



HAL
open science

“ Celui qui n’est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin ” : métier et identités du marin en Allemagne durant l’entre-deux-guerres

Constance Margain

► **To cite this version:**

Constance Margain. “ Celui qui n’est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin ” : métier et identités du marin en Allemagne durant l’entre-deux-guerres. *Revue d’histoire maritime*, 2014, 18, pp.181-199. <10.70551/BAWQ2955>. <hal-04975999>

HAL Id: hal-04975999

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04975999v1>

Submitted on 4 Mar 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC 4.0 - Attribution - Non-commercial use - International License

numéro

18

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Travail et travailleurs maritimes,
XVIII^e-XX^e siècle :
du métier aux représentations*

I-3 Margain – 979-10-231-1429-4



revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Travail et travailleurs maritimes

Le numéro 18 de la *Revue d'histoire maritime* se compose de deux groupes de contributions. Le dossier principal, qui donne son titre à ce numéro, comporte douze textes consacrés au travail et aux travailleurs maritimes du XVIII^e siècle à la fin du XX^e. Il s'agit d'un champ scientifique à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime. Ce n'est pas une simple histoire ouvrière car sont abordés tous les aspects, dans le domaine maritime, de l'histoire du travail et des travailleurs. Les navires en mer offrent à cet égard un domaine remarquable car il s'agit d'un secteur économique qui a été notablement touché par les révolutions industrielles successives. Les problèmes sociaux sont également abordés en profondeur, aussi bien sous l'angle du niveau de vie que sous celui des revendications sociales.

Le deuxième dossier est constitué par la recherche en cours grâce à huit contributions d'étudiants préparant leur doctorat en histoire, qui proposent des mises au point sur l'état de leurs travaux. Le caractère très neuf de l'ensemble frappe tout comme la diversité des sujets, puisque l'on va de la piraterie au XVI^e siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII^e siècle ou la place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique de 1884 à 1924.

Les deux articles de *varia* sont tout aussi neufs puisque l'un traite des « représentations artistiques des rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral », en prenant des exemples bretons, et que l'autre montre, à partir du relevé de bateaux classés monuments historiques, les étonnantes possibilités des archives virtuelles en ligne.



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (xvi^e-xix^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux xvi^e-xix^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviii^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xix^e siècle) [n° 17]

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

LA VIE ET LES TRAVAUX DU CHEVALIER JEAN-CHARLES DE BORDA (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du xvii^e siècle

Jean Mascart

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

COLIGNY, LES PROTESTANTS ET LA MER (1558-1626)

Martine Acerra (dir.)

LES MARINES DE GUERRE EUROPÉENNES

(XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

À LA MER COMME AU CIEL

Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne : l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine (1700-1850)

Prix de l'Académie de Marine, 2000

Grand prix de la mer décerné par l'Association

des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

LA GUERRE DE COURSE EN MÉDITERRANÉE (1515-1830)

Antoine-Marie Graziani & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

LA GRANDE MAÎTRESSE, NEF DE FRANÇOIS I^{er}

Max Guéroul & Bernard Liou

LES GALÈRES AU MUSÉE DE LA MARINE

Renée Burllet

SOUS LA MER OU LE SIXIÈME CONTINENT

Christian Buchet (dir.)

LA PUISSANCE MARITIME

Christian Buchet, Jean Meyer & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA MER, LA FRANCE ET L'AMÉRIQUE LATINE

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

CANADIENS EN GUYANE (1745-1805)

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer (2006)

Robert Larin

LES MESSAGERIES MARITIMES

L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

LA FRANCE ET L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LES VILLES BALNÉAIRES D'EUROPE OCCIDENTALE

DU XVIII^e SIÈCLE À NOS JOURS

Alain Lottin, Yves Perret-Gentil & Jean-Pierre Poussou (dir.)

LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ

Une concession française en Égypte (1888-1956)

Caroline Piquet

NÉGOCIANTS ET MARCHANDS DE BORDEAUX

De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)

Philippe Gardey

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES HUGUENOTS ET L'ATLANTIQUE

Pour Dieu, la Cause ou les Affaires

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.)

Préface de Jean-Pierre Poussou

LES GRANDS PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

ET LA MONDIALISATION AU XIX^e SIÈCLE

Bruno Marnot

LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne

De Concarneau à la Corogne (xv^e-xix^e)

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

(1763-1783)

I - L'instrument naval

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline

et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

LE VOYAGE AUX TERRES AUSTRALES

DU COMMANDANT NICOLAS BAUDIN

Genèse et préambule (1798-1800)

Michel Jangoux

*Revue d'***HISTOIRE** **MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Revue dirigée par

Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Depuis le début de 2006, la Revue d'histoire maritime paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (17) avait pour thème Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle).

Les prochains numéros (19 et 20) porteront sur Les Amirautés en France depuis le Moyen Âge et La Marine française pendant la Grande Guerre.

Comité scientifique international

Nicolas Rodger (All Souls College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Amiral Jean-Marc Brûlez, Christian Buchet, Gilbert Buti, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrère, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de la rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Bruno Marnot (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes, université Paris-Sorbonne, 1 rue Victor Cousin - F-75230 Paris cedex 05

*Revue d'***HISTOIRE
MARITIME**

n° 18 • 2014/I

**Travail et travailleurs maritimes,
XVIII^e-XX^e siècle :
du métier aux représentations**



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2014

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-942-4

PDF complet – 979-10-231-1419-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1420-1

Introduction – 979-10-231-1421-8

I-1 Welke – 979-10-231-1422-5

I-1 Cousin – 979-10-231-1423-2

I-1 Delente – 979-10-231-1424-9

I-2 Zysberg – 979-10-231-1425-6

I-2 Cochard – 979-10-231-1426-3

I-2 Gorski – 979-10-231-1427-0

I-2 Barzman & Crochemore – 979-10-231-1428-7

I-3 Margain – 979-10-231-1429-4

I-3 Lévy-Dumoulin – 979-10-231-1430-0

I-3 Dubost – 979-10-231-1431-7

II Doctorants – 979-10-231-1432-4

III Motte – 979-10-231-1433-1

III Lescop et al. – 979-10-231-1434-8

IV Chronique – 979-10-231-1435-5

V Comptes-rendus – 979-10-231-1436-2

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Adaptation numérique 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

I

DOSSIER : TRAVAIL ET TRAVAILLEURS MARITIMES, XVIII^e-XX^e SIÈCLE : DU MÉTIER AUX REPRÉSENTATIONS

Introduction	
John Barzman & Jean-Louis Lenhof.....	13

MÉTIERS DE LA MER À L'ÈRE DE LA VAPEUR

Vapeur et travail industriel dans la navigation maritime commerciale au XIX ^e siècle	
Ulrich Welke	25

Une forme de travail maritime au révélateur du naufrage : les stewardesses du <i>RMS Titanic</i> (1912)	
Justine Cousin	47

Être officier de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de New York pendant les Trente Glorieuses	
Julien Delente.....	63

CONDITIONS DE TRAVAIL ET PROTECTION SOCIALE

Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran	
André Zysberg.....	93

Salaires et niveaux de vie des marins du commerce au XIX ^e siècle à partir de l'exemple havrais	
Nicolas Cochard.....	113

Systèmes d'épargne et retraites des marins du commerce au Royaume-Uni, 1747-1931	
Richard Gorski.....	133

Conditions de travail en mer et pavillons de complaisance : l'action de la Fédération internationale des ouvriers du transport de 1948 à 1974	
John Barzman & Kevin Crochemore	161

IDENTITÉS ET REPRÉSENTATIONS

« Celui qui n'est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin » : métier et identités du marin en Allemagne durant l'entre-deux-guerres Constance Margain.....	181
La mécanisation des activités halieutiques au miroir du documentaire cinématographique : l'exemple britannique, des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale Olivier Lévy-Dumoulin.....	201
L'homme et la machine dans la pièce <i>The Hairy Ape</i> d'Eugene O'Neill (1921) Thierry Dubost.....	221

II

NOUVEAUX CHAMPS DE RECHERCHE : TRAVAUX EN COURS DE DOCTORANTS

4	Présentation des textes des doctorants Jean-Pierre Poussou.....	239
	Le pirate de l'âge d'or : du bandit des mers à l'avatar héroïque Lucie Card.....	241
	Le monde de la pêche comme situation de « ressources communes » : le cas de Dieppe, des années 1720 à la Restauration Romain Grancher.....	251
	Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII ^e siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII ^e siècle : atouts et contraintes méthodologiques Frédéric Candelon-Boudet.....	267
	Les élèves de l'École spéciale de marine de Brest et leur destin Hélène Vencent.....	275
	La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique sur l'Atlantique nord, 1884-1924 Antoine Resche.....	283
	Le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM Claire Flécher.....	291
	L'image du port de Livourne entre identité culturelle et avenir de la ville Francesca Morucci.....	305

III
VARIA

L'usage de représentations artistiques de rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral : exemples bretons Edwige Motte	327
Enjeux et techniques pour le relevé des bateaux classés Monuments historiques : Archives virtuelles en ligne (AVEL) Laurent Lescop <i>et al.</i>	349

IV
CHRONIQUE

Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe fin XVII ^e -mi-XIX ^e siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert	387
--	-----

V
COMPTE RENDUS

Patrick Villiers, <i>Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil</i>	399
Michel Jangoux, <i>Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)</i>	400
Jean-François Klein, <i>Les Maîtres du comptoir : Desgrand père & fils (1720-1878). Réseaux du négoce et révolutions commerciales</i>	402
Mickaël Augeron et Olivier Caudron, <i>La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage</i>	404
Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 »	406
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), <i>Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV^e-XX^e siècle)</i>	408
Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), <i>Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)</i>	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i>	413

I. DOSSIER

**Travail et travailleurs maritimes,
xviii^e-xx^e siècle :
du métier aux représentations**

Identités et représentations

« CELUI QUI N'EST PLUS BON À RIEN SUR TERRE PEUT
TOUJOURS DEVENIR MARIN¹ » : MÉTIER ET IDENTITÉS DU
MARIN EN ALLEMAGNE DURANT L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Constance Margain
ZZF Potsdam / Université du Havre

La mer rend libre. Cette légende tissée autour du métier de marin² fait partie d'un capital culturel, source de prestige, central dans la formation d'une identité professionnelle. Elle est constituée d'histoires inventées ou non, d'événements et de voyages, d'aventures et de lieux exotiques, de peuplades rencontrées et de mets goûtés, mais aussi de la force du marin dont le caractère rugueux cacherait une grande générosité. Or, le marin n'est pas un voyageur impénitent.

Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, universitaires à Brême, citant Hermann Melville, Joseph Conrad ou Henri Quéffelec, notaient l'invention du romantisme du voyage en bateau au moment de l'industrialisation³. Cette représentation du métier de marin a été concomitante des critiques portant sur l'industrialisation dans la marine. À l'époque de l'utilisation de la vapeur puis du diesel⁴, le marin travaillait avant tout au service d'une « machine

- 1 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität. Die Gewerkschaft der Seeleute, Binnenschiffer und Hafenarbeiter und die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) im Widerstand gegen den Nationalsozialismus*, Kassel, Klartext, 2001, p. 64 : « *Wer nichts mehr taugt auf Erden, kann noch immer Seemann werden* » (dicton populaire allemand).
- 2 Nous abordons uniquement le métier de marin dans la marine marchande allemande.
- 3 Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelsschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung [De la voile à la vapeur. Histoire sociale de la marine marchande allemande au temps de l'industrialisation]*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 1996. L'ouvrage est considéré comme un classique sur le sujet pour les recherches sur les aspects techniques du fonctionnement du bateau et par l'apport de nouvelles sources historiques. Hermann Melville signa avec *Moby Dick* un roman d'aventures et d'introspection. Joseph Conrad a été mousse puis capitaine et il est considéré comme un auteur de « romans de mer », ce qu'il a réfuté. Son expérience professionnelle a été la matière de nombre de ses romans. Pour Henri Quéffelec, voir, par exemple, *Je te salue, vieil océan*, Paris, Plon, 1968.
- 4 Maurice Duron, *Le Dictionnaire des bateaux. Les bateaux du monde entier et de tous les temps*, Toulouse, Éditions Milan, 2000. En 1912 apparut un nouveau moteur marin, le diesel, qui offre des performances supérieures pour des coûts moins élevés. La vapeur était menacée. Après la première guerre mondiale, les flottes abandonnèrent peu à peu la chaudière au profit du diesel. Cette fois, la vapeur était condamnée.

nageante⁵ », une usine en mouvements faisant escale pour un temps plus ou moins long dans des ports⁶.

Au cours des deux derniers siècles, la figure du marin s'est popularisée. Sa représentation devint celle d'un homme fort, bon camarade, libre – la mer comme seul horizon – et sauvage – pour anti-bourgeois –, mais aussi exploité, souffrant, dominé par le capitaine et engoncé dans une hiérarchie stricte, reflet de l'organisation sociale sur terre⁷. Comment lier ces représentations sociales aux réalités de ce métier en Allemagne pendant l'entre-deux-guerres ?

L'Allemagne n'a jamais été considérée comme une nation maritime de par sa géographie⁸ : les régions côtières sont restreintes comparées à l'arrière-pays fluvial. Après la première guerre mondiale, le trafic maritime marchand se concentra principalement autour de deux compagnies qui fusionnèrent en mars 1930 pour donner l'HAPAG-LLOYD Union⁹. La compagnie gérait alors environ 2/3 du tonnage maritime allemand¹⁰. À cette même date, la part

- 5 B. Traven, *Das Totenschiff. Die Geschichte eines amerikanischen Seemanns*, Berlin, Verlag Tribüne, 1957, p. 1 : « *So ein modernes Frachtschiff ist gar kein eigentliches Schiff mehr. Es ist eine schwimmende Maschine. [...] Die Romantik der Seegeschichten ist längst vorbei. Ich bin auch der Meinung, dass solche Romantik nie bestanden hat. Nicht auf den Segelschiffen und nicht auf der See. Diese Romantik hat immer nur in der Phantasie der Schreiber jener Seegeschichten bestanden* » (« Un tel cargo moderne n'est plus vraiment un bateau. C'est une machine qui nage [...]. Les histoires maritimes romantiques n'existent plus depuis longtemps. Je pense d'ailleurs que ce romantisme n'a jamais été réel. Ni sur les bateaux à voiles, ni sur la mer. Ce romantisme a existé uniquement dans l'imagination des écrivains de romans de mer »).
- 6 Cette conception du travail du marin contredit l'interprétation du sociologue Erving Goffman qui considérait le bateau comme une « institution totale ». Pour une critique conséquente de l'utilisation de ce concept sur les bateaux, voir Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung*, Münster, Westfälisches Dampfboot, 2004, p. 17-22.
- 7 Timo Heimerdinger, *Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844-2003)*, Köln, Böhlau Verlag, 2005. Il s'agit d'une thèse en anthropologie culturelle sur le métier de marin en Allemagne.
- 8 Alfred von Tirpitz, amiral allemand (1849-1930), a écrit dans ses mémoires à propos de l'Allemagne : « *You are not a seagoing nation* » (cité dans Volker Plagemann [dir.], *Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich*, München, Verlag C.H. Beck, 1988, p. 9). Le développement de la marine allemande entendue comme la pêche, le commerce maritime international, la flotte de guerre, les cargos, les bateaux de passagers, les chantiers navals, commença avec la fondation du Deuxième Reich. Ce développement fut concomitant de la création unifiée de l'Allemagne. Auparavant, les coûts d'un tel développement maritime n'avaient pu être portés par des régions isolées, trop concentrées sur leurs arrière-pays fluviaux.
- 9 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939*, vol. 1, *Chronik und Wertung der Ereignisse in Schiffahrt und Schiffbau*, Oldenburg, Verlag Gerhard Stalling, 1974, p. 130-134.
- 10 Hartmut Rübner, *Konzentration und Krise der deutschen Schiffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus*, thèse non publiée, Universität Bremen, 2003, p. 8.

allemande dans le tonnage international était de 6,1 % alors qu'elle avait été de 0,7 % en 1920 et de 11 % en 1914¹¹. Ces bons résultats s'étiolèrent rapidement entre 1931 et 1933. La crise économique se fit ressentir très durement dans le monde maritime allemand. En 1932, il y avait par exemple 100 000 chômeurs dans le port de Hambourg¹² et, fin 1932, 24 000 marins étaient au chômage en Allemagne. En avril 1932, 34,8 % de la flotte marchande ne travaillait plus, soit 460 bateaux. L'activité était encore faible en décembre 1932 : 303 bateaux restaient dans les ports ce qui représentait 26,5 % du tonnage total du pays¹³.

Sous le régime nazi, la situation sociale des marins ne s'améliora guère jusqu'au 1^{er} novembre 1937. À cette date, les salaires furent augmentés face au danger politique d'une insatisfaction devenue générale dans la marine¹⁴. Ils restèrent néanmoins inférieurs à ceux de 1929, année qui représenta un tournant après quelques années d'accalmie économique en Allemagne qui avaient permis d'améliorer les conditions de travail des marins¹⁵.

La crise économique, dont les répercussions se firent sentir principalement à partir de 1931, mit fin à certains acquis sociaux. Finalement, les conditions de travail et de vie des marins jusqu'en 1939 furent très mauvaises, bien que le 1^{er} septembre 1939 la marine marchande allemande fût à son plus haut niveau d'activité depuis la première guerre mondiale et occupât la 5^e place mondiale¹⁶.

Le métier de marin en Allemagne dans l'entre-deux-guerres suivit donc les vicissitudes d'un pays en proie à une crise économique, mais aussi et surtout sociale et politique¹⁷, sans précédent. Pour le comprendre, nous avons choisi d'analyser la vie du marin sur mer puis sur terre, et enfin les revendications syndicales de certains d'entre eux.

- 11 Arnold Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*, Hamburg, Ernst Kabel, 1989, p. 10 : en 1930, le tonnage maritime international pour la Grande-Bretagne était de 29,5 %, de 5,1 % pour la France, de 19,2 % pour les États-Unis et de 39,5 % pour les autres pays.
- 12 Sandra Engel et Sven Tode, *Hafen Stadt Hamburg, Von der Alster an die Elbe. Hafentwicklung im Strom der Zeit*, Hamburg, Verlag Hanseatischer Merkur, 2007, p. 85-93. Ce chiffre prend en compte le chômage de l'ensemble des gens de la mer, et non pas seulement des marins.
- 13 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939*, *op. cit.*, p. 155-157.
- 14 Peter Kuckuk, « Seefahrt unter dem "Hungerhaken". Die Bemühungen der Nationalsozialisten um die politische Organisierung der deutschen Seeleute », *Deutsches Schifffahrtsarchiv. Zeitschrift des Deutschen Schifffahrtsmuseums*, n° 21, 1998, p. 102.
- 15 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939*, *op. cit.*, p. 105-108.
- 16 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität*, *op. cit.*, p. 18.
- 17 Pour une analyse pertinente de cette crise et l'histoire de cette première République allemande, voir le travail de l'historien Detlev Peukert, *Die Weimarer Republik. Krisenjahre der klassischen Moderne*, Frankfurt/Main, Suhrkamp, 1987 ; trad. fr. *La République de Weimar, années de crise de la modernité*, trad. de l'allemand par Paul Kessler, Paris, Aubier, 1995.

À bord

Le terme de *marin* recouvrait différents métiers¹⁹. L'introduction du bateau à vapeur pour les transports de marchandises fit apparaître un nouveau corps de métier. La division entre marins du pont et des machines reflétait son évolution. Pour faire fonctionner les machines, des compétences étaient nécessaires dont on n'avait pas eu besoin sur les bateaux à voile. À côté du personnel du pont se trouvaient les hommes du feu – *Feuerleute* –, le chauffeur – *Heizer* – et le soutier – *Trimmer*.

184

Au niveau des machines, le soutier devait fournir au chauffeur la quantité suffisante de charbon pour la chaudière. Le chauffeur maintenait la chaleur en évitant de faire de la fumée. Sur les bateaux à vapeur, il s'occupait avant le premier quart de nettoyer les cendres pendant trente à quarante minutes. Dans certains cas, ces ouvriers n'étaient pas considérés comme des marins à proprement parler par les autres matelots. Ils étaient souvent peu aimés puisque en rivalité directe avec eux²⁰. Ces derniers les nommaient *intrus* ou *noirs*²¹. Il fallait avoir été douze mois soutier avant de devenir chauffeur, sauf si le soutier avait une formation dans la métallurgie. Après deux ans de travail, les chauffeurs pouvaient conduire comme chefs des chauffeurs – *Oberheizer*. En dessous, on trouvait d'autres métiers subalternes comme le marin qui nettoyait la chaudière – *Kesselreiniger* – ou celui qui allait chercher le charbon – *Kohlenzieher*.

Sur le pont, le marin s'occupait principalement du drapeau, de l'ancrage, aidait pour le chargement/déchargement des marchandises, et signalait l'arrivée du bateau dans le port par le sifflement ininterrompu de la vapeur. Il pouvait être secondé par un mousse. Les métiers de bouche et de service se déclinaient aussi selon l'ancienneté, la formation initiale et la taille du bateau, son activité : on pouvait passer d'assistant-cuisinier à cuisinier en chef, boucher, boulanger, charpentier, de steward à steward en chef, etc.

Pour « les hommes du feu » les conditions de travail étaient physiquement et psychologiquement très éprouvantes : l'espace était restreint, l'activité dure, la chaleur étouffante. Comme pour le mineur, le métier était dangereux, précaire. Même malade ou blessé, le marin ne pouvait interrompre son travail. Dans ce

18 Extrait d'une chanson de l'acteur et chanteur allemand Hans Albers (1891-1960), cité dans Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje. Seemannsleben an Bord*, Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft, 2004, p. 111.

19 *Der Schiffsjunge, der Leichtmatrose, Der Matrose (der Seemann), der Bootsmann, der Zimmermann, der Segelmacher*.

20 Jürgen Rath, « Heizer und Trimmer », dans Volker Plagemann (dir.), *Übersee*, op. cit., p. 265.

21 Timo Heimerdinger, *Der Seemann*, op. cit., p. 67.

cadre, les désertions se multipliaient. Une étude effectuée au début du xx^e siècle montrait un taux du suicide élevé chez les soutiers²². Ce taux resta préoccupant jusqu'en 1929 malgré de meilleures conditions de travail²³. Le phénomène était tel que ces suicidés étaient désignés sous le nom générique de « disparus sans trace du bord²⁴ ». Le travail dans les soutes des bateaux ressemblait souvent à ce que l'on pouvait s'imaginer de pire dans le développement du travail industriel, et ceci jusqu'à l'utilisation du diesel.

L'introduction de ce dernier fit que le métier de soutier disparut peu à peu ; le rôle de chauffeur devint celui de contrôleur de machines. Jusque dans les années 1970, le travail du marin était régulé nationalement. La culture du travail était ritualisée et traditionnelle²⁵. Les perspectives pour évoluer sur un bateau étaient faibles. Après cinq ans d'activité, un chauffeur pouvait prétendre à une formation dans une école spécialisée afin d'obtenir un brevet de mécanicien.

La discipline et la hiérarchie faisaient partie de la vie à bord. Le capitaine possédait une grande autorité et le marin devait lui obéir. Ce fonctionnement s'expliquait par le fait que d'une personne dépendait la survie de tous. Cette hiérarchie dessinait une distanciation sociale à l'intérieur de l'équipage qui était aussi présente sur terre. Les ordres étaient donnés du haut vers le bas, du pont aux machines. Les réglementations qui se succédèrent tout au long du xix^e siècle, aboutirent à contractualiser les rapports entre les officiers et les marins par l'intermédiaire des pouvoirs publics²⁶. La désertion était punie non pas par des sanctions administratives mais par une cour criminelle²⁷. Cependant, le temps passé sur mer, des semaines ou même des mois entiers, ne permettait pas l'intervention de la police ou de juges. Une résistance passive comme le refus de dire à haute voix les consignes pour manœuvrer le bateau pendant la nuit²⁸, permettait au marin d'affirmer une distance – signe qu'il n'acceptait pas une soumission aveugle vis-à-vis de la hiérarchie en place.

22 *Ibid.*, p. 68.

23 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939*, *op. cit.*, p. 107.

24 « *spurloses Verschwinden von Bord* » (*ibid.*).

25 Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Arbeit auf See*, *op. cit.*

26 « *The personal bond between master and sailor was replaced by a contract to serve "the ship", the regulations of which were controlled by public authority* » (Heide Gerstenberger, « The Disciplining of German Seamen », *International Journal of Maritime History*, vol. 13, n° 2, décembre 2001, p. 37-50, ici p. 40).

27 « *Seamen worked under a disciplinary regime imposed by public authorities, and from the mid-nineteenth century cases of disobedience, as well as the act of jumping ship—which now not coincidentally became known under the military term "desertion"—was not only sanctioned by administrative regulations which led to deduction from wages but also by criminal law* » (*ibid.*, p. 44).

28 *Ibid.*, p. 48.

Pour autant, seul un groupe restreint refusait les aléas de ce métier. Beaucoup restaient pour un temps assez long en mer et en étaient fiers. Le voyage, les découvertes représentaient une des motivations principales de l'exercice de ce métier. C'était, après tout, un des plus libres sous le Troisième Reich. À cette époque, et jusqu'en 1957²⁹, la réglementation fut la même pour tous, consignée dans le *Seemannsordnung*.

Le *Seemannsordnung*³⁰

186

La réglementation du métier de marin existait depuis le XIII^e siècle, à Hambourg par exemple³¹. À la suite de la fondation de l'Empire allemand en 1871, des lois communes apparurent en 1872. Alors que la marine prenait une importance politique grandissante dans l'Allemagne wilhelmienne³², une nouvelle réglementation pour les marins entra en vigueur en 1902 : le *Seemannsordnung*. Cette réglementation concernait le temps du contrat de travail, le temps de présence à bord, la permission d'aller à terre, la discipline, l'obéissance et le ravitaillement. Elle ne régula pas les salaires.

Un certain nombre d'articles du *Seemannsordnung* relevait de l'obéissance et de la discipline à bord, comme par exemple les articles 95 ou 100 à 109. Le refus d'obéir ou toute autre atteinte au bon fonctionnement du bateau allait de la simple amende à l'envoi en prison pour une durée de quatorze jours à cinq ans, comme pour les cas de résistance collective (article 105). L'article 101 menaçait de trois ans de prison les coupables de mutinerie et interdisait de fait la grève sur les bateaux³³. Cet article fut modulé après la seconde guerre mondiale³⁴.

L'autre intérêt principal de cette réglementation portait sur le temps de travail. Or, le *Seemannsordnung* introduisait des heures supplémentaires par un système de quart qui fut haï et longtemps critiqué par les marins eux-mêmes et leurs syndicats. Ce système avait pris le nom de *Zehn und Drei-Wache*³⁵. Il ne s'agissait rien de moins que d'introduire des heures supplémentaires à des journées de travail de douze heures (article 36). À la base, le travail sur un bateau se divisait

29 Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje*, op. cit., p. 79.

30 Cette réglementation ne prenait pas en compte le possible travail des femmes à bord. Toute présence féminine était par ailleurs strictement interdite : voir Jürgen Rath, « Seeleute an Bord », dans Volker Plagemann (dir.), *Übersee*, op. cit., p. 256.

31 Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje*, op. cit., p. 75.

32 Voir les articles 53, 54, 55 de la Constitution de l'Empire germanique, 16 avril 1871.

33 Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje*, op. cit., p. 129.

34 Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten: Syndikalismus in der Schifffahrt bis in die 1930^{er} Jahre », *Archiv für die Geschichte des Widerstandes und der Arbeit*, Bochum, Germinal, 2001, p. 212.

35 « Dix et trois quarts ».

de la sorte : le travail régulier, le travail en cas de danger – mer agitée, feu dans les machines, etc. –, les travaux urgents et les petits travaux quotidiens. Le problème était de savoir quel travail correspondait exactement à chaque catégorie. L'interprétation de ces règles divisa armateurs et syndicats tout au long de l'entre-deux-guerres.

Le problème avec l'introduction des heures supplémentaires était qu'en cherchant à réguler le travail, le temps d'activité augmentait officiellement. Il n'y avait pas de jour férié sur un bateau, ni de dimanche (article 38). Les départs tôt le matin ou tard le soir rajoutaient des heures de travail non comptabilisées. Pour éviter des journées de travail dépassant un certain seuil d'heures, une convention collective signée le 15 août 1922 spécifia qu'à chaque départ ou arrivée de bateau, la journée de travail ne devait pas dépasser neuf heures. En cas de dépassement, les heures supplémentaires devaient être payées.

L'article 35 mentionnait que le travail était réduit à dix heures par jour dans le port où le dimanche était libre (article 37) sauf pour les quarts, les trajets à terre et le service de cuisine. Le travail se réduisait à huit heures sous les Tropiques (article 37). L'article 8 indiquait qu'il devait y avoir deux pauses, entre 10 h et 12 h et entre 15 h et 18 h, sauf en cas de travail urgent. Mais les quarts pouvaient être différents selon le type du bateau. Par exemple, il existait trois quarts sur les paquebots et le travail était de huit heures par jour.

Dans ce système de travail par roulement, la question était de savoir comment user de son temps de liberté, de « non activité », alors que le marin ne quittait pas son lieu de travail³⁶. De fait, le marin n'avait pas de temps libre. L'unité de lieu entre le travail et sa « maison » le rendait tout le temps disponible. Par là même, le marin pouvait aider à d'autres tâches. Donc son métier était fondamentalement différent de celui d'un ouvrier à terre cantonné dans une activité unique et contrôlé pour cela. Le contrôle nécessaire pour faire fonctionner le bateau et la stricte obéissance n'édulcoraient pas l'aspect informel du travail du marin sur un bateau. Cette entraide, qui était surtout valable en cas de coup dur, de météorologie difficile³⁷, était aussi réglementée. L'article 34 du *Seemannsordnung* en 1902 indiquait que le marin devait tout faire sur un bateau. Tout refus d'accomplir une tâche était puni. Peu à peu la division du travail se développa, particulièrement sur les bateaux avec passagers.

36 Wilhelm Aubert et Arner Oddvar, « On the social Structure of the Ship », *Acta sociologica*, vol. 3, 1958, p. 200-219.

37 Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje*, op. cit., p. 111.

Le bateau était bien une usine comme une autre qui disposait de deux directions : sur terre – les compagnies d’armateurs – et sur mer – le capitaine et les officiers. Les vagues, le vent menaçaient l’équipage en permanence et l’arrivée à bon port était une nécessité vitale. À ces particularités se rajoutait la vie en commun dans des espaces restreints pendant un temps assez long, où se mêlaient lieu de vie et de travail. Ces aspects dessinaient une culture particulière³⁸, qui permettait une identification à son métier par une certaine appropriation de l’espace et des outils de son travail.

ENTRE TERRE ET MER : LA VIE DES MARINS ALLEMANDS AU TEMPS DE LA GRANDE DÉPRESSION

Sur terre

188

Jusqu’au XIX^e siècle, la navigation était liée aux activités saisonnières de l’agriculture. Le travail commençait en février et se terminait en novembre. Les marins restaient trois mois dans leur famille, ce qui leur permettait de garder un contact avec leurs régions. Peu à peu les voyages devinrent plus longs, ou plus exactement les retours au port d’origine se firent moins fréquents. Cela eut pour conséquence qu’être à terre devenait un moment à part et unique pour le marin. Cette dichotomie mer/terre a entraîné une représentation partielle du marin par ceux qui n’exerçaient pas ce métier³⁹.

À l’origine, les marins allemands se recrutaient dans les populations paysannes des régions côtières. Lorsque l’industrialisation toucha la navigation maritime, les logiques géographiques de recrutement évoluèrent : en 1934, 30 % des marins venaient de villes portuaires, 60 % de l’Allemagne en général⁴⁰. C’était une population jeune, mais plus une population très jeune comme au début du siècle. Dans les années trente, l’engagement se situait autour de vingt ans et durait jusqu’à trente ans. C’était souvent des jeunes gens robustes et courageux, car le métier était dangereux. Beaucoup avaient arrêté l’école et n’avaient d’autres solutions que de devenir marin. Ils venaient de maisons désolées où la famille était inexistante. De fait, les marins plus âgés étaient les cuisiniers et les stewards sur des bateaux pour passagers dont le statut social tout comme le salaire étaient différents de ceux de leurs collègues sur les bateaux de cargaison.

Dès qu’il se mariait, le marin partait travailler sur terre pour des raisons compréhensibles de vie commune mais aussi parce que son salaire était faible. À terre, quelques-uns devenaient épiciers, marchands de fruits, de légumes ou de

38 Heide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Arbeit auf See*, op. cit., p. 25.

39 Timo Heimerdinger, *Der Seemann*, op. cit., p. 77.

40 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität*, op. cit., p. 62.

lait⁴¹. La majorité devenait docker. Le docker partageait beaucoup d'expériences avec le marin. Dans les deux cas, le métier était précaire, et leur sociabilité se situait dans le port principalement, c'est-à-dire à la fois dans un monde clos et ouvert sur les autres cultures.

Le marin était perçu comme un homme à part, en dehors de la société. Le métier l'isolait, les règles du bord sur le bateau n'ayant pas cours sur terre. Devenir marin était donc le métier de la dernière chance. Le groupe disposait d'un prestige social faible. Cependant, la dichotomie mer/terre, cette tension entre d'une part le travail sur mer et la vie sur terre, et d'autre part les représentations du métier, était un point de cristallisation important pour l'interprétation d'exploits imaginaires⁴². Depuis l'Antiquité, le marin était source de création littéraire et artistique à cause de son mode de vie particulier.

Dépenser son salaire

Le marin était souvent associé à la fréquentation des quartiers de plaisirs. Cette représentation ne prenait pas en compte ceux qui par peur de se faire escroquer dans des ports étrangers, anciens marins, restaient à bord pour le quart ou thésaurisaient leur argent. Néanmoins, le rapport à l'argent du marin était biaisé par le fait qu'il ne dépensait rien sur le bateau. Arrivé en port étranger, l'argent pouvait avoir subitement moins d'importance. La valeur des échanges n'était pas la même que dans le pays d'origine. Économiser semblait dérisoire car les conditions du voyage rendaient l'arrivée incertaine. Ne connaissant personne dans le port, étranger à la langue, le meilleur moyen de passer le temps pour un marin lors d'une escale, semblait bien être celui de s'amuser sans compter. Ce mode de vie fit que les ports développèrent des quartiers, sinon réservés, du moins fréquentés en grande majorité par les marins, formant une ville dans la ville.

À Hambourg, les marins se retrouvaient dans le quartier de Sankt Pauli et plus précisément dans la célèbre rue *Reeperbahn*⁴³. Le quartier de Neustadt, proche de Sankt Pauli, était connu dans les années vingt pour la radicalité politique de ses habitants⁴⁴, mais aussi pour sa délinquance et sa prostitution. Le marin pouvait danser entouré de manèges tournoyants, de carrousels aux

41 Johannes Biensfeldt, « Der Hamburger Hafearbeiter », dans *Hamburger Sozialpolitik. Festgabe der Hamburger Ortsgruppe der Gesellschaft für Soziale Reform für die X. Hauptversammlung*, Hamburg, [Hartung & Co.], 1927, p. 109.

42 Timo Heimerdinger, *Der Seemann*, op. cit., p. 46.

43 Rue de la corde : rue où l'on fabriquait la corde pour les bateaux.

44 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität*, op. cit., p. 70-71. Le quartier de Neustadt était appelé « petite Moscou » car c'était une citadelle du KPD. Le KPD obtint en novembre 1932, pour les élections du Reichstag, 41% des voix à Neustadt et 38,6% à St Pauli, contre 16,8% à l'échelle du pays.

sièges suspendus au son de musiques sonores et de musiciens de rue, manger près d'un stand de tir ou d'un salon de massage, crier dans un train fantôme avant de boire une bière accompagné d'une jolie demoiselle⁴⁵.

Le salaire

En 1929, un *Trimmer* – soutier – gagnait 112 marks et un *Heizer* – chauffeur – 143 marks ; en 1934-1935, un chauffeur gagnait 110 marks par mois. Le salaire moyen d'un ouvrier en Allemagne en 1930 était de 122 marks⁴⁶. Ce salaire permettait à une famille de quatre personnes de vivre avec 1,5 marks pour la nourriture par personne et par jour, après avoir réglé les dépenses courantes – loyer, gaz, électricité –, un pain d'un kilo valant 0,3 marks⁴⁷. Cela plaçait sans surprise le marin et sa famille dans la frange pauvre de la population. Plus encore, les salaires allemands étaient trois à quatre fois plus faibles que ceux des marins anglais et américains – plus élevés que ceux des marins norvégiens cependant. Un marin n'avait donc pas les moyens d'entretenir une famille correctement.

190

De petits larcins compensaient ces faibles salaires. Cela pouvait être le transport illégal de passagers, la contrebande. C'était le cas pour certains marins allemands qui vivaient à Anvers après 1933. Ainsi, le marin communiste allemand Kurt Lehmann vivait de ventes illégales d'anis du Portugal et d'eau de lavande de Grande-Bretagne. Il plaçait des passagers illégaux qui voulaient partir en Grande-Bretagne ou en Amérique⁴⁸ sur des bateaux tout en militant pour l'Internationale des gens de la mer – syndicat communiste – et plus tard l'International Transport Workers' Federation (ITF). C'est ainsi qu'il put vivre en tant qu'immigré.

L'industrialisation dans la marine

Les salaires étaient très bas par rapport à celui d'un ouvrier à terre. Or, le temps de travail était irrégulier. Il rallongea, et les jours de congés raccourcirent tout comme l'argent des repas. Les équipages furent réduits, les qualifications revues à la baisse lors du recrutement. Même le temps dans les ports étrangers fut écourté. Il était de toute façon de plus en plus court, en lien avec les progrès techniques.

L'industrialisation n'a pas représenté uniquement une mécanisation du travail, mais aussi un changement dans l'organisation sociale. Ces nouvelles conditions

45 Timo Heimerdinger, *Der Seemann*, op. cit., p. 77.

46 Lionel Richard, *La Vie quotidienne sous la République de Weimar (1919-1933)*, Paris, Hachette, 1983, p. 276.

47 *Ibid.*

48 Berlin, archives fédérales (désormais BArch), Z/C II 20, Band 2.

techniques déterminèrent les structures sociales du bateau, qui étaient moins imprégnées par la spécificité de l'espace que par les règles des conditions de travail, la spécificité de l'utilisation du bateau, l'organisation générale des transports maritimes et les pratiques sociales de l'équipage⁴⁹.

Il y avait une différence marquée entre les officiers et les équipages. Les officiers avaient un salaire fixe et restaient douze mois de suite au service du même armateur. Pour l'équipage, le salaire était pour un temps déterminé, le délai de licenciement de 48 heures⁵⁰. Cela voulait dire qu'après chaque voyage, le marin devait généralement se chercher un nouveau bateau.

Le refus d'autoriser les sorties à terre alors que le bateau était à quai, acté dans le *Seemannsordnung* de 1902, s'expliquait non seulement par un souci de sécurité, mais aussi par la hantise du capitaine de devoir faire remplacer un membre de l'équipage. Ce refus souffrait de nombreuses exceptions. Le métier de marin se caractérisait par une grande instabilité professionnelle qui était aussi liée aux modes de recrutement⁵¹.

Le recrutement : clé du métier de marin

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e, le *Heuerbaas* – le recruteur – s'occupait de l'embauche des marins auprès des compagnies. Il était payé par le marin pour obtenir un travail. Seulement, le *Heuerbaas* en question possédait souvent un café, une pension, où le marin pouvait et souvent devait dépenser son salaire en attendant le départ. De là à ce qu'un *Heuerbaas* peu scrupuleux l'empêchât de partir en lui proposant de lui faire crédit, il n'y avait qu'un pas, souvent franchi.

Suite à différentes lois et à la grande grève des marins et dockers dans le port de Hambourg en 1896-1897, ces pratiques n'eurent plus cours et, en janvier 1919, les bureaux de paies ou *Heuerbüro* étaient les intermédiaires principaux entre les marins et les compagnies⁵². Cela n'empêchait pas des recrutements dans les bars. La décision de savoir qui travaillait, pour combien de temps et sous quelles conditions restait une question de pouvoir à l'intérieur de l'industrie maritime et donc une problématique au cœur des revendications syndicales.

49 HeideHeide Gerstenberger et Ulrich Welke, *Arbeit auf See*, op. cit., p. 19.

50 Vilhelm Aubert et Arner Oddvar, « On the social Structure of the Ship », art. cit., p. 201 : les auteurs précisent qu'il existait une échelle de salaire large et très précise sur les bateaux – l'étude portait sur des bateaux principalement norvégiens.

51 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität*, op. cit., p. 70.

52 Jürgen Rath, *Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje*, op. cit., p. 43 et 58-70. Le problème demeura pour les marins des pays colonisés.

SYNDICALISME ET ÉVOLUTIONS DES CONDITIONS DE TRAVAIL DANS LA MARINE PENDANT L'ENTRE-DEUX-GUERRES EN ALLEMAGNE

Le syndicalisme sous la République de Weimar

Le développement de l'activité syndicale augmenta à la fin de la première guerre mondiale. Le nombre d'adhérents confondus passa de 2,8 millions à la fin 1918 à 7,3 millions à la fin 1919 pour ne pas cesser de fluctuer selon les conditions économiques et politiques du pays.

192 Les syndicats et les partis allemands principaux s'unirent contre le putsch de Kapp en mars 1920 lors d'une grève générale. Elle permit de faire échouer la prise de pouvoir des partisans antirépublicains allemands. L'inflation, les conséquences de la fin de la guerre – les réparations – ne permirent pas aux syndicats de mener des luttes efficaces. Mais cela n'empêcha pas les grèves qui furent nombreuses entre 1920 et 1923. Elles portaient sur les salaires mais aussi la journée de huit heures mise sur la sellette par les entrepreneurs – acquis important de la révolution de novembre 1918.

Lors de l'occupation de la Ruhr par les forces françaises en janvier 1923, alors que l'Allemagne contrainte de payer les dommages de guerre, ne remplissait pas les conditions du Traité de Versailles, une étroite coopération se mit en place entre le gouvernement, les autorités et les syndicats pour appuyer la résistance passive contre le gouvernement français.

La période après 1923 et jusqu'en 1929 ne vit pas l'embellie du nombre d'adhésions dans les syndicats libres⁵³ des années 1918-1920. Du 29 octobre 1929 à la fin amère en mai 1933, le principal combat syndical porta non seulement sur la lutte contre le chômage mais aussi contre la baisse des salaires dans un pays régi à coup de loi-décret. En 1932 le bilan était catastrophique. Les pratiques politiques dépréciaient les apports des conventions collectives sur les salaires, la protection sociale et les aides aux chômeurs et mettaient à mal la position des syndicats. Si, en 1931, les élections aux conseils d'entreprises eurent lieu⁵⁴, elles furent suspendues en 1932 et en 1933.

53 *Freien Gewerkschaften* : en Allemagne, syndicats d'orientation social-démocrate.

54 « [...] l'article 165 de la République de Weimar reconnaissait la négociation collective entre organisations d'employeurs et de salariés et leur compétence en matière de conditions de salaire ou de travail. De même, la reconnaissance des comités – ou conseils – d'entreprise (*Betriebsräte*) comme représentation interne des ouvriers et employés, réglée par la loi, allait prendre une grande importance politique. La loi sur les comités d'entreprise du 4 février 1920 donna à cet instrument sa forme définitive. [...] Cette loi était vivement contestée jusque dans les rangs de l'aile gauche du SPD, dans les syndicats et le monde ouvrier. Beaucoup y voyaient plus une dilution de l'idée des conseils que sa réalisation. Et pourtant cette loi devient « tout de même au fil des ans un instrument utilisable pour la politique sociale » et, en même temps que d'autres réformes, déjà en partie négociées grâce à la « Communauté

L'étude du syndicalisme dans la marine marchande allemande est circonscrite par certaines problématiques, comme le passage fréquent du métier de marin à celui de docker⁵⁶. Des perspectives internationales sur le sujet permettent d'approfondir certaines thématiques⁵⁷. Dans le cas du personnel des machines allemand, certains marins avaient travaillé en usine avant de partir en mer. Ils étaient plus politisés et plus syndicalisés que leurs prédécesseurs dans un contexte de revendication aigue à la fin de la première guerre mondiale. Les morts – environ 22 000 marins dans la marine marchande –, l'attente de changements au niveau des salaires, des lois sociales aiguïsaient les esprits.

Cependant, des questions pratiques, comme la distance importante avec le siège des armateurs, empêchaient de régler les problèmes rapidement, ou la division du travail à l'intérieur du métier de marin retardait un développement important du syndicalisme. Les divisions professionnelles – il en existait d'autres sur le bateau⁵⁸ – ne permettaient pas une représentation syndicale unique, sans évoquer la contrainte de devoir passer par l'intermédiaire de délégués du personnel pour revendiquer des droits sur une machine flottante⁵⁹.

Nonobstant ces obstacles et le fait que, contrairement aux dockers, les marins étaient de manière générale moins bien organisés, ils étaient 40 000 en 1924 à être représentés par des syndicats d'obédiences politiques diverse. Il existait le Deutschen Transportarbeiter-Verbandes qui était lié à l'ADGB, puissant syndicat social-démocrate allemand, le Deutscher Seemannsbund (DSB) de tendance

centrale de travail des employeurs et des salariés de l'industrie et de l'artisanat allemand" constituée le 15 novembre 1918 – par exemple l'instauration de la journée de 8 heures et des conventions collectives –, elle représenta dans les faits un progrès notable pour les salariés » (Horst Möller, *La République de Weimar*, Paris, Tallandier, 2005, p. 153 et 164-165).

55 Pour un bilan des années 1890-1914 sur le syndicalisme dans la marine en Allemagne, voir Jürgen Rath, « Gewerkschaftliche Ansätze und der "Seemannsverband" », dans Volker Plagemann (dir.), *Übersee, op. cit.*, p. 268-270.

56 En 1936, à Hambourg, sur 16 000 dockers, 45 à 60 % – selon les activités – avaient été marins. Voir Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten », art. cit., p. 166.

57 Voir par exemple : Frank Broeze, « Militancy and Pragmatism. An international perspective on maritime Labour, 1970-1914 », *International Review of Social History*, vol. 36, n° 2, 1991, p. 165-200 ; Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten », art. cit. ; Hartmut Rübner, « The International seamen's organisations after the First World War: Political, professional and national interests in conflict », dans Bob Reinalda (dir.), *The International Transportworkers Federation 1914-1945. The Edo Fimmen Era*, Amsterdam, Stichting beheer IISG, 1997, p. 77-90.

58 La hiérarchie se jouait entre capitaine et officiers, officiers et timonier, timonier et ingénieurs, ingénieurs et personnel des machines, etc.

59 *Der Betriebsrat*.

anarcho-syndicale, l'Arbeitsgemeinschaft Seemännischer Berufsverbände et l'EVSHBD⁶⁰, section allemande de l'ISH, syndicat communiste tardivement fondé en février 1931.

Les premiers syndicats des marins dataient de 1890⁶¹. La grève importante de 1896-1897 dans le port de Hambourg fit prendre conscience de l'importance de s'organiser pour défendre ses intérêts. Le Seemannsverband – syndicat des marins – naquit à ce moment-là et regroupa en 1905 environ 8 000 adhérents. Il y eut deux grèves en 1906 et 1907, portant sur l'augmentation des salaires et le paiement des heures supplémentaires. En 1910, face à la menace des armateurs, le Seemannsverband entra dans le Deutschen Transportarbeiter-Verband (DTAV). Il regroupait alors dans une branche professionnelle 8 269 marins, 16% des équipages sur les bateaux à vapeur.

194

En 1910, l'Union des dockers⁶² s'était aussi unie au DTAV qui prit le nom en 1922 de Deutschen Transportarbeiter-Verbandes. Il existait des branches professionnelles pour les dockers et les marins⁶³. Le DTV était lié à l'ITF⁶⁴. Ce syndicat protégeait les intérêts des marins « blancs » face aux marins des pays colonisés⁶⁵ et l'industrie maritime de guerre allemande⁶⁶.

Du côté de l'anarcho-syndicalisme, le syndicat Deutscher Seemannsbund fut fondé en décembre 1918. Ce syndicalisme révolutionnaire ou anarcho-syndicaliste⁶⁷ luttait contre le capitalisme avec des objectifs révolutionnaires d'action directe. Le DSB entra dans le FAUD – Freie Arbeiter-Union Deutschlands – en décembre 1920 et prit le nom de Deutscher

60 *Einheitsverband der Seeleute, Hafenarbeiter, Binnenschiffer Deutschlands*. Ce syndicat organisa une grève de marins allemands durant l'automne 1931 dans les ports soviétiques. Une thèse a été rendue sur ce syndicat par l'auteur. La soutenance est prévue en septembre 2014 à l'université du Havre.

61 Verein der Heizer und Trimmer von Hamburg et Seemanns-Verein zu Hamburg.

62 Les premiers à se syndicaliser à Hambourg furent les petits groupes professionnels, ouvriers réguliers des entrepôts, des quais de l'État et acconiers de Hambourg. Ils souhaitaient se défendre contre les mesures des employeurs et les prétentions des ouvriers moins privilégiés. Les dockers s'organisèrent donc dans le premier syndicat socialiste de la ville en 1886, le Hafenarbeiterverband.

63 Klaus Weinbauer, *Arbeitsvermittlung, Arbeitsalltag, Arbeitskämpfe. Sozialgeschichte der Hamburger Hafenarbeiter 1914-1933*, Paderborn, Universität Hamburg, 1994, p. 164.

64 Sigrid Koch-Baumgarten, *Gewerkschaftsinternationalismus und die Herausforderung der Globalisierung. Das Beispiel der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF)*, Frankfurt/New York, Campus Verlag, 1995.

65 Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten », art. cit., p. 190.

66 Hartmut Rübner, « The International seamen's organisations after the First World War », art. cit., p. 78.

67 *Syndicalisme révolutionnaire* se traduit en allemand par *Syndikalismus* ou *Anarcho-syndikalismus*. *Syndicalisme non révolutionnaire* se traduit par *Gewerkschaftsbewegung*.

Schiffahrtsbund⁶⁸. Le FAUD était la principale organisation syndicale révolutionnaire, fondée en 1919 et proche de l'aile gauche du KPD⁶⁹.

Le DSB compta jusqu'à 26 000 adhérents, surtout des marins, mais aussi des mariniers⁷⁰. Il rassembla dès 1918 des marins chômeurs et ceux exclus de la marine de guerre allemande. Il sortit du FAUD pour adhérer au Profintern en mai 1922⁷¹ avant de finalement se dissoudre en 1926 dans le DTV. Ces divisions étaient dues à une grande insatisfaction suite à l'échec de l'insurrection de Hambourg de 1923⁷² et à l'inflation galopante.

Le DSB s'inspira de l'organisation américaine révolutionnaire des IWW – Industrial Workers' of the World. L'idée était de créer un grand syndicat – « *one big union* » – pour organiser une grève mondiale afin d'égaliser à un niveau global les conditions de travail et les salaires. Ce projet était porté, entre autres, par le syndicaliste Tom Barker⁷³. Le projet stagna bien qu'il ait rassemblé plus de 100 000 adhérents de par le monde.

L'idée d'une Internationale de marins échoua donc au début des années vingt. Mais l'Internationale syndicale communiste, le Profintern, reprit certaines des idées du mouvement. Il fonda des cellules communistes sur les bateaux, des maisons de marins – interclubs – en Allemagne et dans le monde et en 1930 le syndicat l'Internationale des marins et dockers (ISH) dont le siège était l'interclub d'Hambourg. Ces initiatives prirent fin avec la dissolution du Profintern en 1937.

La politique sociale et le syndicalisme minés par les crises

Dès octobre 1918, les pourparlers reprirent entre les représentants des syndicats dits libres de différentes branches industrielles⁷⁴. La révolution de

68 Hartmut Rübner, *Freiheit und Brot. Die Freie Arbeiter-Union Deutschlands. Eine Studie zur Geschichte des Anarchosyndikalismus*, Berlin/Köln, Libertad Verlag, 1994, p. 106. Le nom exact était : Deutscher Schiffahrtsbund D.S.B. Einheitsbund aller im Schiffahrtsgewerbe und verwandten Berufen beschäftigten Arbeitnehmer (FAUD).

69 Hans-Manfred Bock, « Anarcho-syndicalism in the German Labour Movement: A Rediscovered Minority Tradition », dans Thorpe Wayne et Marcel Van Der Linden (dir.), *Revolutionary Syndicalism. An International Perspective*, Adlershot, Scolar Press, 1990, p. 59-79.

70 Hartmut Rübner, *Freiheit und Brot*, op. cit., p. 108 et 112 : le nombre tomba à 2 000 pendant l'été 1920 et remonta à 6 500 en août 1921. En mai 1922, le syndicat comptait 13 000 adhérents.

71 Dieter Nelles, *Widerstand und internationale Solidarität*, op. cit., p. 117.

72 Insurrection communiste qui a eu lieu à Hambourg. Sur ce sujet, voir Bernhard Bayerlein, Leonid Babicenko, I. Friedrich Firsov et Alexander Vatlin, *Deutscher Oktober 1923. Ein Revolutionsplan und sein Scheitern*, Berlin, Aufbau Verlag, 2003.

73 Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten », art. cit., p. 200.

74 Frank Deppe, Georg Fülberth et Jürgen Harrer (dir.), *Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung*, Köln, Pahl-Rugenstein, 1989, p. 182.

Novembre⁷⁵ éclata peu après, plaçant les ouvriers en position de force. Elle apporta quelques améliorations des conditions de travail des gens de mer. La loi sur les conseils d'entreprises – *Betriebsräte* – votée en 1920 avait été actée dans la Constitution de Weimar en août 1919⁷⁶. Elle fut mal acceptée dans les entreprises portuaires, mais aussi sur les bateaux, par les armateurs. La journée de huit heures et la semaine de quarante-huit heures furent obtenues mais la loi fut annulée en décembre 1923 suite à la crise politique dans le pays.

Lors d'une conférence à Genève en juillet 1920, armateurs, organisations syndicales et représentants gouvernementaux se réunirent à l'appel de l'Organisation internationale du travail. Ces commissions tripartites existaient déjà pendant la guerre. La marine marchande avait été un enjeu important dans l'approvisionnement des pays en guerre. Il s'agissait de discuter de la journée de huit heures de travail pour les marins, d'harmoniser les lois d'assurances chômage et d'empêcher le travail des enfants sur les bateaux⁷⁷. Le syndicalisme maritime avait une dimension internationale liée à la pratique du métier. Les résultats ne furent pas à la mesure des propositions de l'immédiat après guerre.

Ainsi, la loi des huit heures posait un problème concret d'application sur les bateaux. En effet, afin d'abaisser le nombre d'heures travaillées, il fallait augmenter le nombre de quarts et donc augmenter le nombre de marins. Or, la place manquait sur les bateaux ! Ce ne fut qu'à partir de 1928 que l'on augmenta les possibilités spatiales des bateaux. Peu de temps auparavant, en 1927, avait été introduite une caisse de maladie pour le marin. La même année, de nouveaux tarifs salariés furent mis en place à la faveur des gens de la mer. Les conditions de travail commencèrent à s'améliorer. En 1929, le nombre de tués au travail fut le plus faible depuis le début de l'Empire allemand puis de la République de Weimar. Le nombre d'accidents était en baisse⁷⁸, mais pas le nombre de suicidés. L'année 1929 représenta un tournant.

Le NSBO – *Nationalsozialistischen Betriebszellen Organisation* –, syndicat nazi, fut fondé cette année-là. Il s'infiltra avec un certain succès dans la marine. De fait, ce syndicat militait directement sur les bateaux, ce qui le rendait très efficace. À cela s'ajouta le fait que tous les acquis des années

75 La révolte éclata en premier lieu sur les bâtiments maritimes de guerre. Les équipages de la flotte de haute mer allemande refusèrent de combattre les 29-30 octobre 1918. Certains marins furent enfermés pour mutinerie. Dans un grand nombre de villes allemandes, des mouvements politisés demandèrent la fin de la monarchie. Les syndicats n'avaient pas prévu cette révolution.

76 Notamment dans l'article 165 de la Constitution de la République de Weimar du 11 août 1919.

77 Hartmut Rübner, « Arbeit, Milieu und Konfliktverhalten », art. cit., p. 204.

78 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschifffahrt 1919-1939*, op. cit., p. 105-108.

précédentes furent annihilés par la crise économique. Les aides au chômage mises en place à partir de 1929 ne pouvaient plus être effectives étant donné la montée vertigineuse du nombre de chômeurs. La crise rendait les syndicats impuissants⁷⁹. Les aides pour chômeurs disparurent, et les heures de travail furent réduites à la portion congrue⁸⁰.

Pendant la crise économique mondiale, les conditions de travail et de vie des marins s'altèrent fortement. Leurs salaires baissèrent de 10 à 15 % entre fin 1931 et janvier 1932, par ordonnance du gouvernement Brüning⁸¹. Ces baisses de salaires furent renouvelées sous le gouvernement Von Papen le 5 septembre 1932⁸². Dans les deux cas, il y eut une radicalisation politique. La lutte pour abaisser le temps de travail ne devenait plus une priorité. En février 1932, la barre des six millions de chômeurs en Allemagne était dépassée.

Marin sous le Troisième Reich

L'ADGB qui avait appelé à manifester le 1^{er} mai 1933 avec les organisations nazies fut sévèrement condamné par la Confédération internationale des syndicats. Le lendemain, l'organisation était dissoute et quatre jours plus tard, le 6 mai 1933, l'ensemble des organisations syndicales. Certains syndicalistes entrèrent en résistance⁸³. Le Deutscher Arbeitsfront (DAF) devint l'unique organisation censée « intégrer » les ouvriers allemands dont les marins. Tout ce qui avait été obtenu après guerre, le droit de vote, de grève, de coalition, les conseils en entreprise, la journée des huit heures, etc. furent annihilés.

Le drapeau, source de mécontentement chez les armateurs, qui, depuis le début de la République de Weimar l'avaient voulu rayé noir-rouge-or⁸⁴, reprit les couleurs de l'Empire sur les bateaux de la marine marchande allemande

79 Wolfgang Abendroth, *Die deutschen Gewerkschaften. Weg demokratischer Integration*, Kleine Heidelberg, W. Rothe, 1955, p. 32.

80 August Enderle, Heinrich Schreiner, Jakob Walcher et Eduard Weckerle, *Das rote Gewerkschaftsbuch*, Berlin, Freie Verlagsgesellschaft, 1967, p. 37.

81 Frank Deppe, Georg Fülberth et Jürgen Harrer (dir.), *Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung, op. cit.*, p. 304.

82 Erich Matthias, Siegfried Mielke, Hermann Weber et Klaus Tenfelde (dir.), *Quellen zur Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung im 20. Jahrhundert*, vol. 4, *Die Gewerkschaften in der Endphase der Weimarer Republik 1930 bis 1933*, Köln, Bund-Verlag, 1988, p. 24-25.

83 Sur la résistance syndicale au nazisme, voir entre autres : Gerhard Beier, *Die illegale Reichsleitung der Gewerkschaften 1933-1945*, Köln, Bund Verlag, 1981 ; Willy Buschak, « Arbeit im kleinsten Zirkel ». *Gewerkschaften im Widerstand gegen den Nationalsozialismus*, Hamburg, Ergebnisse Verlag, 1993 ; Jürgen Harrer, « Gewerkschaftlicher Widerstand gegen das "Dritte Reich" », dans Frank Deppe, Georg Fülberth et Jürgen Harrer (dir.), *Geschichte der deutschen Gewerkschaftsbewegung, op. cit.*

84 Les deux drapeaux noir-blanc-rouge et noir-rouge-or cohabitèrent jusqu'en 1933 sur les bateaux de guerre allemands.

dès le 1^{er} mai 1933 : noir-blanc-rouge. Il devait être accompagné d'un drapeau blanc avec une croix gammée. Ce dernier devint l'unique drapeau dans la flotte marchande allemande le 15 septembre 1935⁸⁵.

À ces changements formels mais non moins symboliques s'ajouta une réorganisation des destinations maritimes qui entraîna la dissolution de la compagnie HAPAG-LLOYD début 1935. Le transport de passagers pour certaines lignes, vers l'Amérique du Sud ou l'Afrique par exemple, se fit au profit d'autres compagnies⁸⁶. La situation économique s'améliora dans le même temps. Si en décembre 1933 149 bateaux étaient à quai – 16,9 % du tonnage –, en décembre 1934 seulement 62 bateaux étaient restés à quai – 8,4 % du tonnage ; en 1936 25 bateaux demeuraient sans activité et en 1937 le problème n'existait plus⁸⁷.

198

En janvier 1934, le *Führerprinzip*⁸⁸ était introduit dans le trafic maritime. En parallèle, si sur un bateau se trouvaient plusieurs membres du NSDAP, alors une cellule de bord – *Bordzelle* – se formait. En juillet 1935, plusieurs commandes navales passées par l'État pour la marine de guerre permirent de dépasser la crise de la construction navale allemande des années précédentes⁸⁹.

Pourtant, les marins ne semblèrent pas se satisfaire de cette nouvelle situation économique et politique. En 1931, les nazis admettaient que peu militaient. Il y avait environ 4 000 marins adhérents au NSDAP en janvier 1933. En 1939, 30 000 marins y adhéraient⁹⁰. Tous les marins allemands possédaient un *Seefahrtsbuch* ou livret maritime⁹¹ et appartenaient donc de fait à l'organisation nazie Auslandsorganisation (AO) qui, par l'intermédiaire de son département *Seefahrt* – navigation maritime –, surveillait leurs activités. Son centre était Hambourg, et ce département disposait d'un réseau d'espions sur les bateaux.

Selon des sources communistes, il était possible de faire de la propagande et de distribuer des tracts – à l'étranger – sur 95 % des bateaux allemands en 1935⁹². L'adhésion au DAF ne signifiait donc pas une totale adhésion au régime et encore moins au parti nazi. Il existait bien des bateaux de prestige où il était

85 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschifffahrt 1919-1939, op. cit.*, p. 184.

86 *Ibid.*, p. 176.

87 *Ibid.*, p. 209.

88 *Führerprinzip* : autorité suprême du *Führer* primant sur toute autre sorte de principe ou d'autorité politique.

89 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschifffahrt 1919-1939, op. cit.*, p. 184.

90 Peter Kuckuk, « Seefahrt unter dem "Hungerhaken" », art. cit., p. 104.

91 Il est remplacé par l'*Arbeitsbuch* en 1935.

92 Peter Kuckuk, « Seefahrt unter dem "Hungerhaken" », art. cit., p. 105. Il s'agit du journal lié au KPD, *Der Sturm (La Tempête)*, d'octobre 1935.

impossible d'effectuer de la propagande antinazie comme sur l'*Europa*⁹³. Mais de manière générale, comme l'affirmait la Fédération internationale des transports (ITF), peu susceptible d'être de mèche avec la cellule maritime du KPD, le parti communiste allemand, les marins pratiquaient pour un certain nombre, une résistance passive – qui pouvait dans certains cas devenir active – face au nouveau régime. Cette résistance à la fois politique et sociale se transforma en un mécontentement tel qu'il fallut négocier une nouvelle convention collective de grille de salaires. Les salaires des marins furent augmentés en septembre 1937. Par la suite fut introduite une formation organisée en commun par le DAF et les Jeunesses hitlériennes – *Hitlerjugend* – pour tous les marins. En 1938, le métier de marin devint une profession sanctionnée par un examen final, obtenu en suivant un contrat d'apprentissage⁹⁴. La guerre ne modifia pas ces nouvelles dispositions professionnelles.

L'identité professionnelle du marin a été liée à la représentation d'un homme libre et révolté. S'il a bien existé une identité forte autour de cette activité, elle n'en était pas moins contraignante. En 1935, la *Kriegsmarine* remplaça la *Reichsmarine*. Cette nouvelle configuration politique, encore toute nominale, fit du marin un soldat à partir de 1939.

93 Cargo de la compagnie Norddeutscher Lloyd. Reconstitué en 1928, symbole de la prospérité retrouvée de l'Allemagne, l'*Europa* était en 1932 le cinquième plus gros bateau de passagers au monde.

94 Reinhard Schmelzkopf, *Die deutsche Handelsschiffahrt 1919-1939*, op. cit., p. 211.

