

"La Vie Batelière"

ORGANE MENSUEL D'INFORMATIONS DE LA BATELLERIE FRANÇAISE

"MILITANTS" MARINIERS...

Militant !... « Celui qui lutte, qui combat », tel est le vrai sens de ce mot qui désigne tous ceux qui prennent « une part active », qui « prennent rang », qui à un titre quelconque veulent « faire quelque chose ».

Nous l'avons tant de fois entendu ou prononcé ce « nom » qu'il se peut bien que, pour beaucoup il ait perdu de son sens ou, pour le moins, un peu de son mordant et de sa plénitude.

Et pourtant, en l'écrivant, je songe avec fierté et reconnaissance à certains d'entre nous qui, dans cette corporation batelière, toujours sur la brèche, savez par votre dévouement, lui garder son entière saveur « Sel qui ne s'affadit pas, levain qui soulève la pâte, Lumière qui éclaire et réchauffe ».

Militants d'Action Catholique... Militants d'Action Sociale... Militants d'Action Familiale.

Un jour vous avez donné le meilleur de vous-mêmes à une de ces causes ! parce que vous l'avez reconnue et jugée comme nécessaire, essentielle, sacrée !...

Vous en avez fait une part de votre vie !...

Vous êtes à la pointe du combat ; vous en êtes les chefs et souvent aussi les simples soldats. Vous êtes de ceux dont on dit que « ce sont toujours les mêmes qui se font tuer » désignant par là, ceux qui vivent vraiment. Vous avez rêvé de faire de grandes et belles choses, de conquérir les autres et de leur faire partager votre Foi et votre joie.

Que votre persévérance se maintienne et continue à tracer la route si bien commencée.

Cependant, en songeant à la grandeur du « Militant » je ne peux pas ne pas songer aux difficultés qui, peut-être, font reculer quelques-uns d'entre vous ; aux objections qui en arrêtent d'autres appelés, eux aussi, à entrer dans vos rangs.

Malveillance, critiques de ceux qui regardent sans vouloir rien faire, incompréhensions, échecs apparents, parce qu'on ne voit pas assez vite les résultats obtenus. Les voilà les grands dangers qui guettent toute âme de bonne volonté sur la route du dévouement.



Travailler et militer avec le sourire

La solution facile qui consiste à « ne rien faire », à « laisser faire ». Le « à quoi bon » ! pessimiste qui envahit le plus secret des pensées et des cœurs et va jusqu'à franchir les lèvres. Le « Je ne suis pas capable ! » fait bien plus de crainte et de nonchalance que de « vraie modestie ». Le « Je me contente d'une vie honnête personnelle ». Toutes ces fausses raisons, tous ces prétextes, qu'in-

consciemment parfois, nous donnons pour excuser notre faiblesse.

Ne laissons pas le doute nous envahir. Si déjà, nous sommes dans l'action. Notre cœur conserve courage, patience et Foi.

Si, nous avons fléchi un jour de déception, abandonné notre tâche, redressons-nous. Songeons que peut-être, nous étions tout près d'arriver, que le découragement n'est pas digne d'un homme moins encore d'un chrétien et qu'au fond « On ne sait jamais tout le bien que l'on fait quand on fait le bien ».

Si enfin, nous sommes de ceux qui n'ont pas encore osé se lancer dans l'Action, laissons là notre timidité et demandons notre part dans la tâche commune d'aider et de soutenir nos frères.

Je pense, mes Chers Amis, que l'Entraide Sociale Batelière n'est pas seulement l'organisme qui du « Je Sers » et par toute la France fluviale essaye de vous seconder dans notre vie familiale, professionnelle et sociale.

Mais que l'Entraide Sociale Batelière elle est aussi « vous-mêmes » ! Elle est ce que vous faites les uns les autres : pour vos parents, pour vos amis, pour ceux que le hasard du voyage vous donne comme voisins sur la route mouvante des eaux.

Ah !... si chacun d'entre vous s'efforçait d'être un militant, il est bien sûr que votre grande famille batelière en recevrait tout entière un surcroît de vitalité, d'honneur et de joie...

Essayez ! Il n'y a que le premier pas qui coûte... sur le chemin du « Militant ».

J. BLAIZOT.

« La Vie Batelière » de février a entretenu ses lecteurs de la création de la Caisse Nationale de Retraite de la Batellerie. Le régime de retraite des marinières sera semblable à celui des industriels et commerçants. Nous l'exposons ici aussi clairement que possible.

Pour bien saisir le fonctionnement de la Caisse de retraite, soulignons :

1°) Qu'il faut avoir exercé la profession pendant un certain nombre d'années avant 1949, mais pour lesquelles il n'y a rien à payer.

2°) Que pour les années entre 1949 et celle de l'entrée en retraite, il faut cotiser, en payant les années en retard, suivant un barème pour la période du 1-1-49 au 30-6-51 et un autre pour le temps écoulé depuis le 1-7-1951.

3°) Que l'on peut choisir le montant de sa cotisation dans certaines catégories prévues. La retraite est plus élevée pour une cotisation plus élevée.

4°) Que la retraite est calculée par points, le nombre d'années, le taux de la cotisation, augmentent le nombre des points. De même il y a des bonifications pour le conjoint à charge suivant son âge.

5°) Enfin qu'il existe un régime d'assistance pour les marinières qui ne peuvent remplir les conditions prévues pour la retraite.

Voici votre régime de retraite

I. — REGIME DES RETRAITES

1°) QUI PEUT PRETENDRE A LA RETRAITE ?

Le marinier âgé de 65 ans qui a exercé son métier :

1°) Pendant 20 ans au moins et si depuis le 1^{er} janvier 1949 il paie une cotisation.

2°) Ou pendant 15 ans, mais a cotisé 5 ans et n'exerce pas d'autre profession depuis le moment où il a quitté la batellerie.

2°) QUAND LA PENSION EST-ELLE VERSEE ?

A partir du premier jour du trimestre qui suit le trimestre au cours duquel est fait la demande.

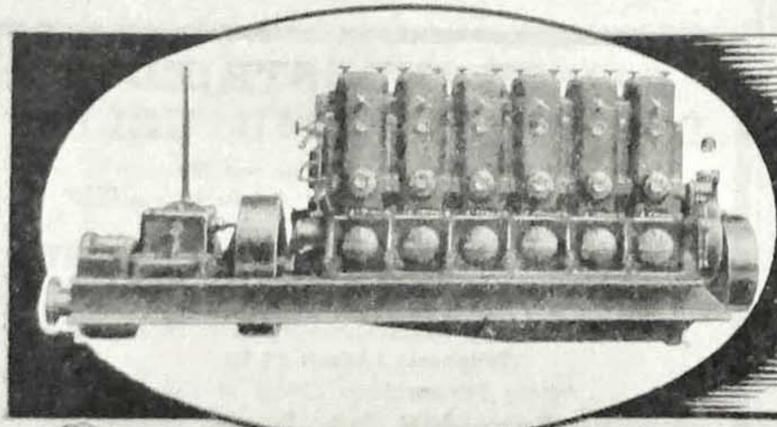
3°) COMMENT EST-ELLE CALCULEE ?

Pour les années avant 1949, 4 points par an, mais au total pas plus de 120.

Pour les années depuis 1949, un nombre de points correspondant à la cotisation payée.

Un point vaut actuellement 280 frs de retraite. Ce système en points permettra, à l'avenir, d'augmenter la retraite, sans changer les bases du calcul.

(Suite en page 2).



Le moteur le plus utilisé dans la navigation fluviale

Le D.B.6 BAUDOUIN
75/90 cv

Demandez ce qu'ils en pensent à vos collègues qui l'emploient. Ils sont des centaines !

170 moteurs de ce modèle ont été commandés par la S.R.P.F.

MOTEURS BAUDOUIN

Siège social : 180, Boulevard Rabatau - MARSEILLE

Agence de PARIS : 21, Avenue de Suffren - Tél. : SUFFren 50-70

MARINIERS, Voici votre régime de retraite

SUITE DE LA PREMIERE PAGE

4°) QUEL EST LE MONTANT DES COTISATIONS ?

Comme nous l'avons dit plus haut, il y a 2 barèmes :
A) Du 1^{er} janvier 1949 au 30 juin 1951.

Classe 1 cotisation	5.000 frs par an	4 points.
2 »	7.500 »	6 »
3 »	10.000 »	8 »
4 »	12.500 »	10 »
5 »	15.000 »	12 »

B) Du 1^{er} juillet 1951 jusqu'à la date de la retraite.

Classe 2 cotisation	8.400 frs par an	6 points.
3 »	11.200 »	8 »
4 »	14.200 »	10 »
5 »	16.800 »	12 »
6 »	25.200 »	18 »
7 »	33.600 »	24 »

Comme on le voit, la classe 1 n'existe plus, tous les taux sont augmentés, deux nouvelles classes supérieures sont créées.

5°) QU'EST-CE QUE L'ON TOUCHE ?

Ici, prenons des exemples :

A) Alcide B., célibataire, aura 65 ans le 1^{er} janvier 1953. Il navigue depuis 1910. Il s'est inscrit à la Caisse en 1951 et a cotisé depuis 1949 en payant le retard. Il a choisi la plus petite cotisation.

Il n'a rien payé pour les années 1910 à 1948, mais cela fait 120 points (on ne peut pas plus).

Pour la période 1949 à juillet 51, il a payé 2 ans 1/2 à 5.000 frs, soit 12.500 frs, ce qui lui donne 10 points.

Pour la période juillet 51 - décembre 52, 1 an 1/2 à 8.400, soit 12.600 frs, ce qui donne 9 points.

Total des versements 25.100. Total des points 139.

Il touchera par an : 280 frs X 139 = 38.920 francs.

B) Jacques D. est exactement dans le même cas, mais il est marié et sa femme a 66 ans.

Jacques a le même nombre de points qu'Alcide mais augmenté de 50 % pour sa femme. Si elle avait moins de 65 ans, l'augmentation ne serait que de 25 %.

Jacques va donc toucher une retraite calculée sur 139 points plus 50 % de 139, soit 69,5, au total : 209 points (exactement 208,5 mais les chiffres sont toujours arrondis).

Il touchera par an : 280 frs X 209 points = 58.520 (58.600).

C) Si au lieu de cotiser en classe 1 et 2, minimum suivant les périodes, Alcide et Jacques avaient cotisé en classe 5, ils auraient évidemment payé plus : 62.700 frs au lieu de 25.100 frs, mais ils auraient droit à 168 points de retraite au lieu de 139.

Alcide toucherait 47.100 frs par an et Jacques (50 % de points en plus pour sa femme), 70.600 frs par an.

Il y a donc intérêt à cotiser dans une classe en rapport avec les possibilités financières.

6°) « J'AI 65 ANS, DIT PROSPER, JE VEUX TOUCHER LA RETRAITE A LAQUELLE J'AI DROIT POUR 253 pts 1/2, MAIS CONTINUER A NAVIGUER. »

R. — C'est d'accord, mais vous devez continuer à verser une cotisation de 8.400 frs par an, et le montant de votre retraite ne change pas.

7°) « J'AI 65 ANS, DIT MARCEL, JE CONTINUE A TRAVAILLER, MAIS NE DESIRE PAS TOUCHER LA RETRAITE AVANT 70 ANS. »

R. — Très bien, vous continuez à payer la cotisation choisie par vous et chaque année vous augmentez de 5 % vos points de retraite. Exemple : Si vous totalisez à 65 ans 253 points 1/2, à 70 ans, vous toucherez la retraite équivalente à 253 points 1/2 plus 5 % X 5 = 64 points 4, soit 318 points au total. La différence est avantageuse.

(Nous donnerons dans notre prochain numéro la deuxième partie de cette étude sur les allocations versées aux mariniers qui ne bénéficieront pas de la retraite.)

Dans les Centres

CONFLANS

INVITATION DES VIEUX BATELIERS

Au « Je Sers », le dimanche 16 mars, nous serons heureux de recevoir tous les vieux bateliers et de leur offrir une petite fête qui se terminera, nous le désirons, par un plantureux goûter : Ainsi, dans une ambiance de joie nous célébrerons l'Amitié qui ne doit cesser de régner en notre belle profession batelière.

DOUAI

Ceux d'entre nous qui stationnent dans la vieille Scarpe, à proximité du pont « de la sortie des eaux » ou dans les bassins au bois ou au brai, ou au Rivage Gayant, les dimanches et jours de fête, apprendront avec intérêt l'existence de la Chapelle Saint-Michel, toute proche de leur lieu de stationnement : dans la rue Saint-Michel, qui relie l'Esplanade à la porte de Lille, au bas du pont de Lille (le grand pont routier qui franchit les voies ferrées), à proximité du garage de houillères, au voisinage immédiat de la beurrerie Corduant : se guider sur la cheminée de l'usine.

Les dimanches et fêtes, messe à 8 h. 45. Le reste du temps, la chapelle est fermée.

ROUEN

Après les réunions si vivantes de la Saint-Nicolas pour les jeunes, de la veillée de Noël, tour tous ; de la Chandeleur, pour nos « anciens », nous invitons tous nos petits amis bateliers à venir applaudir les scouts qui, aimablement, nous prêteront leur concours le jeudi 20 mars, à 15 h. Nous vous proposons un spectacle de marionnettes, quelques friandises vous seront distribuées.

BENEDICTION DE BATEAUX

DOUAI

« Shirley », à M. Broufin (Pont-à-Vendin).

« Palma », à M. Neyt (Douai).

« Hawaï », à M^{me} Manche (Douai).

« Paz », à M. Wibaut (Douai).

« Eliane », à M. Wattiau (Douai).

« Roberte », à M. Walbrecq (Andrésy).

« Saf-Saf », à M. Duvinage (Longueil-Annel).

« Ypreau », à M. Pelman (Vendin-le-Vieil).

STRASBOURG

« Y.D. », à M. Menu (Nancy).

CONFLANS-STE-HONORINE

« Saumon », à M. et M^{me} Feneuil.

« Astan », à M. et M^{me} Panouillot.

ESCAUDŒUVRES

« Nord », à M. Gaspard Couillaut.

Problèmes humains de la Batellerie (suite)

Conférence faite au « Je Sers », le 10 octobre 1951

par A. DEPREESTER

aumônier des bateliers du Diocèse de Lille

Nous supprimons, dans le texte de cette conférence, le résumé de l'œuvre de M. le chanoine Bellanger, rédigé d'après l'article qui a paru dans La Vie Batelière du 15 octobre 1951.

II. — SITUATION ACTUELLE DE LA BATELLERIE

1°) Situation économique générale.

Il faut le dire tout net, la batellerie est sacrifiée dans notre « politique » des transports.

Elle se trouve en face d'un concurrent redoutable : la voie ferrée. Il n'est pas vrai que les marchandises voyagent toujours plus lentement par eau que par fer, mais généralement cette lenteur est une cause qui oblige la batellerie à travailler sur des tarifs inférieurs à ceux de la voie ferrée. Or, celle-ci pour diminuer son déficit travaille en dessous du prix de revient, pratique une espèce de dumping et de ce fait absorbe une partie de la masse des transports jadis confiée à la voie d'eau.

L'insuffisance des « frets » et l'insuffisance des marchandises expliquent une situation économique précaire dont souffre non seulement le standard de vie de nos mariniers, mais encore le matériel dont il est impossible d'assurer les réparations et le remplacement.

Il y a donc pour la batellerie un déficit qui demeure à sa charge et qui diminue ses possibilités de vie et de travail. Jusqu'ici l'Etat n'intervient pas pour soulager la batellerie alors qu'il prend à son compte le déficit de la S.N.C.F. : 7 milliards en 1935, 100 milliards en 1950. On veut expliquer cette différence de sort par le fait que la S.N.C.F. entretient elle-même la voie ferrée tandis que la voie d'eau est entretenue par l'Etat. Ce raisonnement est assez spécieux et les bateliers n'ont pas manqué de dire : « Nous transportons le tiers de ce que transporte la S.N.C.F., donnez-nous le tiers de la subvention que vous lui accordez soit 33 milliards, la voie d'eau sera mieux entretenue, plus vite modernisée et notre profession sera sauvée ».

Certes, un tel discours ne peut être entendu. Il n'en reste pas moins un grand problème à résoudre. Quand le 25 mai 1950, toutes les péniches de France demeurèrent « au pieu », cette calme manifestation de la batellerie avait pour but d'obtenir une politique cohérente des transports publics. Elle l'attend toujours.

2°) Situation sociale.

Pour juger la situation sociale des bateliers, il est indispensable de distinguer les catégories professionnelles.

Nous avons d'abord :

a) les mariniers salariés des Compagnies ou des petites flottes. Leur situation matérielle doit être jugée comme celle des salariés de l'industrie. Ils ont des rentrées d'argent fixes ;

b) les contremaîtres exploitant le bateau d'un propriétaire suivant un contrat qui fixe leur part : le plus souvent « moitié, moitié ». Leur sort dépend évidemment de la qualité du matériel qu'ils conduisent. Ils n'ont pas à s'occuper des réparations. La plupart connaissent les mêmes difficultés que les artisans.

Malgré les différences qui séparent ces deux catégories des bateliers artisans, la plupart des grands problèmes humains (domicile, scolarité, niveau de vie...) se posent pour elles également.

Nous avons surtout :

c) les bateliers artisans ou patrons bateliers propriétaires de leur péniche qui représentent, comme nous l'avons dit, 44 % de notre flotte fluviale.

Parmi eux, les bateliers propriétaires depuis avant-guerre d'un bateau de fer, tractionné ou automoteur, ont l'avantage de pouvoir travailler au rythme du trafic général sans refuser telle marchandise ou telle destination, comme c'est le cas pour les bateaux de bois.

Puis viennent les artisans, anciens sinistrés, dotés par

Vente et installation
MOTEURS DIESEL
sur bateau fer ou bois
Agence exclusive :
Moteurs VENDEUVRE
Installation et réparation
moteurs de toutes marques
S. E. C. M.
SAINT-DENIS (Seine)
32, rue de la Briche
— Plaine : 09.31 —

UNE BROCHURE
A REPANDRE
Voulez-vous connaître et faire connaître Les Problèmes humains et sociaux de la Batellerie ? Procurez-vous et repandez :
« LA BATELLERIE FRANÇAISE »
Une brochure de 24 pages sous couverture illustrée.
L'exemplaire : 100 francs.
Adresser les commandes au « Je Sers », Conflans-Ste-Honorine. - Chèque Postal : Blai-zot Paris 854.45.

CAISSE INDUSTRIELLE D'ASSURANCE MUTUELLE
Société d'assurance à forme mutuelle
Entreprise privée régie par le Décret-Loi du 14 juin 1938
ASSURANCES MARITIME, FLUVIALE ET TRANSPORTS
Siège Social et Bureaux
7, Rue de Madrid — PARIS (8^e)
Téléphone : LABorde 65-00
Adresse Télégraphique : CIAMET-PARIS
Assurances Responsabilité Civile, Incendie, Individuelles
MEME ADRESSE

la Société de Reconstruction du Parc fluvial, d'une péniche d'acier. Eux aussi peuvent suivre le rythme du trafic. Mais ils ont souffert d'une longue attente à terre, dans des conditions d'instabilité, souvent sans travail vraiment rémunérateur. Actuellement ils ignorent le montant du capital qu'ils auront à amortir en 30 ans et paient à la S.R.P.F. des redevances mensuelles importantes pour les budgets d'aujourd'hui : 12.000 francs pour un bateau tracté, 16.000 pour une « coque transformable » (en automoteur) 25 à 40.000 pour un automoteur.

Enfin voyons les propriétaires des **bateaux de bois** :

La grande pitié des bateaux de bois

Malgré les efforts de modernisation et le remplacement presque achevé des matériels sinistrés, notre flotte fluviale reste pour un gros tiers, une flotte vétuste.

Nous avons encore, en effet, plus de 3.000 bateaux de bois naviguant presque tous dans le Nord et le Pas-de-Calais.

Pour un homme du Nord, la péniche de bois fait partie de son paysage et quand il parle de cette flotte vétuste, il est tenté de dire : « nos » bateaux de bois. Lorsqu'on regarde cette partie pauvre de notre batellerie, on en vient à évoquer en les transposant, les mots de Barrès et à parler de « la grande pitié » de nos vieilles péniches.

Certes, il existe encore une fraction de bateaux de bois relativement jeunes, âgés d'environ 30 ans. Ils ne doivent guère refuser que les marchandises très lourdes ou éviter les usines équipées de moyens de manutention trop puissants, ceux-là ont encore la possibilité d'un travail presque normal et peuvent réparer.

Mais pour les vieux bateaux qui sont le plus grand nombre, il n'est plus d'entretien, ni de réparations possibles. Le marinier s'expose à déboursier, pour une réparation ordinaire, deux cent mille francs et les devis de quatre à cinq cent mille francs sont fréquents.

Où irait-il chercher cette somme et comment pourrait-il l'amortir ? Il borne donc son activité aux transports qui restent possibles pour son matériel épuisé. Il charge quelques catégories de charbon pour des destinations relativement proches ; fuyant les quais et les entreprises dont les appareils de chargement et de déchargement feraient subir à ses pauvres planches des chocs peut-être mortels.

De ce fait, il laissera passer au Bureau d'affrètement, des voyages intéressants et dans une rotation déjà trop lente pour l'ensemble de la profession, il se résigne, la mort dans l'âme, à un rythme de travail plus ralenti encore.

L'état du matériel de notre batellerie de bois crée des conditions de vie précaires. Alors qu'il subit, comme tout le monde, des frets trop bas à cause de l'actuelle politique des transports, l'artisan batelier se trouve aux prises avec des difficultés dont les conséquences sont beaucoup plus lourdes pour lui que pour le reste de la profession.

Il doit tout acheter en détail : matériel et produits d'entretien ; il paie sa police d'assurances au prix fort, il règle son remorquage au prix homologué (alors qu'il existe des ristournes pour des organismes qui ont des matériels de meilleur rendement) ; il lui arrive même de devoir soutenir des procès en contentieux pour des « manquants » imaginaires ; enfin, les fonctionnaires des contributions qui ne peuvent se figurer la véritable situation des bateliers ne les croient pas toujours sur parole.

Ajoutons à ce tableau déjà très noir les conditions sociales qui affectent d'ailleurs tout l'artisanat et dont la gravité n'échappera à personne.

L'artisan, père de famille, touche des allocations familiales à un taux très inférieur à celui des professions industrielles. Il n'est pas protégé par la Sécurité Sociale et, malgré la bonne volonté de quelques Municipalités, il ne lui est pas facile d'obtenir l'assistance médicale gratuite quand il n'a pas de véritable domicile. Enfin, dans le même ordre, la scolarité de ses enfants à laquelle il tient de plus en plus, grève lourdement son budget, malgré les efforts récents des Organismes Publics ou Privés qui ont l'heureux souci d'aider le marinier à instruire ses enfants.

Est-il excessif de dire que cette situation est grave ; les actuels propriétaires de bateaux de bois sont les descendants de familles restées fidèles à la profession, de père en fils, depuis près d'un siècle. Leur bateau a jadis représenté un patrimoine précieux, aujourd'hui il ne représente qu'une valeur minime. Ceux qui ont donné un exemple rare de fidélité professionnelle, se trouvent dans une voie sans issue, avec la perspective désespérante d'un départ vers le chantier « de déchirage » ou l'un de ces cimetières de bateaux que nous connaissons déjà.

Quel miracle les sauvera ? Y a-t-il espoir que la S.R.P.F. puisse continuer son œuvre de reconstruction par un plan de rééquipement ? Les crédits budgétaires seraient-ils votés ? Si oui, quelles seraient les conséquences dans l'état actuel de la navigation intérieure, de l'amortissement onéreux, même en 30 ans, d'un capital d'environ 6 millions.

Tel est le problème que pose aujourd'hui la batellerie de bois. Les services rendus à la nation par la profession marinière exigent une solution humaine et de justice sociale.

(A suivre).

EN HOLLANDE :

Premières impressions batelières

Sur la carte des voies navigables de la Belgique, éditée par « l'Esso-Standard », un gros trait olivâtre et sinueux part d'Anvers en direction de l'ouest qui, après avoir caressé l'île de Walcheren, se noie en mer du Nord, c'est l'Escaut occidental (Wester Schelde) accessible aux plus gros navires. Sous une boucle du fleuve, dans une avancée de la côte hollandaise, un point noir : Walsorden.

Poussé par une suite d'événements hallucinants, j'ai atterri, aux environs du 10 juin 1940, sur le quai de ce petit port. Je m'y trouve parmi une

Pour nous, le premier acte du drame, l'acte sanglant, est clos ; le deuxième est commencé : la captivité. La colonne dont je suis à traversé la Belgique en trois étapes : Furnes, Roulers, Lockeren, pour être amenée à ce port néerlandais sur la rive méridionale de l'estuaire de l'Escaut. Moins éprouvés que tant d'autres qui, souffrant cruellement de la faim et de la soif, blessés parfois ou les pieds en sang, accomplirent des marches forcées, nous avons été transportés en camions et, enfin, depuis la frontière des Pays-Bas, sur des wagons plates-formes d'un train « vicinal ». Malgré

donc goûter de la vie batelière, mais dans quelles conditions, grand Dieu ! S'il est au monde des hommes férus d'indépendance, ce sont les marinières. Pour nous, la péniche devient prison flottante. La famille batelière dispose d'un logement exigu sans doute, mais tellement reluisant de propreté et où l'on se sent si bien chez soi, parce que la femme tient son intérieur avec amour. Si j'avais un bateau à moi, je l'appellerais d'un nom tout simple et qui dit bien ce que j'en pense : « Ma Maison », et ce serait écrit en beaux caractères de cuivre sur fond noir. Nous, à mesure qu'on em-



Hollandaises raccommodant les filets de pêche

foule confuse en kaki, où il y a des Anglais, des Belges, des hommes de couleur et surtout des Français. Portant les insignes des unités les plus diverses, artilleurs, fantassins, cavaliers, tringlots, etc., sont pêle-mêle, et dans cette cohue, des officiers de tous grades côtoient les simples soldats. Je ne rêve pas : je suis prisonnier, nous sommes prisonniers.

Ce qui restait de l'armée bloquée à Dunkerque, tout ce qui n'a pu embarquer sous les bombes des stukas, tout ce qui n'a pu échapper aux tchailles qui, de jour en jour, ont resserré leur étreinte, à l'aube du 4 juin s'est rendu.

ce traitement de faveur, si je vous disais que ce fut un voyage d'agrément, vous ne me croiriez pas ; trop souvent, en effet, nous avons eu le lamentable spectacle de la dévastation ; la guerre a passé par là. Et puis, nous sommes morts à la vie d'hommes libres ; pour combien de temps ?

Cependant, nous jouissons du soleil printanier et nous voici au pays des tulipes, à la lisière de cet immense delta où trois fleuves, Escaut, Meuse et Rhin s'entrelacent et marient leurs eaux. Naguère, des bateaux de plaisance sillonnaient ce réseau de voies navigables d'une densité unique au monde. Les beaux dimanches et durant les vacances, les touristes affluaient. Ce serait délicieux, par ce temps idéal, à bord d'un joli vapeur tout blanc, de visiter ce pays coquet où il y a profusion de fleurs partout. Mais c'est une autre histoire ; si nous étions tentés de nous croire en excursion, nos gardiens baïonnette au canon et fusil armé, promptement, nous rappelleraient à la réalité de notre triste aventure : prisonniers, nous sommes prisonniers !

Et pourtant, des bateaux nous attendent. Trois péniches de 1.350 tonnes sont à quai et un remorqueur. Nous allons

barque, nous nous installons sur les panneaux d'écoutes ou sur les plats-bords. La cale aussi est à notre disposition ; on n'y descendra que lorsque l'on ne pourra plus faire autrement. Pour le moment, profitons du soleil et respirons l'air vif qui nous arrive tout chargé de senteurs marines. Après la tragédie que nous venons de vivre, goûtons le paysage ordonné, paisible, riant qui s'offre à nos yeux.

Les bateliers qui nous reçoivent ne parlent que le néerlandais. Cependant, on sent qu'ils sont remplis de sympathie pour leurs passagers et qu'ils sont navrés de faire la besogne que l'occupant leur impose. Ils auraient préféré transporter n'importe quoi plutôt que notre convoi de misère en route pour l'exil.

(A suivre)

M. LECLERCQ.

« BAGATELLE »

42, Rue Sarrail, ROUBAIX

CONFECTION

TISSUS DE ROUBAIX

CRAVATES

Réduction p. familles nombreuses

MOTEURS DIESEL
spécialement adaptés à la
NAVIGATION FLUVIALE

CREPELLE

— LILLE —
Porte de Valenciennes
Téléph. 307-11 et 12
BUREAUX COMMERCIAUX
— PARIS —
9, av. de Villiers, Car 41-12
— QUIBERON —
Boulev. Chanard - Tél. 169

FOYERS

Dans la grande famille batelière

BAPTÊMES

CONFLANS (Je Sers)

Jean-Pierre CHARPENTIER, fils de Robert Charpentier et de Josiane Leroy, remorqueur « Halifax ».

Gabrielle LAMBOTTE, fille de René Lambotte et de Marie Denain.

Annick MILLOT, fille de Roger Millot et de Eliana Demory, bateau « Sainte-Geneviève ».

Philippe LAFAURE, fils de Philippe Lafaure et de Eliane Charbon, bateau « Petite Germaine ».

Lysiane HOUCK, fille de Marius Houck et de Eliane Delasalle, bateau « Cyrus ».

Rolande-Elise-Argentine PANOUILLOT, née le 11 octobre 1951, fille de Roland Panouillot et de Lydia Rousseuw, bateau « Rolia ».

DOUAI

Jean-Luc HOULIEZ, né le 14 janvier, à bord du bateau le « Réel », baptisé le 3 février, en l'église de Lambres.

LILLE

Josée et Joselyne LAURE ont la joie de vous annoncer le baptême de leur petite sœur Garyane, à Lille (N.-D. de Consolation), le 24 février (bateau « Figale »).

Arzina-Marie-Thérèse DUMORTIER, bateau « Eugène », baptisée à Lille (N.-D. de Consolation), le 28 février.

MARIAGES

DOUAI

M. France NEYT (bateau « Don de Dieu »), a épousé M^{lle} Ruzena DUVINAGE (bateau « Saf-Saf »), le 9 février, en l'église Saint-Jacques. Les nouveaux époux conduiront désormais le « Milan ».

STRASBOURG

M. Paul MEYER, du bateau « Ville de Colmar », a épousé M^{lle} Antoinette URBAN, du bateau « Kabyle », à Strasbourg, le 14 février 1952, en l'église Saint-Maurice.

Le jeune ménage conduira dorénavant le bateau « Bernoulli ».

NOS DÉFUNTS

ROUEN

M^{me} DUPORCHE, 64 ans, inhumée à Maromme (Seine-Inférieure), le 8 février 1952. Elle était la mère de M. et M^{me} Dupret, du bateau « Le Quesnoy ».

DOUAI

M. Arthur DELCROIX, des suites d'un accident sur son bateau, le « Chacal », est décédé le 25 janvier, à l'âge de 64 ans, administré des sacrements. Les funérailles ont eu lieu le 28, en l'église Saint-Jacques.

M^{me} V^{ve} Alfred DESMAREZ, née Léocadie RODRIGUEZ, ancienne marinière, décédée le 6 février, dans sa 72^e année.

Les funérailles ont eu lieu le 9, en l'église de Dorignies.

M. Adonis BAUSSART, bateau « Chablis », décédé à Douai (Hôtel-Dieu) le 25 mai, administré des Sacrements.

A Béthune (St-Vaast) 1951

Récapitulation

BAPTÊMES

Yvon GLENIN, 28 janvier, (bateau « Choral »).

Monique LEFEBVRE, 20 février.

Josette PIESSE, 1^{er} avril, (bateau « Luléa »).

Claudine FRAPPART, 15 avril.

Michel NOEL, 29 juillet.

Christian LEFEBVRE, 2 septembre.

Yolande GNUDE, 23 septembre (bateau « Senau »).

Edmond TOURNEUR, 7 octobre, (bateau « Fraternité »).

Marlène HOCHART, 20 octobre (bateau « Récif »).

William CAILLEZ, 30 décembre.

Robert TOURNEUR, 30 décembre (bateau « Don de Dieu »).

MARIAGES

Le 31 mars, François VERVEYNE et Jeannine PIESSE, du bateau « Luléa ».

Le 2 juin, Oifa PORA et Hélène GODMEZ.

Le 9 juin, Fernand PODEVIN et Marie DUBAELE, bat. « Orb ».

Le 4 août, Daniel DELGORGUE et Ginette NORE, bateau « Tchad ».

Le 22 septembre, Raymond DERAEDT et Rolande BOTCHON, du « R.N. 7 ».

Le 13 octobre, François DERAEDT et Fernande DECARPENTRIE, Roger AUDIN et Germaine DECARPENTRIE, Roger HACHE et Evelyne DECARPENTRIE.

Le 24 novembre, Paul CANIPEL et Louise PADIE.

PROPAGANDE

LA PROPAGANDE DE « LA VIE BATELIÈRE » doit s'étendre à toutes les régions fluviales de France.

LA VIE BATELIÈRE

DIRECTION :
J. BLAIZOT

(Conflans-Sainte-Honorine)

et

A. DEPREESTER

Abonnements : 1 an : 200 frs.

Rédaction - Administration :

A. DEPREESTER

39, rue de la Monnaie, LILLE
C. C. Postal Lille : 276.93

Soc. An. d'Imp. et Ed. du Nord, Lille
Le Gérant : A. DEPREESTER.

Tu vas t'habiller toute seule !

Habituez, le plus tôt possible, les enfants à se débrouiller par eux-mêmes. Ne faites pas ce qu'ils peuvent faire. Ne dites pas : « J'ai plus vite achevé qu'eux ».

Peut-être... Mais c'est du temps perdu.

Le temps que vous passez à leur apprendre la moindre chose est du temps bien employé.

Prenons un exemple :

Vous passez tous les matins un quart d'heure à vêtir mademoiselle votre fille, âgée de quatre ou cinq ans. Dites-lui : — Tu vas t'habiller toute seule.

Et astreignez-vous à la laisser faire. Ne vous impatientez pas : elle mettra d'abord près d'une heure pour une opération aussi simple ; puis une demi-heure... elle gémera parce que les manches « ne veulent pas entrer » et parce que les boutons « ne veulent pas se laisser boutonner ».

Ne venez pas à son secours sous prétexte qu'elle est lambine et que cela vous énerve ; ne boutonnez pas son jupon. Mais montrez-lui le mouvement à faire pour boutonner ; recommencez la démonstration avec persévérance tant que ce sera nécessaire.

Au bout de quelque temps, vous n'aurez plus à vous occuper de la toilette du matin de votre fille, et ce sera chaque jour un quart d'heure gagné pour vous.



FOYERS CLOS FOYERS OUVERTS

Dans notre dernier numéro, un jeune ménage batelier a lancé un appel aux autres foyers.

Cet appel, il n'est pas possible qu'il ne trouve réponse auprès de quelques-uns d'entre vous.

C'est un appel à des rencontres amicales.

Que vous le vouliez ou non, il arrive journellement que vos bateaux soient côte à côte et qu'on ne peut accéder à l'un sans passer sur tous les autres. Ce qui vous est demandé c'est que ces échanges, continus, de rapports de bon voisinage et de droit de passage, soient marqués d'une amitié plus profonde, d'un service tout imprégné de l'esprit chrétien.

Or, quel est donc celui d'entre vous qui puisse se vanter de pouvoir se passer d'amis et d'une aide vraiment désintéressée.

Quel est donc celui d'entre vous qui puisse être assuré de n'avoir jamais besoin des autres et quand j'écris « besoin » j'entends non seulement une aide matérielle mais bien plus encore une aide morale et spirituelle ; et si vous êtes vraiment — pour le moment du moins — préservé de soucis, de maladie, de préoccupations familiales, alors, c'est à vous de vous tourner vers les autres pour leur tendre... la perche !

Ne soyez pas des foyers clos. Soyez des foyers ouverts.

Vous ne pouvez vous passer des autres. Les autres ne peuvent se passer de vous.

C'est tous « ensemble » qu'il nous faut marcher de la petite enfance à la mort. Tous « ensemble » apprendre. Tous « ensemble » travailler. Tous « ensemble » lutter et Tous « ensemble » souffrir.

Peut-être si ce thème vous convient pourrions-nous cette année « ensemble » étudier le problème des foyers ouverts.

Ouverts à la famille, aux amis, aux inconnus, à la profession, à l'éducation, à la vie religieuse.

Ce ne sont pas là des sujets qui vous sont étrangers. Vous ne passez pas un jour sans qu'une de ces questions ne vous touche par son actualité.

On ne peut toujours, hélas ! guider les événements. Mais presque toujours on peut les dominer lorsqu'on sait réfléchir et prévoir.

Je souhaite donc vivement qu'au cours de vos rencontres, quand vous avez le temps et l'occasion de vous voir et de discuter entre vous, vous puissiez échanger vos idées sur l'ouverture des foyers qui doit nous aider tous à la découverte des autres.

Car la première vertu du foyer ouvert, c'est l'effort pour comprendre le plus proche prochain, pour le respecter et pour voir en lui, quel qu'il soit : LE CHRIST.

I. B.



Réabonnement

Nous prions nos abonnés qui ont souscrit leur abonnement dans les premiers mois de 1951 de bien vouloir le renouveler dès réception de ce numéro, sans attendre un rappel.

C.P. Lille 276.93 A. De-preester (ne pas libeller au nom de « La Vie Batelière »)

La Vie Batelière a besoin de votre soutien et de votre concours. **Abonnez-vous**