collaboration pacifique avec nos collègues allemands sera possible.

Göring poursuit sa politique de famine. -- Baisse des taux aux pièces (I.T.F.) La dictature nazie a encouragé les employeurs à réduire les taux aux pièces. Les employeurs s'attendent à ce que cette réduction amène un recul des frais de la production et augmente ainsi la marge de leurs bénéfices; la dictature espère que les ouvriers chercheront à compenser le recul de leurs revenus dû à la baisse des taux aux pièces par un effort accru. Quatre levées d'ouvriers et employés allemands sont liés par leur service dans l'armée, le service du travail et la construction des fortifications. Les ouvriers dans les entreprises doivent être contraints par la faim à fournir sans aucun paiement supplémentaire une partie du travail de leurs camarades appelés sous les drapeaux. La Reichsbahn a donné le mauvais exemple. Dans ses ateliers de réparations et d'entretien où les équipes d'ouvriers doivent toujours effectuer un même travail, on a introduit un système de temps alloués dans lesquels tous les travaux auxiliaires, jusqu'ici rétribués à part, sont compris. En même temps, les temps alloués ont été sensiblement réduits. Pour beaucoup des travaux confiés pendant la première semaine de janvier à des équipes d'ouvriers dans plusieurs ateliers la durée a été réduite de 4, 6, 9 13 voire 22 heures, ce qui signifie une diminution des revenus de 12 à 18%. - L'état d'esprit est très tendu.