

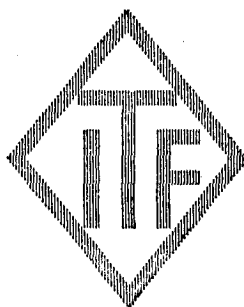


FASCISME

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

N° 13
7ème année.

Amsterdam, le 24 juin 1939.



Activité syndicale clandestine en Allemagne.-

(I.T.F.) Peu de temps après avoir établi leur dictature en Allemagne, les nazis se sont rendu compte qu'ils ne pourraient atteindre leurs desseins - surmonter la crise économique en régime capitaliste et réarmer promptement le pays - que par une exploitation à outrance des classes laborieuses. Ils savaient que le noyau des travailleurs allemands n'accepterait pas pareil procédé sans aucune résistance. C'est pourquoi ils ont voulu prévenir toute résistance organisée: en anéantissant le mouvement syndical, ils ont voulu enlever aux ouvriers les possibilités d'un contact dépassant le cadre d'un même établissement.

Dans toutes les professions toutefois, des syndicalistes allemands ont tenté, une fois leur organisation syndicale dissoute, de constituer un nouveau réseau d'hommes de confiance syndicalistes. Il n'y avait guère de villes, guère d'établissements d'une certaine importance, où la reconstitution syndicale ne fût prise en mains. En général, de pareilles tentatives échouèrent car la plupart des ouvriers, qui voulaient reconstituer leur mouvement, avaient sous-estimé la puissance de la terreur totalitaire. Certains voulaient fonder à nouveau de puissantes organisations, d'autres croyaient qu'il fallait avoir recours à des démonstrations dans les entreprises, dans le genre de ce qui se pratiquait au bon vieux temps. Il n'était pas difficile à la Gestapo d'anéantir les nouveaux groupements aisément reconnaissables.

Dans quelques professions toutefois, des syndicalistes expérimentés ont compris immédiatement que des organisations syndicales clandestines doivent renoncer aux méthodes pratiquées en régime de légalité, et recourir à des procédés entièrement nouveaux. Aussi longtemps qu'une terreur sévit, l'activité clandestine ne pourra jamais être une activité massive. Il faut que ceux qui s'occupent de la direction des syndicats clandestins soient anonymes et conservent leur anonymat. Les nouveaux réseaux d'hommes de confiance se composent de militants syndicalistes pour ainsi dire inconnus autrefois. En outre, le syndicat clandestin ne connaît pas les méthodes des fichiers des adhérents et des timbres; il n'a pas de secrétaire et pas de bureaux. Ses hommes de confiance saisissent la moindre occasion pour agir, dans chaque entreprise de quelque importance; ils assistent leurs camarades de leurs conseils, transmettent des renseignements d'une

entreprise à l'autre et brisent ainsi l'isolement des travailleurs. La petite brigade vaillante de ces syndicalistes clandestins a préservé les meilleurs d'entre les ouvriers d'un abrutissement résigné et leur a fait comprendre que la lutte pour le pain quotidien peut devenir un combat contre la dictature. Avoir gardé vivantes, parmi les travailleurs, la flamme de la solidarité syndicaliste et la foi en un avenir socialiste, c'est là le grand mérite des militants clandestins anonymes.

Les nazis ont supposé que la résistance au sein des entreprises était fomentée par des Centrales de l'étranger. Ils se sont mis à contrôler les frontières, espérant pouvoir paralyser les syndicats clandestins en coupant d'éventuelles relations avec l'étranger, de la même manière qu'il leur avait été possible d'avoir raison de bien des groupements de propagande politique dont l'activité s'épuisa par la distribution de feuilles volantes. Les nazis ont toutefois méconnu le caractère du nouveau mouvement. Les syndicats clandestins font de la propagande, certes, mais ce ne sont pas des organisations de distribution de tracts. Leur activité a un caractère plus palpable et plus réel. Ce qu'ils cherchent, c'est de donner de l'impulsion à la lutte syndicale secrète au sein des entreprises, et de l'orienter. Les hommes de confiance se préoccupent des difficultés quotidiennes des travailleurs, qui sont aussi leurs propres difficultés. Ils cherchent les méthodes les plus efficaces pour résister à des avilissements ultérieurs et ils indiquent la voie à suivre pour arracher des améliorations. En général, ils sont mieux au courant des ordonnances des autorités nazies que les permanents nazis mêmes, dans les entreprises. Ils connaissent les lacunes des lois et mettent à profit les expériences faites dans d'autres établissements. De plus en plus souvent, les nazis se voient placés en face d'attaques similaires dans des entreprises bien éloignées les unes des autres. Ils supposent des corrélations mais ce n'est que par hasard qu'il leur arrive de constater des liens clandestins et de les briser.

Un réseau de quelques milliers de personnes s'étend sur la plupart des principales entreprises allemandes. Une armée de dizaines de milliers de policiers et de mouchards s'efforcent de détruire ce réseau. Parfois, ils y réussissent. Dans les prisons et dans les camps de concentration, les martyrs du nouveau mouvement sont écroués: de vieux ouvriers, blanchis sous le harnais, et des hommes jeunes dans la pleine force de l'âge. Plus d'un syndicaliste a été abattu, mais chaque fois les fils brisés ont pu être renoués.

C'est à juste titre que les nazis ressentent ce nouveau mouvement comme un danger politique. Ils savent que la résistance des travailleurs porte atteinte aux bases même de leur dictature. Toutefois, ils voudraient imposer par la force ce qui n'a pas été possible pendant l'Empire. Après trois années de guerre en 1917, la dictature militaire allemande avait proclamé un programme de mobilisation totale. C'était là une tentative désespérée - ainsi que l'exprima Karl Helfferich, le fonctionnaire ministériel responsable à cette époque de la politique économique et sociale allemande - "un programme de suffisance et de surestimation des efforts et des possibilités économiques du peuple allemand". A l'heure actuelle, par leur plan quadriennal, les nazis tentent de mettre en pratique un programme similaire. En 1919, Helfferich constata, passant en revue les événements, que le programme n'échoua pas seulement devant le problème de la main-d'oeuvre, mais aussi devant les difficultés des moyens de transport et des réserves de houille. Les problèmes de la main-d'oeuvre, des transports et de la houille, sont restés les points faibles dans le Troisième Reich.

Les nazis connaissent ces points faibles. Ils enchaînent les travailleurs et terrorisent surtout ceux de l'industrie métallurgique, des transports et des mines. Néanmoins, ils n'ont pas pu empêcher le chaos dans les transports et ils se trouvent aux prises avec de graves difficultés dans les mines, plus spécialement avec le problème de la main-d'oeuvre. Ils tâchent de briser la muette résistance qui compromet le rythme du réarmement et d'étouffer les mouvements revendicatifs pour des majorations de salaires, puisque ces mouvements augmentent les frais du réarmement et entraînent la nécessité d'importer des denrées alimentaires. Ils n'y ont pas réussi.

C'est principalement grâce à l'activité silencieuse des militants anonymes dans les entreprises allemandes, que des catégories importantes parmi les classes laborieuses sont de nouveau devenues un élément avec lequel ont à compter les amis aussi bien que les ennemis de la liberté.

Ce qu'écrivent les syndicalistes allemands.-

(I.T.F.) Dans les pages qu'on va lire sont rassemblés des renseignements fournis par des hommes de confiance des groupements syndicaux clandestins. Ils ont rapport à leurs expériences dans la lutte menée par chacun d'eux. Avec une certaine réticence, ils donnent des renseignements sur ce que la Gestapo sait déjà ou sur ce qui peut être rendu public sans compromettre l'activité clandestine. Ils évitent de signaler les gestes de bravoure et ne dépeignent qu'une partie de tout ce qui a été fait, insistant spécialement sur les buts qu'ils se sont fixés.

Les indications fournies permettent de discerner les buts communs et les conditions différentes dans lesquelles le travail clandestin doit s'effectuer dans les diverses professions. Peut-être eût-il été possible de faire ressortir plus clairement le caractère commun de l'oeuvre si nous ne nous étions pas, afin d'éviter des répétitions, bornés à donner, à un endroit seulement, des renseignements sur des mouvements parallèles menés par différentes organisations.

Il ne faut pas pourtant, de ce caractère commun des buts, tirer la conclusion que par une fusion des différents groupements, l'activité gagnerait en force. Sous un régime de dictature et de terreur, les syndicats doivent fonctionner dans de toutes autres conditions que dans les Etats démocratiques. Les syndicalistes clandestins ne peuvent exercer leur activité qu'aussi longtemps que leur organisation est suffisamment camouflée pour être à l'abri d'interventions de la police. C'est pourquoi il n'existe pas à présent, en Allemagne, d'Unions locales des syndicats, et encore moins de Centrales syndicales nationales, c'est aussi pourquoi il faut s'abstenir de constituer pareilles Centrales. Une centralisation en effet aurait comme conséquences de faciliter à la Gestapo sa chasse aux clandestins. Les contacts nécessaires peuvent être établis d'un cas à l'autre sans qu'on doive pour cela créer des relations nettement compromettantes entre organisations juxtaposées. Chacun des groupements corporatifs peut agir selon les méthodes qui lui conviennent le mieux, en usant de toutes les possibilités qu'offre la profession en cause. Les mineurs profitent du fait d'être librement entre eux dans le sous-sol. Les cheminots, les conducteurs d'automobiles, les marins, ont l'avantage d'une plus grande facilité de mouvement. Ce genre de répartition selon les professions est avéré, au cours des années, comme étant singulièrement efficace dans la lutte menée autour des salaires et contre les policiers.

Les groupements illégaux des cheminots et des marins sont affiliés à l'I.T.F.; la "Communauté de travail des mineurs syndicalistes" fait partie de l'Internationale des travailleurs du sous-sol.

Les cheminots allemands résistent.-

D'un rapport d'un cheminot, homme de confiance.

(I.T.F.) La Reichsbahn est la plus grande entreprise allemande. Elle occupe quelque 900.000 unités et effectue près de 80 % de tous les transports allemands de marchandises. La manière dont fonctionne, en périodes de crise et de guerre, ce gigantesque appareil de transport détermine dans une vaste mesure l'être ou ne pas être du Troisième Reich.

La Reichsbahn est une entreprise à fonctionnement continu; chaque interruption du trafic entrave l'activité économique et le réarmement. Elle est rigoureusement centralisée; tout acte arbitraire paralyse la liquidation régulière du trafic et aggrave les tensions dans l'économie allemande mise à contribution à l'excès. Or, dans presque tous les grands centres allemands travaillent des cheminots; chaque mouvement d'une certaine ampleur parmi ceux-ci peut par conséquent facilement infecter d'autres catégories sociales. Ce n'est pas sans raison que la Gestapo honore les cheminots d'une surveillance spéciale. A chaque direction régionale de la Reichsbahn, il y a les services du "Bureau 36", le bureau de surveillance de la Gestapo.

Le 2 mai 1933, les Nazis ont dissous le syndicat libre des cheminots, englobant du service 17.000 militants. Le 3 mai, nous nous sommes mis à l'oeuvre pour rassembler de manière clandestine les éléments les meilleurs et les plus actifs. Ce n'était pas là l'oeuvre de constitution d'une organisation syndicale dans l'ancien sens de ce terme, mais un travail de préparation syndicale adapté aux nouvelles conditions de lutte. Un organisme syndical conforme aux anciennes coutumes aurait sans tarder été découvert

et détruit par la Gestapo. Il nous fallait trouver de nouvelles voies et nous ne pouvions pas à cet effet nous appuyer sur les camarades déjà connus des Nazis par l'activité syndicale menée jusque là. C'est au moyen de camarades inconnus que nous avons, sans cesse aux prises avec Tribunaux populaires et Gestapo, établi notre nouveau réseau d'hommes de confiance. A l'heure qu'il est, nous avons des hommes de confiance dans tous les dépôts et services de la Reichsbahn.

La nouvelle organisation a pour la première fois dû agir lorsque les Nazis désiraient, à l'occasion des élections des conseils de confiance, créer l'impression que les travailleurs étaient satisfaits de la nouvelle situation qui leur était faite. Les dirigeants clandestins lancèrent à propos de ces élections, le mot d'ordre d'"élections de méfiance" donnant au personnel les directives voulues pour l'exécution de ce mot d'ordre. Il s'agissait de montrer aux travailleurs que, en dépit de la terreur et du marchandage, il était possible de formuler un vote de méfiance à l'adresse des Nazis, sans mettre en danger inconsiderément des camarades sûrs. Le réseau étendu d'hommes de confiance établi, permit d'informer le personnel d'autres entreprises, jusque là isolé, sur la manière dont il fallait mener la nouvelle campagne. Les élections tenues en 1934 et 1935 se transformèrent en des démonstrations contre les Nazis. Aussi ne s'est-on plus, depuis lors, risqué en Allemagne à faire faire des élections dans les entreprises.

Une attaque générale contre le barème de rétribution à la Reichsbahn par la dictature, n'est pas possible à l'heure actuelle, du fait que les salaires et traitements sont arrêtés par un organe central. Le mouvement revendicatif mené par les ouvriers spécialistes des industries de guerre s'est toutefois promptement étendu aussi aux ouvriers spécialisés des ateliers de la Reichsbahn. Des renseignements furent passés d'un établissement à l'autre et, en menaçant de partir dans une entreprise payant mieux, les ouvriers spécialisés de la Reichsbahn ont obtenu d'être classés dans des échelles supérieures. Par groupes, les cheminots essayèrent d'obtenir des indemnités de vie chère, par le détour d'une augmentation des taux aux pièces. Les Nazis, de leur côté, tentèrent de faire échec à ce mouvement et d'amener les ouvriers à un rendement supérieur. Ils accordèrent, pour commencer, des taux aux pièces plus favorables, mais leur but était d'exiger, dès que les ouvriers se seraient mis à travailler d'une manière plus intense pour obtenir un salaire majoré, un rendement supérieur pour atteindre le taux stipulé. Les militants clandestins mirent les ouvriers en garde contre le danger de ce procédé qui devait entraîner automatiquement une accélération outrée du rythme du travail; ils donnèrent le mot d'ordre: Travaillez lentement! Epargnez vos forces! Agissez avec solidarité! Pendant ces mouvements, aucun homme de confiance n'a été trahi par ses camarades de travail.

Le personnel de l'exploitation fut graduellement surchargé de travail et les accidents augmentèrent dans une mesure effrayante. Les militants clandestins invitèrent les cheminots au service de l'exploitation et dans les ateliers, à penser à leur santé et à leur famille, et à travailler plus lentement: "Chaque journée de service refusée pour raison d'excès de fatigue, protège votre santé et porte atteinte aux préparatifs de guerre des Nazis". De pareils mots d'ordre eurent tôt fait de se répandre et, dans une vaste mesure, les cheminots travaillaient "selon les règlements". C'est cette attitude des cheminots qui a - à côté de certains autres facteurs - contribué considérablement au chaos dans les transports qui s'est manifesté cet hiver et dont les conséquences ne sont pas encore surmontées.

En février 1917, les autorités militaires allemandes avaient dû ordonner un resserrement de la fabrication des canons, afin que le réseau ferré puisse faire les rails dont il avait besoin. A ce moment aussi, la dictature militaire se vit contrainte de consentir enfin aux cheminots la liberté d'association. Trop tard. L'effondrement des transports ferroviaires, et par conséquent la base du ravitaillement de l'armée, des industries de guerre et des populations civiles, ne put plus être empêché.

Aujourd'hui, les Nazis tentent d'atteindre, par une terreur encore plus grande, ce que la dictature militaire n'a pas pu réaliser. Eux aussi sont dans l'obligation de ralentir la production des armements s'ils ne veulent pas que le réseau de la Reichsbahn tombe tout à fait à l'abandon. Toutefois, ils croient pouvoir, par la force, contraindre les cheminots, privés de leurs organisations de défense, à fournir un travail excessif. Ils se trompent. Du "travail selon les règlements" à la résistance passive

il n'y a qu'un pas. Et du moment que l'appareil de terreur du régime nazi cède, sous la pression de la crise ou d'une guerre, la résistance passive peut facilement se transformer en insubordination ouverte. Les hommes de confiance des cheminots, sur les locomotives et dans les ateliers, dans les hangars de marchandises et dans les bureaux, parlent chaque fois à nouveau de la tension qui existe parmi le personnel de la Reichsbahn. Pour le moment encore, la terreur en impose aux cheminots allemands. Ils doivent encaisser bien des choses que des hommes libres, un peuple libre, ne supporteraient jamais, mais les principales catégories d'entre le personnel des chemins de fer allemands savent quelle est leur tâche d'aujourd'hui et de demain.

La lutte des marins allemands.-

- D'un rapport d'un marin, homme de confiance.

(I.T.F.) Bien plus que les travailleurs des industries terrestres, les marins allemands se sont opposés à la pénétration des Nazis. On peut constater à l'heure présente, après six ans de lutte tenace, que les Nazis n'ont pas réussi à gagner pour eux un nombre notable de marins! La tentative d'établir à bord des navires des points d'appui pour le parti nazi et le Front allemand du travail a échoué. Les chiffres d'effectifs publiés par le Front du travail - qui retient obligatoirement les cotisations sur la solde - ne changent rien à ce fait.

La grande masse des marins allemands ne désire pas avoir affaire aux Nazis. Cela s'est manifesté dès le début du Troisième Reich, sur presque tous les navires allemands, par le fait que, malgré la surveillance de la Gestapo dans les ports du pays et le mouchardage dans les ports de l'étranger, malgré le nombre proportionnellement élevé de marins antifascistes enfermés dans les camps de concentration et prisons, des démonstrations hostiles au régime se répétaient à bord, on chantait en commun des chants prolétariens "interdits" et, dans les ports étrangers, les marins allemands fraternisaient ouvertement avec les membres d'organisations ouvrières de ces pays.

Dans bien des ports, les marins ont créé des groupements de militants qui, appuyés par les cotisations librement payées par les équipages allemands, commencèrent une propagande antifasciste parmi les marins. C'est ainsi que naquit spontanément un nouveau mouvement qui, en décembre 1935, en accord avec les hommes de confiance de bord, adhéra à l'I.T.F.

Les personnes qui composent ce mouvement sont les hommes de confiance à bord qui naviguent sur des bateaux allemands en qualité de: matelots, chauffeurs, graisseurs, maîtres-d'hôtel, cuisiniers, charpentiers ou maîtres d'équipage. Ces hommes de confiance entretiennent les relations entre les équipages et les groupements de militants dans les ports; pendant le voyage, ils dirigent l'activité parmi l'équipage, tâchent d'exercer une certaine influence sur l'état d'esprit à bord et veillent à créer un courant continu hostile aux Nazis. Ils préparent s'il y a lieu des mouvements, lorsqu'ils le considèrent nécessaire, en raison de la situation spéciale à bord d'un navire déterminé. Il va sans dire que ces mouvements, qui ont toujours un caractère clandestin, doivent se mettre à l'abri de l'espionnage des représentants nazis.

A bord de chacun des navires où le mouvement a des représentants, un cercle spécial existe, dirigé par l'homme de confiance de bord. Souvent, ce cercle reste limité aux marins subalternes; quelquefois, des membres de la maistrance ou de l'état-major en font partie. Les Nazis sentent bien l'hostilité qui les entoure, mais ils ne savent pas de qui émane au fond la résistance, et il leur est impossible d'écrouer tout un équipage afin de pouvoir - peut-être - mettre la main sur un homme de confiance du mouvement clandestin des marins.

Le nouveau mouvement n'a de relations avec aucun parti politique d'avant 1933. Il va sans dire que les participants les plus actifs étaient autrefois de l'une ou de l'autre orientation politique. Toutefois, dans le but précisément d'éviter que l'ancien émiettement politique parmi les classes laborieuses allemandes, fasse son entrée dans le nouveau mouvement et afin de prévenir que l'extension de la nouvelle organisation soit compromise par des relations avec des groupements politiques qui souvent manquent d'expérience à un degré effrayant, des directives ont été tracées qui excluent toute influence d'un parti politique quelconque sur le mouvement clandestin des travailleurs de transport par eau.

Au cours des années, les Nazis ont dû admettre que sur les navires, leur propagande ne trouve aucun écho. Ils ont tâché de faire des avances, ils ont augmenté les salaires des marins. Les marins sont l'unique catégorie ouvrière à laquelle les Nazis avaient fait jusqu'ici une pareille concession. L'augmentation accordée, toutefois, était insuffisante; le pouvoir d'achat du mark a trop baissé et les retenues pratiquées sur les soldes ont par trop été augmentées - le revenu réel des marins allemands a par conséquent considérablement diminué. Le travail fourni par eux a beaucoup augmenté, vu les heures supplémentaires, alors qu'en même temps la solde qu'ils touchent a baissé. Les retenues s'élèvent en moyenne à 35 %, de sorte que la solde que le marin touche réellement est en moyenne - même s'il a fait beaucoup d'heures supplémentaires - sensiblement inférieure à celle d'avant 1933. Aucun marin allemand ne croit plus à une amélioration du sort des travailleurs maritimes par les Nazis, même plus les quelques nationaux-socialistes qui avaient trouvé à se caser dans la navigation maritime. Ce n'est qu'un renversement de la dictature qui ouvrira la voie à une amélioration de la situation sociale des marins. Partout, les équipages sont l'objet de tracasseries de la part des autorités. Autrefois, ils pouvaient, dans un port étranger, toucher un acompte jusqu'à concurrence de la somme qui leur était due. Actuellement, les autorités allemandes du contrôle des changes limitent sérieusement les acomptes dont peuvent disposer les marins. Ceux-ci ne sont plus, par conséquent, en mesure de faire, comme autrefois, des achats à l'étranger et d'acquiescer de dont ils ont besoin comme savon, effets, etc. Avec cela, ils doivent naturellement aussi souvent renoncer à s'acheter du tabac, à aller au café, etc. On comprend que ces dernières restrictions impressionnent désagréablement les marins.

A bord de la grande majorité des bâtiments allemands, la nourriture est à tel point mauvaise et insuffisante qu'il y a constamment des plaintes et des réclamations. Dans de nombreux cas, les chauffeurs et les soudeurs, à bord des navires chauffés au charbon (spécialement de ceux naviguant vers l'Australie, les Indes Néerlandaises et l'Afrique du Sud), ont eu recours à l'arme de la résistance passive en subordonnant la quantité de vapeur, c'est-à-dire la manière plus ou moins bonne de desservir les chaudières, à la quantité et à la qualité de la nourriture. "Vapeur selon le tableau des rations" est devenu un adage courant à bord des navires allemands.

Des désertions sont à l'ordre du jour, spécialement en Australie et en Amérique. A l'exception de quelques bâtiments de propagande, les équipages refusent de manière conséquente, malgré les innombrables observations à ce sujet, de saluer par "Heil Hitler". Il n'est pas probable que ce salut ait jamais lieu de cité à bord. Sur bien des navires, le mécontentement de l'équipage s'est manifesté d'autres manières, mais il n'est pas possible ici de donner des détails à ce sujet. Il ne faut pas que des renseignements imprudents compromettent la sécurité de camarades.

La terreur de la Gestapo oblige tout le monde, dans l'intérêt de sa sécurité personnelle, à agir, en cas de réclamations, etc., comme un Nazi pur sang. Toutefois, les hommes de confiance de bord et les membres des cercles s'abstiennent de toute action pour conquérir des fonctions au Front allemand du Travail. Ils savent en effet que chaque militant du Front du Travail est destitué de ses fonctions aussitôt qu'il commence à s'intéresser vraiment au sort de l'équipage.

Des centaines de nouveaux bâtiments de la marine marchande allemande sont construits sous la surveillance des autorités de la Marine de guerre. De plus en plus, la flotte de commerce prend le caractère d'être une partie de la flotte de guerre. Au fur et à mesure toutefois, que les desseins de l'impérialisme nazi sont mis à exécution, la puissance et l'activité de la nouvelle organisation parmi les marins allemands, augmentent.

Il y a des années déjà, les groupements de militants dans les ports et les hommes de confiance à bord ont élaboré un nouveau projet de contrat collectif qui a été discuté par tous les marins. Pour ce qui regarde les questions de la solde, des heures de travail et du congé annuel, ce programme comporte les points qui, après le renversement du régime hitlérien, seront les revendications minima pour l'aboutissement desquelles les marins s'emploieront de toutes leurs forces.

Les marins allemands se rendent compte qu'en régime de dictature nazie, une amélioration sérieuse de leurs conditions de vie n'est pas possible. Ils savent que les Nazis rognent, autant que possible sur la nourriture à bord, à l'effet de pouvoir économiser des devises étrangères au

profit des industries de guerre, ils savent aussi que l'on cherche à maintenir les soldes à un niveau aussi bas que possible afin que les transports destinés au réarmement soient à bon compte. Les marins allemands savent que, par conséquent, chaque offensive pour obtenir une meilleure nourriture et pour arracher des augmentations de salaires, entrave les préparatifs de guerre des Nazis et se heurte, de cette façon, à la résistance commune, et des armateurs et des autorités. C'est pourquoi le nouveau mouvement, qui sait pouvoir compter sur la majorité des travailleurs maritimes et s'est développé en une organisation possédant des hommes de confiance à bord de centaines de navires naviguant au long cours et dans la Mer du Nord et la Baltique, tend à renverser le régime actuel, en passant par la lutte quotidienne pour une meilleure nourriture, pour des salaires plus élevés et des journées de travail moins longues. C'est pourquoi il prend des mesures afin de pouvoir, dans le cas d'une conflagration, amener le renversement des fauteurs de guerre à Berlin. Les marins allemands n'ont pas oublié les jours où le drapeau rouge flottait sur leurs navires.

La lutte des ouvriers du sous-sol allemands.-

- D'un rapport d'un homme de confiance de la Communauté de travail des mineurs syndicalistes.

(I.T.F.) Non seulement le charbon et le minerai sont des matières premières indispensables aux industries de guerre allemandes, mais l'exportation de charbon constitue aussi, pour l'Allemagne, une source importante de devises étrangères dont le tarissement compromettrait l'importation d'autres matières premières importantes pour le réarmement de manière à perturber sensiblement l'exécution du plan quadriennal.

C'est pour ces raisons que la dictature nazie a tenté jusqu'ici tout ce qui était en son pouvoir pour relever le rendement des mines; elle n'a rien négligé pour amener les mineurs à une production accrue. Vu toutefois que les industries de guerre, improductives, excluent des améliorations sociales durables au profit de la vaste catégorie des quelque 3/4 de millions de salariés des mines, une guérilla se déroule sur le terrain social, continue et augmentant tous les jours en gravité et en ampleur. Devant l'identification presque complète du régime national-socialiste avec les méthodes d'exploitation capitaliste, la lutte devient un combat entre les mineurs et la dictature des Nazis.

La lutte est facilitée par différents facteurs. L'industrie minière est une grosse industrie. Les mineurs travaillent par milliers dans une même mine et habitent par dizaines de milliers dans des cités ouvrières de sorte qu'ils sont toujours ensemble en grand nombre. Un état d'esprit de foule naît aisément et les mots d'ordre conformes à cet état d'esprit trouvent un vaste écho. Avec cela, presque tous les grands bassins houillers d'Allemagne se trouvent à proximité des frontières du pays. A l'heure actuelle encore, des milliers de mineurs allemands travaillent en France et en Pologne. On les y laisse travailler afin d'obtenir les devises étrangères dont le régime a un si pressant besoin. Cette circonstance fait que les travailleurs du sous-sol allemands ont des relations avec l'étranger, bien davantage que ne le souhaiteraient les dominateurs nazis. A part cela, le travail dans le fond donne au mineur un plus grand degré de liberté et de possibilités de propagande. Exercer dans la mine de la surveillance est difficile, en raison des conditions dans lesquelles s'effectue le travail. Ecrire à la craie des mots d'ordre sur les installations et, surtout sur les charlots, comporte bien moins de risques dans le fond qu'à ciel ouvert. D'autre part, les risques que courent d'éventuels mouchards ou jaunes sont infiniment plus grands.

Les ouvriers du sous-sol allemands ont su, pour leur lutte, retirer du caractère particulier de leur profession, tous les avantages que celui-ci offre. La presse a publié des renseignements détaillés sur les grands mouvements des mineurs.

Attirant moins l'attention, sans être pour cela de moindre importance, sont les autres mouvements de résistance, menés surtout dans la Ruhr. Les revues d'appel dans les entreprises ont été et sont systématiquement boycottées. Les bonzes du Front du travail ayant organisé des revues d'appel dans le fond pour contraindre tous les mineurs à y participer, l'appel fut rendu impossible par un murmure continu des présents. Les travailleurs répliquent à l'ordre de faire des périodes de travail

supplémentaires en chômant volontairement à d'autres jours. Dans la Ruhr, le principal bassin houiller d'Allemagne, un ouvrier sur deux a, pendant le mois de février, fait une journée entière de chômage volontaire.

A l'insistance des Nazis pour que la production augmente, les mineurs répliquent par le mot d'ordre: "Travaillez au ralenti!". Depuis 1937, la quantité de charbon produite par ouvrier a baissé sans cesse. La prolongation de trois quarts d'heure par jour de la durée du travail dans la mine, décrétée le 1^{er} avril, n'a pas du tout apporté l'augmentation de rendement qu'en attendaient les Nazis.

A côté de la contrainte et de la terreur, les Nazis essaient aussi des sucreries, la démagogie sociale et les petits cadeaux. Certes, le degré des concessions varie selon la pression exercée par les travailleurs. Lorsqu'il n'y eut plus moyen de remédier, à force de menaces contre les parents et tuteurs, au manque d'apprentis dans les mines, on procéda à une réduction de la période d'apprentissage exagérément longue, ainsi qu'à une légère augmentation des salaires des jeunes mineurs. La baisse de la cotisation de la Caisse de prévoyance des mineurs - majoration indirecte des salaires - était destinée à rendre les mineurs plus enclins à fournir volontairement des heures supplémentaires. A l'argument des mineurs disant que l'alimentation insuffisante ne permettait pas de prolonger la durée du travail, on répliqua par la distribution de certains vivres.

Tous ces palliatifs ont manqué jusqu'ici leur effet. C'est pourquoi la contrainte est de nouveau au premier plan depuis le début de 1939. La prolongation des heures de travail, imposée par une ordonnance du gouvernement, en est une preuve. Nous avons déjà dit que les effets utiles de cette mesure sont minimes; d'autre part, le mécontentement et l'esprit de résistance des travailleurs s'en sont trouvés accrus.

La lutte des ouvriers du sous-sol allemands pour le pain, la liberté et la paix se poursuit.

De la même manière que les organisations dont il est question plus haut, un groupement d'ouvriers du textile fonctionne dans le cadre de l'Internationale des ouvriers du textile et des groupes décidés de syndicalistes oeuvrent dans d'autres professions aussi. Plusieurs de ces groupes, tels que les ouvriers des ports et docks, bateliers et autres travailleurs des transports agissent en contact constant avec les groupements d'ouvriers des transports dont nous avons parlé plus haut. D'autres "syndicats indépendants" groupent des syndicalistes actifs, de diverses professions, en vue d'un travail conscient de reconstruction. D'autres groupes fonctionnent dans un isolement relatif et sont comme des îles syndicalistes au milieu du Troisième Reich nazifié! Graduellement, des liens s'établissent et deviennent plus étroits.

Nous ne pouvons cependant pas donner de détails à ce sujet.

Les cheminots autrichiens sous la croix gammée.

(I.T.F.) On écrit de Vienne: "Ces derniers douze mois, j'ai beaucoup voyagé sur les chemins de fer autrichiens afin d'aller voir des hommes de confiance amis, du personnel des chemins de fer, et j'ai vu régulièrement toutes les semaines certains d'entre eux dans nos réunions secrètes à Vienne. Il ressort de toutes les communications qui m'ont été faites que, même sous la pire pression, le bon moral parmi les cheminots autrichiens se maintient.

Dépression des salaires.-

La manière dont le régime nazi traite les cheminots autrichiens s'écarte à tel point des promesses faites dans le temps que, même ceux qui, au début, étaient impressionnés et intimidés par l'attitude des Nazis, commencent à présent à ronchonner ouvertement. Au lieu des améliorations promises pendant des mois, tout ce qu'on a pu faire pour les cheminots, c'est de les priver d'un tiers de leur revenu réel, créant de la sorte une énorme déception pour les quelques cheminots qui, faisant partie autrefois d'un groupement ayant des sympathies nazies, avaient cru sans réserves aux promesses. Le revenu a baissé du fait que l'on a simplement traduit en marks les anciens schillings en prenant comme cours du change: 1 mark = 1 sch.50. Il est vrai que ce cours existe sur le papier

dans la pratique toutefois, il constitue pour peu dire, une duperie. En réalité, on n'achète pas davantage à présent avec un mark qu'autrefois avec un schilling, et il eût par conséquent été indiqué de maintenir les salaires en marks, au même taux nominal. De la sorte, la majoration promise n'aurait certes pas été accordée, mais en tout cas, il n'y aurait pas eu d'avilissement. La manière dont on a traduit les salaires en marks, sans aucunement tenir compte de l'augmentation des prix depuis l'annexion, a suscité un mécontentement excessif parmi le personnel des chemins de fer.

Heures supplémentaires non payées.-

Ce qui donne également lieu à beaucoup de ressentiment, c'est le fait que les heures supplémentaires ne donnent plus droit à indemnité. Cette mesure atteint le plus durement le personnel des trains. Il n'y a pour ainsi dire plus de trains qui n'arrivent pas avec des heures de retard, et c'est le personnel qui doit en supporter à lui seul tous les inconvénients. On ne lui paye pas un pfennig pour toutes les heures qu'il a dû passer sur la voie en sus de ses heures normales. Les trains de Schladming, à Vienne, qui autrefois mettaient 7 heures pour faire le trajet, n'arrivent à présent, la plupart du temps, qu'après 10 heures à Vienne, la voie étant presque constamment embouteillée par des transports militaires et des transports de bois. Le personnel affecté à cette ligne doit ainsi faire, pour l'aller et le retour, un travail supplémentaire de quelque six heures, sans recevoir la moindre indemnisation. "C'est de cette manière que nos agents doivent payer avec leurs forces et leur santé, l'engagement au service de "protégés politiques" - ainsi m'a déclaré un ancien délégué du personnel aux chemins de fer. "Les Nazis ont formé de tout jeunes gens pour les fonctions de chefs du mouvement, uniquement pour avoir des coreligionnaires dans les chemins de fer, et ces blancs-becs désorganisent tout le trafic".

Cet état de choses entraîne une augmentation effroyable des "absences du service". Il y en a eu, ces derniers temps, plus de 3.000 par mois, sans tenir compte des congés réguliers. On comprend bien d'ailleurs que pareilles méthodes d'exploitation à outrance, allant de pair avec des réductions de la rétribution et une nourriture insuffisante, ne sauraient entraîner d'autres conséquences.

Solidarité inébranlée.-

Récemment, dans une des gares de Vienne, un vieux cheminot se laissa, dans un groupe de collègues, aller à faire une remarque très désobligeante à l'égard du régime. La chose se passa en la présence d'un national socialiste, cheminot de date tout à fait récente. Une dispute s'engagea et le Nazi menaça de dénoncer son collègue. Il n'en fit rien cependant - le chef de gare lui-même l'en dissuada. Ce n'est pas tout à fait sans danger en effet de faire du service comme unique Nazi parmi des collègues, tous d'autre orientation. De temps à autre, de vilains accidents se produisent dans des gares de triage en Autriche, et les victimes sont généralement des agents de la dernière heure. Cela se raconte très vite dans toutes les gares. Alors, les nouveaux agents nationaux-socialistes s'efforcent d'être particulièrement aimables avec leurs collègues plus anciens. Alors ils cessent de.... dénoncer."

(Emprunté au "Eisenbahner", organe de la Fédération suisse des cheminots).