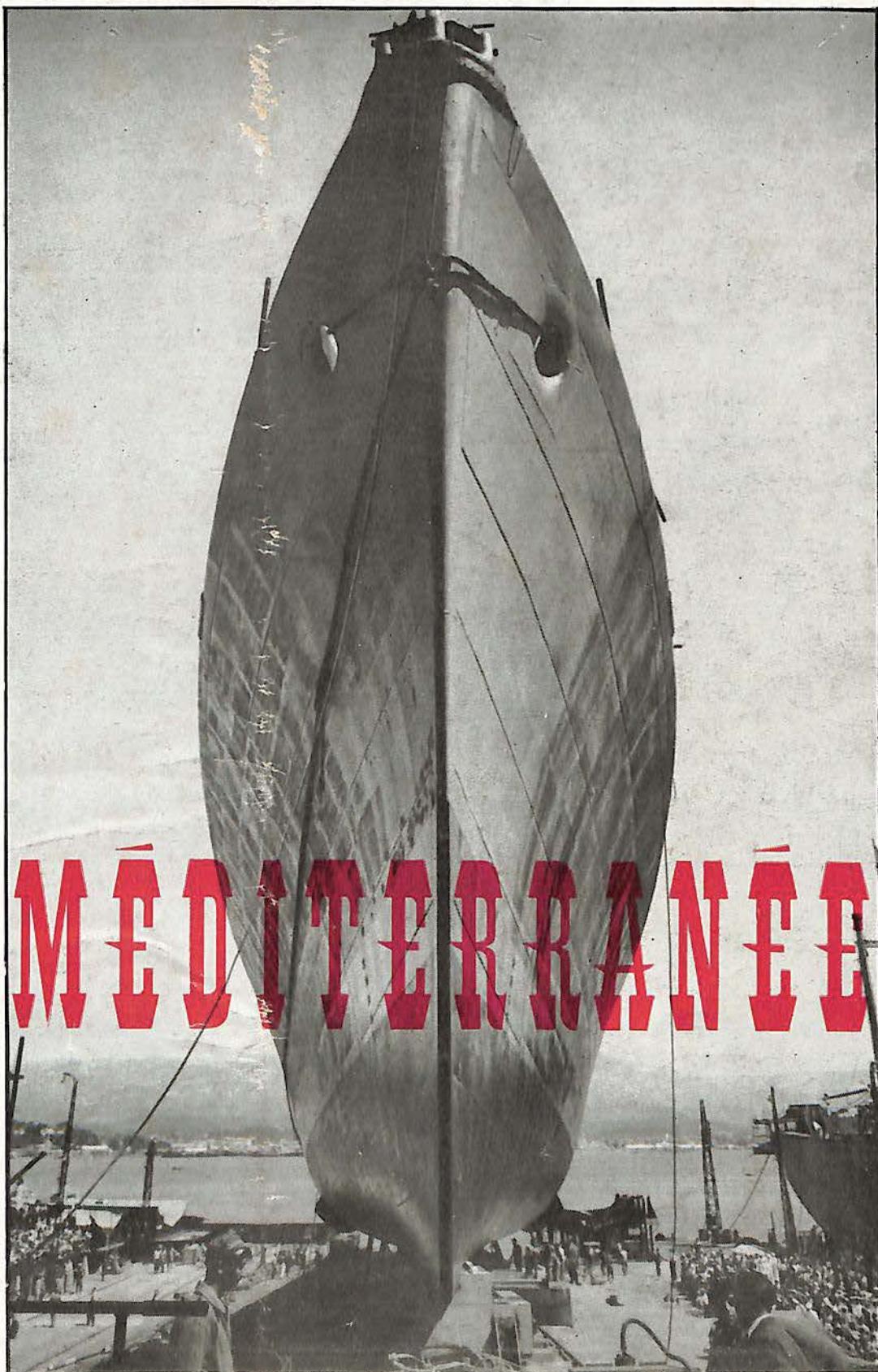




REVUE  
DES  
FORGES  
ET  
CHANTIERS  
DE  
LA



SOCIÉTÉ  
des  
**TRAVAUX PUBLICS  
du LITTORAL**

Boulevard Desaix - TOULON

Téléphone : 34-93

.....  
TRAVAUX PUBLICS  
ROUTES  
LOTISSEMENTS  
.....

**SOCIÉTÉ des ATELIERS  
DURBEC & BROUCHIER**

- ★ ——— ★
- ★ Mécanique Générale
  - ★ Chaudronnerie Cuivre et Fer
  - ★ Tolerie
  - ★ Réparation de Navires
- ★ ——— ★

*Bureaux et Ateliers :*  
Boulevard Gounod - La SEYNE-sur-MER  
Téléphone : 948-393

**SOCIÉTÉ PROVENÇALE  
DE  
CONSTRUCTIONS METALLIQUES  
NAVALES et FERROVIAIRES**

- Construction métallique
- Chaudronnerie fer et cuivre
- Fonderie
- Mécanique
- Réparations navales
- Réparations matériels roulant de chemin de fer
- Electricité

Route de la Gare, La SEYNE-sur-MER (Var)  
Tél. : La SEYNE 948.751 et la suite



Sté G<sup>le</sup> de  
**TRANSPORTS  
MARITIMES**

Italie - Espagne - Algérie - Sénégal  
Antilles - Guyane - Golfe du Mexique  
Amérique du Sud



MARSEILLE : 70, r. République - COlbert 68-82

PARIS (8<sup>e</sup>) : 5, r. de Surène, 5 - ANJou 46 56

TOUTES AGENCES DE VOYAGES

# « M É D I T É R R A N É E »

Revue Mensuelle du personnel des Forges et Chantiers de la Méditerranée - La SEYNE-sur-MER

Directeur : H. VEYSSIERE

Membre de l'Union des Journaux d'Entreprise de France

## Sommaire

- Pages 3 .... Le « Point » du mois.
- 4 et 5 . Le traité de Constructions Navales de Jacques SCHLUMBERGER.
- 6 et 7 . La vie des Chantiers : Le début d'un article d'Etienne PERRON sur les minéraliers.
- 8 et 9 . Le carnet de la grande famille F.C.M. La chronique provençale de TONI.
- 10 .... a). L'activité artistique.  
b). Pour votre sécurité : attention aux blessures aux pieds.
- 11 .... Un reportage à notre lotissement « PLEIN SOLEIL » à TAMARIS.
- 12 et 13 Conjoncture Française et Mondiale de la Construction Navale (suite du N° 1) par Jacques PAGET.
- 14 et 15 La Vie du Foyer : « Pour Monsieur » - « Pour Madame ».
- 16 .... Pour l'enfant : le début des aventures extraordinaires de Régis ROCKET, cadet de l'Espace.
- 17 .... Et voici du sport !
- 18 et 19 Les aventures de Marmaduke WESSON (suite du roman policier de Charles de RICHTER).
- 20 .... Un peu d'Histoire !
- 21 .... L'aventure et la mer : LA PEROUSE, par Max MARIIGNY.
- 22 .... Histoire de rire.  
La bande dessinée de CHARLY.
- 23 .... Pour votre retraite U.N.I.R.S.
- 24 .... Publicité.

## LE « POINT » DU MOIS

**Nous avons eu la satisfaction d'enregistrer ce mois-ci une commande nouvelle ; il s'agit de 2 cargos de 13.500 tonnes pour l'Armement anglais BURIEMARKES.**

C'est pour une bonne part grâce à l'excellente impression recueillie par les armateurs au cours des essais du « PRINSDAL » que nous avons obtenu cette commande.

Ces deux bateaux ne suffisent cependant pas à combler le trou créé dans notre programme par le recul de la date de livraison des 2 minéraliers DREYFUS. Nous poursuivons donc activement nos prospections pour tenter d'obtenir les commandes qui nous seraient indispensables pour compléter notre carnet.

— Seul le « TCHIBANGA » est actuellement à flot. Le moteur est en cours de montage. La partie coque sera achevée fin Décembre, le moteur vers le 15 Janvier.

— **Sur cale** : le « LENS », minéralier de 21.250 tonnes destiné à la COMPAGNIE GENERALE TRANS-ATLANTIQUE sera lancé le 20 Décembre. De nombreuses personnalités seront invitées à cette cérémonie, car il s'agit d'un des premiers minéraliers de ce tonnage construit en France. Nous misons beaucoup, pour l'avenir, sur la construction des minéraliers dont l'utilisation devrait se développer de plus en plus.

— La construction du « TIMLA » se poursuit.

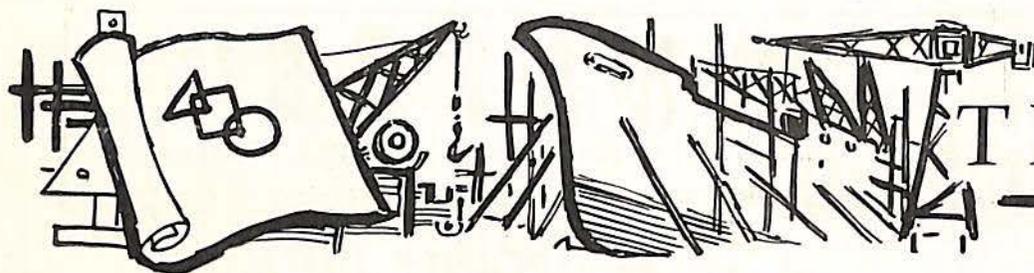
— Le lancement du « NAPOLEON » est envisagé pour fin Février.

— Pas de travaux nouveaux pour la **Marine Nationale** : la recette définitive du « VENDEEN » aura lieu le 15 Décembre à LORIENT. Nous continuons sur l'« ILE d'OLERON » quelques travaux de réparations.

— Aucune commande nouvelle de chars ou de véhicules transport de troupes.

— Les travaux d'agrandissement de la cale 2 progressent, bien qu'une nouvelle difficulté se soit présentée : une partie du bajoyer Ouest qui avait été coulé s'est fissurée par le milieu et il a fallu remédier à cet incident.

— Nous avons participé récemment à NICE à une réunion groupant les Chantiers Méditerranéens de Construction Navale. Il s'agissait d'étudier les mesures à prendre pour faire face à la concurrence qui va se développer dans le cadre du Marché Commun Européen et, éventuellement, de la zone de libre-échange.



# TRAITÉ DE

par Jacques SCHLUMBERGER

Dans un premier article nous avons commencé à exposer l'enchaînement des circonstances qui aboutissent à la commande d'un navire et nous avons situé le cadre dans lequel s'effectuent toutes les études relatives à sa construction.

## La Section COQUE.

Est chargée de l'exécution de tous les plans concernant la construction et les aménagements de la coque du navire. Afin de répartir logiquement le travail cette section est divisée en plusieurs groupes ayant chacun des attributions bien définies.

Le Groupe **COQUE METALLIQUE** chargé de l'exécution des plans concernant la charpente du navire, le bordé, les ponts, les cloisons principales, les superstructures, les cloisonnements métalliques intérieurs...

Le Groupe **EMMENAGEMENTS - COQUE BOIS** chargé des plans de cloisonnement en matière non métallique, d'aménagement des locaux divers et ameublement, des plans pour la peinture et les revêtements des ponts et cloisons...

Le Groupe **ARMEMENT** chargé des plans concernant l'installation des auxiliaires de pont : guindeau, appareil à gouverner, cabestans, grues, bossoirs d'embarcation...

L'installation des appareils de chargement : Mât, grues, treuils...

Les fermetures diverses : Panneaux, claires-voies, portes diverses, hublots, fenêtres...

Les installations de sauvetage et d'incendie.

Le Groupe **TUYAUTAGES** chargé de l'étude des tuyautages de coque : assèchement, épuisement, air et sonde, eau douce, eau salée chaude et froide, incendie, dalotage, manutention des hydrocarbures...

## La Section MACHINES.

Est chargée de toutes les études concernant l'appareil propulsif. Comme pour la coque, cette section se subdivise en plusieurs groupes : Le Groupe **MOTEURS THERMIQUES** — Le Groupe **TURBINES** — Le Groupe **CHAUDIERES**.

## La Section ELECTRICITE.

Chargée de l'exécution de tous les plans et schémas concernant les installations électriques force, lumière et les appareils de transmission et de sécurité.

Cette Section est chargée également des études concernant les installations de ventilation et de chauffage, les installations frigorifiques, la mise sur cale des navires et leur lancement.

## La Section DOCUMENTATION.

De création récente, a été constituée principalement

pour rassembler, classer et diffuser aux intéressés la documentation, de plus en plus importante et provenant de sources diverses, relative à la construction navale dont la technique est en constante évolution et pour laquelle l'énergie atomique ouvre des horizons nouveaux : et relative aussi à l'organisation Sociale, Administrative et Commerciale des entreprises.

Revue, ouvrages, documents émanant d'organismes officiels, fiches de navires, règlements français et étrangers, normalisation, standardisation, traductions, catalogues, constituent des éléments très divers qui nécessitent un classement méthodique, afin de pouvoir répondre, dans le plus court délai, aux demandes de renseignements.

Telle est la structure du Bureau d'Etudes qui permet d'entreprendre rationnellement les nombreux plans dont la synthèse réalisera le navire en commande.

\*\*

## TECHNIQUE DU NAVIRE

Etudions maintenant la technique d'un navire.

Un navire est un flotteur constitué par une enveloppe étanche : la *coque* du navire.

Cette coque est essentiellement limitée latéralement par les deux côtés de la *carène* reliés à la partie supérieure par le *pont d'étanchéité*, dénommé *pont principal* et se refermant à la partie inférieure, sur la *quille*, à l'avant sur l'*étrave*, à l'arrière sur l'*étambot* et la *charpente arrière*.

Cet ensemble est rendu indéformable par une ossature appropriée.

Les formes de la coque n'ont rien de mathématique. Leur seule propriété géométrique est d'avoir un plan longitudinal de symétrie appelé *plan diamétral*.

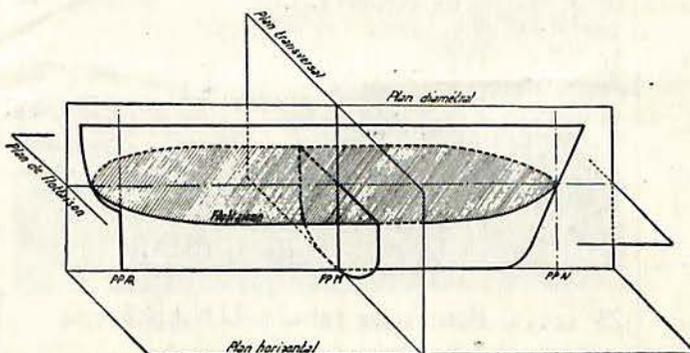


Fig. 1

# CONSTRUCTIONS NAVALES

Lorsque le navire est dans la position de flottaison normale, ce plan est vertical, c'est-à-dire perpendiculaire au plan d'eau appelé encore *plan de flottaison*.

L'intersection du plan de flottaison avec le contour extérieur du navire se nomme la *flottaison*. (Fig. 1).

Les parties de la carène susceptibles d'être normalement immergées constituent les *œuvres vives*.

Les parties émergées constituent les *œuvres mortes*.

La *profondeur de carène* est la distance verticale du dessus de quille au plan de flottaison.

Le *Creux C* est la distance verticale du dessus de quille au dessous du pont continu de l'avant à l'arrière du navire, le plus élevé.

Le *tirant d'eau* du navire est la distance maximum verticale entre le plan de flottaison et le point le plus bas du dessous de quille. C'est l'enfoncement maximum du navire dans l'eau.

Les 2 côtés du navire se distinguent par les appellations *Bâbord*, côté gauche ; *Tribord*, côté droit pour un observateur placé à l'arrière du navire et regardant l'avant.

\*  
\*\*

C'est la section « PROJETS - CALCULS » qui, en premier lieu, est chargée de l'exécution d'une série de plans préliminaires, ou *plans préparatoires* qui serviront d'éléments de base pour toutes les études relatives à la construction effective du navire.

Le premier plan à établir est le *plan des formes*.

Les formes de la coque du navire sont le résultat de l'expérience et de l'habileté des techniciens, mais elles sont aussi, l'aboutissement d'études de caractère théorique et expérimental qui permettent actuellement de réaliser le navire le mieux adapté aux exigences de l'Armateur.

Ces études, sur la recherche des meilleures formes pour les œuvres vives et aussi pour les œuvres mortes sont conduites généralement en liaison avec les résultats obtenus au moyen de *modèles réduits* que l'on fait évoluer sur le plan d'eau d'un bassin d'expériences spécialement aménagé, le *Bassin d'essais des Carènes*.

Le modèle est remorqué à l'aide d'un pont roulant électrique et par l'intermédiaire de dynamomètres et d'appareils enregistreurs.

Le modèle peut être également auto-propulsé par modèle réduit de l'hélice.

Les essais peuvent être réalisés en eau calme, ou avec houle artificielle.

En France, à PARIS, un ensemble de 3 Bassins d'Essais des Carènes, exploité par les Services Techniques de la Marine Nationale, est mis à la disposition des Chantiers Constructeurs.

Ces bassins ont les dimensions ci-après :

	Longueur	Largeur	Profondeur
Bassin n° 1	165 m.	10 m.	4 m.
Bassin n° 2	155 m.	8 m.	2 m.
Bassin n° 3	219 m.	13 m.	4 m.

PLANS PREPARATOIRES :

Pour réaliser le programme fixé par l'Armateur dans la spécification, la Section Projets-Calculs du Bureau d'Etudes doit donc déterminer, en premier lieu, les *formes* du navire.

Pour tracer ces formes il est nécessaire, au préalable de préciser le *déplacement* du navire et les dimensions principales : *Longueur*, *Largeur* et *profondeur de carène*

Le *déplacement* d'un navire est le poids en tonnes métriques du volume d'eau de mer pris à la densité de 1,026 (1 mètre cube pèse 1 t. 026) occupé par sa carène immergée.

En vertu du principe d'ARCHIMEDE: « Tout corps plongé dans un fluide reçoit une poussée verticale égale au poids du fluide déplacé par ce corps », (Le fluide, dans le cas présent est l'eau de mer) et appliquée au centre de gravité du volume de fluide déplacé.

Ce poids comprend, d'une part, la coque, les machines propulsives et leurs auxiliaires (pompes, compresseurs, groupes électrogènes, réchauffeurs, etc...) ; les auxiliaires de coque (générateur, appareil à gouverner, cabestans, grues, treuils...) et tous les appareils nécessaires au fonctionnement du navire.

D'autre part, ce poids comprend, le *port en lourd*, c'est-à-dire le poids du chargement : Marchandises, lest, matières consommables (combustible, eau, huile, pièces de rechange, vivres) et poids de l'équipage.

Toutefois, un navire est aussi caractérisé dans la pratique par son *port en lourd utile* qui ne comprend que le poids des marchandises de frêt qu'il peut transporter.

Ce *déplacement* peut se déduire, en première approximation, d'un navire témoin connu, de caractéristiques voisines de celles du navire en étude.

C'est alors qu'intervient la section « DOCUMENTATION » qui dispose de fiches de navires, méthodiquement classées qui permettent de trouver rapidement les renseignements nécessaires.

(A suivre)

NOTE : A la fin du premier article paru dans notre Numéro 1, lire :

— Et Services annexes : CALQUEUSES. Etudes spéciales, études immobilières.

# LA VIE DES CHAN

## Le Développement de la Construction des Minéraliers

par Etienne PERRON

**S** I la presse d'information est remplie d'articles sur les pétroliers, elle est presque muette sur le rôle et le développement des navires transporteurs de minéral que nous appelons couramment « minéraliers » et les Anglo-Saxons « Ore-carriers ».

Les événements du Canal de Suez, qui sont encore dans toutes les mémoires, ont rempli les journaux de grande presse, de la question angoissante du transport du pétrole du « Moyen-Orient vers l'Europe Occidentale » et, dans le même temps, du courant du trafic entre les champs pétrolifères de l'Amérique Centrale et des Etats-Unis vers notre pays.

La crainte de voir coupée la route traditionnelle de Suez a suscité d'ailleurs une course à la construction de gros pétroliers — super-tankers — et a eu pour résultat de doubler en quelques années la flotte pétrolière.

Ce boom n'a pas eu lieu dans la construction de minéraliers mais parallèlement à la tendance affirmée pour les pétroliers, on constate une augmentation constante de la flotte des minéraliers et de leurs caractéristiques.

Ce gigantisme dans les dimensions du navire n'atteint pas encore celui constaté pour les pétroliers. Si, actuellement, on parle de la construction, au Japon, de tankers mammoth de 100/120.000 T. de port en lourd, les minéraliers en construction ou en projet ne porteront modestement que 60.000 tonnes.

Mais, la tendance à l'augmentation est nette, et nous n'en citerons que l'exemple des Chantiers de La Seyne où, successivement seront construits des minéraliers de 17.500 T. - 21.000 T. et bientôt 32.000 T. Les travaux de transformation de la cale 2 permettront la construction, que nous espérons prochaine, de transports de minéral de 60.000 T. de port en lourd.

Nous vous proposons dans l'exposé qui va suivre, d'examiner les servitudes spéciales aux minéraliers qui influent sur leur mode de construction, leur structure.

### I. — LE TRAFIC DES MINERALIERS

La rapide croissance des possibilités de production des industries métallurgiques a eu pour contre-partie l'amenuisement des ressources minières des pays fortement industrialisés comme l'Europe occidentale, les Etats-Unis d'Amérique et, depuis quelques années, l'U.R.S.S. On ne possède que peu de renseignements sur les richesses du sol de ce dernier pays mais l'exemple des nations membres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (C.E.C.A.) montre que les mines de fer, pour ne citer que celles-ci, ne pourront pas suivre l'extraordinaire progression de la production d'acier des six pays membres. Plus près de nous, nous sentons bien que, malgré leur modernisation, les mines de bauxite varoises ne suffiront plus à satisfaire les besoins de l'industrie de l'aluminium.

Ces pays industriels sont donc amenés à importer des minerais provenant de régions sous développées économiquement et faiblement peuplées.

Les premiers navires spécialisés dans le transport de minéral sont apparus sur les grands lacs américains où les hauts-fourneaux de Bethlehem devaient le minéral canadien. Nous ne parlons pas ici des bateaux des grands Lacs qui n'ont pas les mêmes impératifs de construction que les navires de haute mer.

La découverte de gisements importants et riches tels que ceux du Venezuela, du Chili, du Labrador, du Liberia, de Mauritanie ont créé des trafics nouveaux entre ces pays d'une part et les Etats-Unis et l'Europe d'autre part.

Nous ne citerons que pour mémoire les anciennes mines de fer de Suède dont l'exutoire principal est le port norvégien de Narvik : les plus de 30 ans se souviennent de l'épisode de la « route du fer ».

Parallèlement au trafic de minéral de fer, d'autres trafics voient le jour pour le transport des minerais d'aluminium et d'uranium et sont appelés à un développement rapide.

### II. — LE CHARGEMENT ET LE DECHARGEMENT

Il est apparu très tôt, qu'à l'instar du pétrole, il fallait, pour que le trafic soit rentable, utiliser des navires spécialisés et prévoir des installations portuaires adaptées à la manutention de ces produits pondéreux.

Si en effet la manutention du pétrole — son chargement et son déchargement — est relativement facile par pompage, par contre, la manutention du minéral doit être entièrement mécanisée si on veut qu'elle soit rentable.

Le cargo ordinaire possède ses propres treuils et cornes de charge qui lui permettent d'être autonome ; de se charger ou de se vider si le port n'est pas équipé de grues.

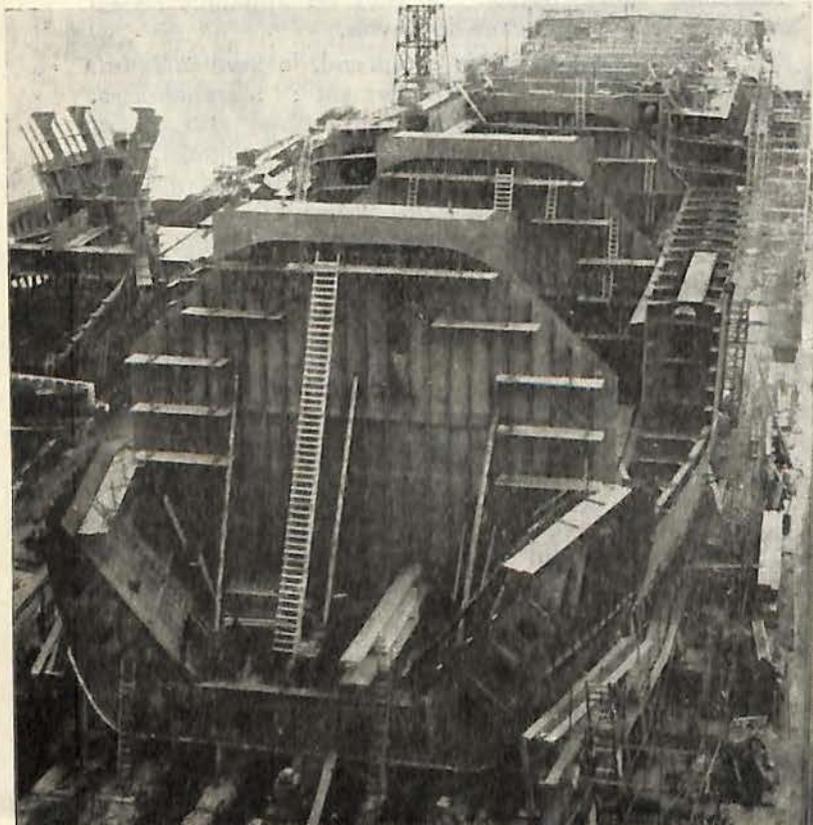
Le pétrolier est habituellement rempli par des installations de pompage à terre, mais possède des pompes et la vidange se fait par les moyens du bord.

Le minéralier, lui, n'est équipé d'aucun moyen de manutention. Il faut citer cependant quelques transports de bauxite, en particulier, qui sont pourvus d'un ou deux convoyeurs à courroie à la partie basse, permettant de décharger le minéral par des goulottes disposées à l'arrière. Mais c'est une exception qui ne se rencontre guère que sur les transports des Grands Lacs.

En général, l'installation au port d'embarquement est constituée par une charpente métallique dépassant le niveau du pont du navire léger et comportant un déversoir mobile, alimenté par un convoyeur à courroie, projetant le minéral dans les cales du navire. Ce déversoir se déplace le long du bateau fixé à quai ou sur appontements et répartit ainsi le chargement sans que l'on ait besoin de changer l'amarrage.

La cadence de chargement est énorme, de l'ordre de 1.000 tonnes à l'heure : des ports spécialisés du Lac Supérieur peuvent même charger 4.000 T. à l'heure.

Le débarquement se fait par bennes preneuses de grande capacité enlevant à chaque fois 10 m<sup>3</sup> de minéral et pesant 25/30 tonnes. L'ère de la pelle est dépassée, un bulldozer descendu à fond de cale amène le restant du minéral en tas sous la benne.



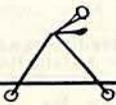
Les travaux du « Lens » qui sera lancé le 20 décembre

# TIERS

Les ports américains, tel que Philadelphie, sont équipés ainsi pour décharger un minéralier de 20.000 T. en 15 heures.

Ces manœuvres de chargement et de déchargement impliquent un pont entièrement dégagé et une robustesse à toute épreuve des écoutilles et des fonds de cale. Qui a vu manœuvrer une benne de 5 T. peut s'imaginer les chocs qu'encaissent double-fond et cloisons quand une benne de 25 T. est lancée à toute volée.

(A suivre)



## VISITONS LA MAISON...

### Amélioration des possibilités d'utilisation de la Cale II

Les principales difficultés rencontrées dans les travaux sont venues d'une part du sous-sol qui était de mauvaise tenue et qu'on connaissait mal (des sondages de terrain par des entreprises spécialisées ont été nécessaires) ; d'autre part, des programmes de lancement de bateaux des F.C.M. qui devaient se réaliser sur les cales I et III malgré les travaux de la cale II.

La voie de grue de 5 mètres à l'est de la cale II sera en grande partie posée sur pieux et longrines (sous chaque rail une file de pieux de 0 m. 45 de diamètre et de longueur variable pouvant supporter chacun une charge de 100 tonnes). Les rails seront fixés sur la longrine avec interposition de béton par l'intermédiaire de crapauds puis soudés électriquement ; le long d'un rail seront installés des caniveaux servant au déroulement du câble d'alimentation électrique (1), dispositions qui avaient été adoptées pour les voies de grues de 8 m. et de 6 m. 50 installées en 1956 et qui avaient donné toute satisfaction. La partie nord de cette voie de grue sera directement sur le bajoyer est de la cale II.

Modification cale n° 2  
Batardeau devant les cales

La voie de grue de 8 m et les voies de grue de 5 m et 6 m 50 à l'ouest de la cale II seront prolongées vers le nord, directement sur le bajoyer ouest de la cale II.

La cale proprement dite doit supporter les charges statiques des plus gros navires qu'il sera possible de lancer, mais aussi les efforts supplémentaires importants aux environs du point où se trouve le brion quand le bateau pivote.

Elle a 12 m de large et est constituée par une dalle supportée par des pieux. Dans la partie nord, les pieux seront remplacés par des puits forés.

Dans la partie sud de la cale, sous la dalle, seront installées des alvéoles où seront logés divers magasins et une sous-station électrique.

En mer, les travaux se poursuivent ainsi :

D'abord, un batardeau en palplanches a été construit pour englober le bajoyer ouest, ce qui a permis de fonder ce bajoyer d'abord sur béton immergé, puis quand l'enceinte a été asséchée, de finir la partie ouest de ce bajoyer avec du béton mis à sec.

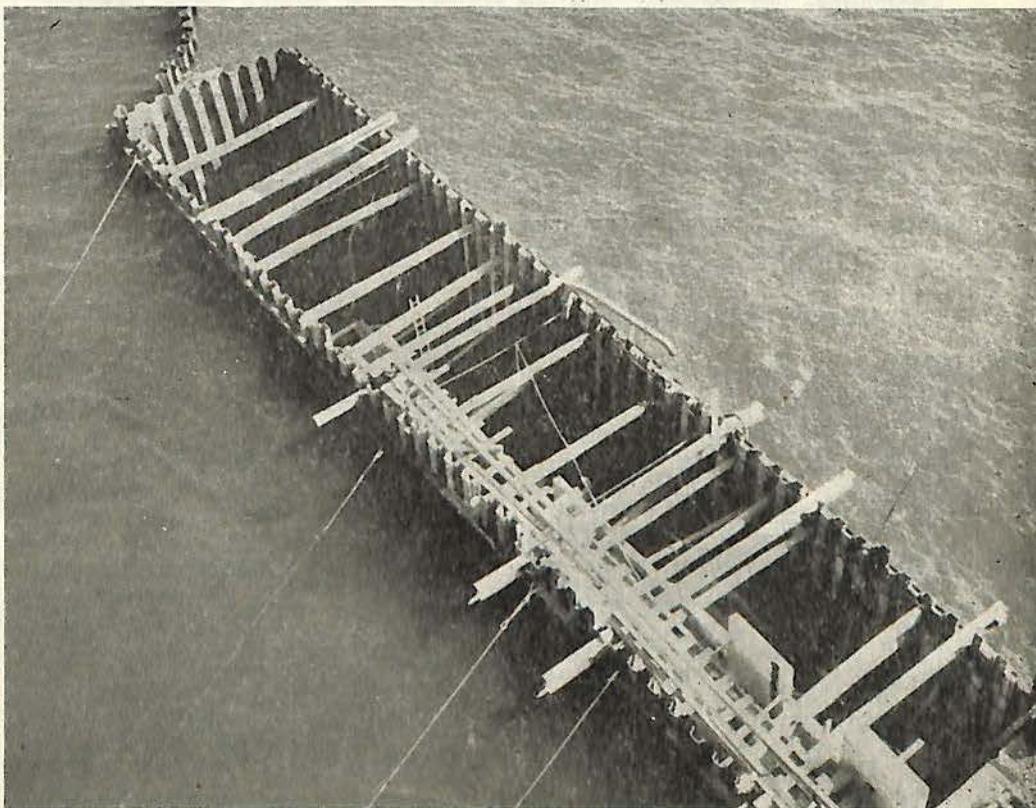
Ceci terminé, le batardeau a été mis en eau ; les palplanches seront enlevées et compléteront le rideau ouest-est de palplanches allant de l'extrémité nord du bajoyer ouest au pan coupé du quai d'armement au nord-est de la cale I. L'enceinte ainsi formée sera asséchée, la porte de la cale II enlevée et les travaux d'achèvement du bajoyer ouest et de confection du bajoyer est et de l'avant cale se feront à sec. Le rideau de palplanches sera alors enlevé une fois les travaux terminés.

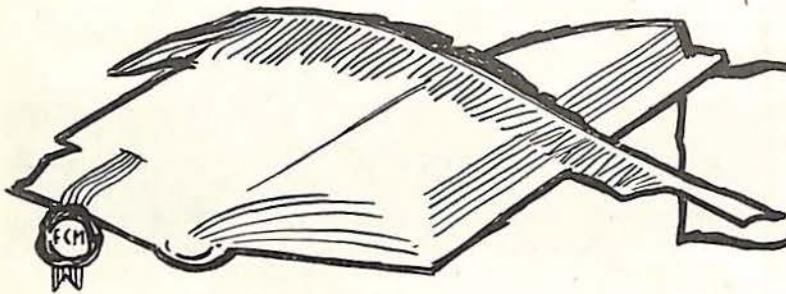
Les travaux ont commencé en mai 1958 après le lancement du « FRINSDAL » sur la cale II le 3 mai 1958. Leur déroulement a permis le lancement du « TCHIBANGA » sur cale I le 12 juillet 1958, et devra permettre le lancement du « LENS » sur cale III vers la mi-décembre, puis le lancement du « TIMLA » sur la cale I vers le 1<sup>er</sup> mai.

La cale II devra être mise à la disposition des Chantiers fin mars 1959.

La nouvelle porte de la cale II, de dimension plus grande que l'ancienne, sera construite par les F.C.M. et mise en place à la nouvelle cale II dès que l'ouverture du rideau de palplanches ouest-est le permettra.

- (1) Pour suppression des poteaux et fils de lignes aériennes afin de faciliter les mouvements de poids.





# LE CARNET DE

## Chronique Provençale

Nous sommes en Provence ! Parlons le Provençal — avec mes excuses pour ceux qui ne connaissent pas la « Lengo nostro ».

**Uno partido de casso :** Soun dous que parloun que de chaple e de mourtalage d'auceliho !

Ero niue quand partiguèroun — a chivau sus la bècicleta to que marchò souleto, vaqui « Pépé » davans, e « Loster » que lou seguis. Carga couno de miolo : Fusièu, carnié, apèu, boustifalo, senso oubliada lou chilet, e lou chin estaca à la selo.

M'an di que tirassavoun uno carriolo piéno de poudro e de munitioun. E vague de pedala :

Aguèu matin, lou mistrau boufavo a desbana lei biou — Va bèn Pépé ?... disié Loster — oò, va, va bèn, s'èro pas aquèu vent ; — Tè, vé, aqui la bosco que semblo piéno d'aucèu. Arriveroun que lou soulèu tout just pareissié.

Dins lou pantaï de noste cassaie, tout i èro : Lucre, Pitouas, quinsoun, couquihado e tourdre.

Escoundèroun lei bècicleta dins un roumias e s'en anèroun à péd... Pépé ! O, Pépé, marchés pas sus lei peiro acò fa trop de bru, marchò sus la senillo e l'auceliho ni t'a vist, ni l'a ausi !

Se metoun à la sousto, lei fusièu brava sur un aubre espetaculous, ounte, lei passeroun, lei couquihado e lei tourdre, cansounejavoun au soulèu levant.

Feu ! ... ai ma Maire Santo : tiro que tiraras. Pin, Pan ! Au bout d'un' ouro,

## MARIAGES

Nous avons la joie de vous annoncer le mariage de :

Pons Jean-Jacques (Electricité Bord) avec Mlle Laurette Tortosa.

De Lucca François (Serrurerie) avec Mlle Rose Rapicano.

Albertelli André (Mécanique) avec Mlle Andrée Lunç.

Mlle Marengo Suzanne (Bureau d'Etudes) avec M. Bernard Melgaza .

Licc'a Michel (Rivetage) avec Mlle Hermina Depasse.

Ristorcelli François (Rivetage) avec Mlle Annonciade Marinacce.

restavo de l'aubre que la piblo souleto. Plus gés de fueio, plus gés de branco, semblavo uno bigo télégrafico, e lou chin pécaré, e bé, lou chin, èro mouart au péd d'ou cimèu.

Loster dis'è qu'èro la fauto au vent que fasié brandiha lou bout d'ou fusièu. Pépé, èu !! disié rên.

S'entournèroun en croumpan à LA VALLETO quatr'aucèu passi per bala à l'ous taou.

Lou lendeman, diguèroun :

« Si vous voulez faire bonne chasse, allez au Nord-Est de TOURRIS, il y a au milieu d'un pinède, un arbre !! pardon, un poteau télégraphique sans fil. Là, il y a du gibier ».

TONI.

Castellani Antoine (Serrurerie) avec Mlle Banfiza.

Di Pilla Pierre (Entretien Mécanique) avec Mlle Monique Tonetta.

Fernandez Adrien (Tôlerie) avec Mlle Maryse Guy.

Arslanian Simon (Magasin Général) avec Mlle Alice Dupuy.

« Méditerranée » leur présente ses vœux et ses félicitations.

## NAISSANCES

Ont fait leur entrée dans ce monde :

Jean-Michel, né le 24-9-58, de Galaurchi Hubert (Mécanique).

Richard, né le 29-9-58, de Hoyna Joseph (Soudure).

Michel, né le 24-9-58, de Marianini Louis (Tôlerie).

Michel, né le 29-9-58, de Cassoli Maurice (Tôlerie).

Madeleine, née le 30-9-58, de Dolatowski Michel (Soudure).

André, né le 3-10-58, de Le Beuze Auguste (Montage Chars).

Alain, né le 7-10-58, de Bousses René (Mécanique).

Patrick, né le 7-10-58, de Bérenger Francis (Mouissèques) et Bérenger Josette (Mécanique).

Myriam, née le 10-10-58, de Servais Georges (Bureau des Travaux).

Martine, née le 10-10-58, de Baldovino Antoine (Barrotage).

Claude, né le 7-10-58, de Ferri Paul (Menuiserie).

Henri, né le 8-10-58, de Brémont Louis (Serrurerie).

Nadine, née le 18-10-58, de Sgorbini Gino (Montage Machines).

Annie, née le 17-10-58, de Pèpino Robert (Mouissèques).

Jean-Jacques, né le 19-10-58, de Garcia Antoine (Mécanique).

« Méditerranée » fait des vœux de joyeuse et longue vie pour nouveaux arrivants.

## NOS DÉCÈS

Valero Antoine, 28-9-58, Retraité.

Bucchi Philibert, 7-10-58, Outillage.

« Méditerranée » présente ses condoléances aux familles éprouvées.

## GLOSSAIRE

Chaple - mourtalage .....  
Auceliho .....  
Lou seguis .....  
Miolo .....  
Apèu .....  
Ch'let .....  
Desbana li biou .....  
Bosco .....  
Pantaï .....  
Lucre ou Passeroun .....  
Pitouas .....  
Quinsoun .....  
Couquihado .....  
Tourdre .....  
Escoundèroun .....  
Roumias .....  
Sénillo .....  
Ausi .....  
Sousto .....  
Cansounejavoun .....  
Piblo (de Piboulo) .....

Massacrè .....  
Ensemble des oiseaux .....  
Qui le suit .....  
Mule .....  
Appeaux .....  
Instrument imitant les oiseaux .....  
Décorer les bœufs .....  
Forêt .....  
Rève .....  
Passereau .....  
Petit oiseau .....  
Pinson .....  
Alouette huppée .....  
G'ive .....  
Cachèrent .....  
Ronces .....  
Aiguilles de pin .....  
Verbe Ouir, Entendre .....  
Sous les arbres .....  
Chantaient .....  
Peuplier, le tronc seul .....  
Dans l'ancienne Marine, les mâts en bois d'une seule pièce se disaient mâts à pible .....  
Achetant .....  
Flétris .....

Croumpan .....  
Passi .....

# LA GRANDE FAMILLE F. C. M.

## RETOURS DU SERVICE MILITAIRE

Pons Jean-Jacques (Electricité Bord)  
Céze Albert (Bureau d'Etudes).  
Astolfi François (Electricité Bord).  
Cachon Claude (Barrotage).  
Dalfin Claude (Entretien Electrique).  
Munini François (Charpentage).

## DÉPARTS AU SERVICE MILITAIRE

Giai Marcel (Tôlerie).  
Calmel Maurice (Electricité Bord).

Avec tous nos vœux pour un bon temps sous l'uniforme.

## NOS RETRAITÉS

Dalmas Francis (Entretien Mécanique), 23 ans de service.

Conte Edouard, Contremaitre (Menuiserie), 24 ans 8 mois de service.

Levrero Santine (Cantine), 12 ans 1 mois de service.

Vallarino Henri Tôlerie), 20 ans 2 mois de service.

## NOS VISITEURS

Les FORGES et CHANTIERS de la MEDITERRANEE ont reçu récemment les visites de :

— Monsieur POLAK, de nationalité américaine, Ingénieur du N.O.R.A.M.C.O. spécialisé dans les réacteurs atomiques.

— Monsieur Mac HENDRICK, également de nationalité américaine, Président de la Société CLARK (auto-compresseurs rotatifs).

— de 450 élèves du CENTRE D'ENTRAI-NEMENT des MONITEURS de la JEUNESSE d'ALGERIE (situé à ISSOUDUN), accompagnés de 24 Sous-Officiers et Aspirants et de 6 Officiers d'active. Cette visite a été faite sous la conduite de 8 Officiers de Marine du PORT DE TOULON.

Enfin, signalons que les FORGES et CHANTIERS de la MEDITERRANEE ont reçu pour un stage de six mois un jeune Ingénieur Coque Japonais des Chantiers de HITACHI (JAPON). C'est Monsieur YAMAGUCHI qui est boursier du Gouvernement Français.

MEDITERRANEE  
Rédaction - Administration  
Publicité  
FORGES et CHANTIERS  
de la MEDITERRANEE  
LA SEYNE-SUR-MER

## NOTRE BIBLIOTHEQUE

152 ouvrages ont été achetés et mis à la disposition des lecteurs durant les mois d'août et de septembre.

Parmi ces ouvrages nous signalons à l'attention des lecteurs :

- |  |                      |
|--|----------------------|
| — La fin du voyage .....                         | (F. SLAUGHTER)       |
| — Les grandes catastrophes maritimes .....       | (Otto MICLKE)        |
| — Au risque de se perdre .....                   | (Kathryn HULME)      |
| — La lettre dans un taxi .....                   | (Louise de VILMORIN) |
| — Il est plus tard que tu ne penses ..           | (Gilbert CESBRON)    |
| — Masque de chair .....                          | (M. Van DER MERSCH)  |
| — Vacances à tous prix .....                     | (Pierre DANINOS)     |
| — La Flamme .....                                | (John STEINBECK)     |
| — Le naïf amoureux .....                         | (Paul GUTH)          |
| — Le mariage du naïf .....                       | (Paul GUTH)          |
| — L'équipage au complet .....                    | (Robert MALLET)      |
| — Le pont de la rivière Kwai .....               | (Ferre BOULLE)       |
| — Cette route étoilée .....                      | (Marie MAURON)       |
| — Pour solde de tout compte .....                | (A. ARNOUX)          |
| — Gérard .....                                   | (Daphné du MAURIER)  |
| — Angelo .....                                   | (Jean GIONO)         |
| — Je ne suis pas des vôtres .....                | (Thyde MONNIER)      |
| — La Sainte Vehme .....                          | (Pierre BENOIT)      |
| — Avant et Après .....                           | (Alba de CESPEDES)   |
| — L'Enfer des ombres .....                       | (F. SLAUGHTER)       |
| — Les grands bouleversements<br>terrestres ..... | (I. VELIKOVSKY)      |
| — Les mains sales .....                          | (J. P. SARTRE)       |

Il a été procédé au renouvellement des cartes des lecteurs ; ces cartes sont remises aux intéressés depuis le 27 octobre et devront être présentées chaque fois que le lecteur désire obtenir ou rendre un livre.

La Commission de la Bibliothèque cherche à recruter parmi le personnel quelqu'un capable d'assurer en plus de son travail dans les chantiers, les fonctions de bibliothécaire.

Toute personne intéressée peut s'adresser au Président ou au Secrétaire de la Commission, qui lui feront connaître les charges à assumer et les avantages offerts.

## LA NOUVELLE COOPÉRATIVE D'ACHAT

La coopérative d'achat des FORGES et CHANTIERS de la MEDITERRANEE est maintenant installée dans un local transformé. Il a été inauguré le Dimanche 19 Octobre à 10 h. 30 du matin.

Conçu d'après des normes modernes, ce local répond aux besoins de notre coopérative. L'agencement a été réalisé en recherchant l'ordre et le bon goût.

Les marchandises et denrées sont clairement et rationnellement présentées.

M. GRAZIANI, président du Groupement d'Achats, fit les honneurs du nouveau local et accueillait les invités.

Madame VEYSSIERE représentait son mari, Directeur des FORGES et CHANTIERS de la MEDITERRANEE, empêché. M. PINTARD, Sous-Directeur, était également représenté par Madame PINTARD.

M. GRAZIANI prit la parole pour préciser que la Coopérative n'entend pas réaliser de bénéfice ni nuire au commerce local. Elle est réservée aux membres du personnel des FORGES et CHANTIERS de la MEDITERRANEE afin de leur offrir les articles les plus divers.

Une innovation à souligner. La coopérative pourra assurer plus efficacement les livraisons à domicile à la condition que les intéressés passent les commandes les lundi et mardi pour être livrées le jeudi et le vendredi.

« Ce groupement, ajoute M. GRAZIANI, est placé sous votre sauvegarde. Il n'y a pas ici de propriétaire, mais des membres de la coopérative qui sont servis au même titre, qu'ils appartiennent à la direction ou au petit personnel ».

Des gerbes de fleurs ont été ensuite offertes à Madame VEYSSIERE et à Madame PINTARD par de gracieuses fillettes. Puis, c'est l'apéritif qui met fin à cette manifestation au cours de laquelle nous avons noté dans l'assistance la présence des Administrateurs de la coopérative, MMrs DI SILVESTRO, REYRE, BANIVELLO, DANIELLI, BONNET, COLOMBET, PLANEL. Nous avons également noté la présence de M. de DINECHIN, Secrétaire Général, M. GULLMARD, Ingénieur-Chef des travaux, Mlle FARIOLI, Secrétaire de Direction, M. FERRIER, Ingénieur des Travaux, M. MARTINI, Chef d'Atelier, M. Edmond CHRISTOL, Chef du Centre d'Apprentissage, M. CREMA, ouvrier des F. C. M. en retraite et doyen de la presse locale, etc...

## La vie artistique aux F. C. M.

# DANS LE CADRE DE LA VIE ARTISTIQUE DE L'ENTREPRISE LE GROUPE DES F. C. M. POURSUIT SON BONHOMME DE CHEMIN

### L'HISTORIQUE DU GROUPE

C'est en 1946, au cours du banquet des dessinateurs que Monsieur PERRON, Ingénieur, Chef du Bureau d'Etudes, lança l'idée de la création d'un Comité des fêtes qui comprendrait, en particulier, un groupe artistique et dont les bénéfices pourraient être versés aux camarades frappés de longue maladie. Messieurs RISTICONI et MIEGGE entreprirent la lourde tâche de réaliser l'idée de leur Chef et après bien des tâtonnements, ils élaborèrent un pre-

mier programme et avec l'aide de tous, une grande première a lieu au printemps 1947 dans la petite salle de « La Seynoise ».

Depuis cette date, le groupe ne devait pas cesser de se développer et glaner de nombreux succès.

### CELUI QUI FUT L'AME DU GROUPE

Le Groupe Artistique des F.C.M. doit absolument tout à son promoteur spirituel Raymond MIEGGE ; sans lui, très certainement, il n'aurait pas connu le succès légitime qui a été le sien depuis plus de dix ans.

Il se dévoua corps et âme à cette rude et ingrate tâche et c'est sous son impulsion que le groupe connu ses plus grandes réussites.

Hélas un destin cruel devait enlever à l'affection des siens, il y a un an à peine, ce pionnier artistique et le groupe devait s'en trouver diminué.

### LES RESPONSABLES ET LEURS PROJETS

C'est toujours Monsieur PERRON qui est le président de cette amicale association.

Il est entouré de Monsieur MARIA et Monsieur AUGÉ, vice-présidents ; BORDA, secrétaire ; PASCAL, trésorier, ainsi que de Messieurs REVEST, ROSSLER, LABESSE-DE, MOURAILLE, PIOLI, AVIGNON, FILIPPI, PONTI et VINOTTI.

Certains ont pris de lourdes successions et la relève des anciens tels Messieurs EVANNO, PLATON, GUIOL, SIMON, DEUGIS, DAVIN, ALEXANDRE, LE BESCOND a été laborieuse.

La saison 1958 a été marquée par la mise en scène d'une revue « Un Vrai Paradis » qui donne lieu à deux représentations au Cinéma REX à La Seyne et une troisième à Toulon, salle du Patronat.

Le groupe allait se trouver sélectionné pour disputer le 14 juillet, à Marseille, la Coupe de France des Variétés.

Le fait d'avoir présenté un spectacle beaucoup plus spectaculaire que radiophonique valu à nos amateurs l'élimination pure et simple contre un adversaire (Cavillon) largement à leur portée.

Il restait néanmoins la consolation d'avoir auditionné devant plus de 5.000 spectateurs au Théâtre du Pharo à Marseille et surtout d'y avoir recueilli un succès flatteur.

La période de congés a interrompu toutes activités.

Les répétitions ont repris dès les premiers jours du mois d'octobre et un nouveau programme sera mis sur pied.

Souhaitons à ce groupe de continuer sur sa bonne lancée et souhaitons surtout que le succès vienne récompenser les nombreux amateurs qui forment cette dynamique phalange.

## Au Comité de Sécurité

### Il vaut mieux prévenir que guérir

Au cours de sa dernière réunion, notre Comité de Sécurité a eu de nouveau son attention attirée sur le nombre important des accidents aux pieds. Il avait déjà constaté, au cours de ces dernières années, une augmentation de ces accidents et, en particulier, de leur gravité.

En effet, près de la moitié des accidents qui entraînent une incapacité permanente, c'est-à-dire des accidents graves, sont dus à des blessures aux pieds.

Le rôle du Comité de Sécurité étant de prévenir au maximum les blessures avec leurs conséquences désastreuses pour la victime et sa famille : souffrance, invalidité, pertes d'argent, il avait suggéré et réalisé plusieurs mesures susceptibles d'éviter ces blessures :

— Conseils au personnel pour qu'il ne travaille pas avec des sandales légères.

— Mise en vente dans les Chantiers (au Magasin d'Outillage) de chaussures de sécurité à des prix vraiment intéressants, vu la qualité de ces chaussures et du fait que la Direction prend à sa charge une partie du prix des chaussures et accorde des facilités de paiement.

Les conseils et les avantages accordés ne paraissent pas avoir été bien compris par tous.

Les chaussures, susceptibles d'éviter des accidents, ne sont toujours pas portées ; aussi les blessures aux pieds sont toujours fort nombreuses.

Evidemment, dans notre région, où nous sommes habitués à une tenue légère, avec tous les agréments qu'elle comporte, il peut être pénible de porter des chaussures, alors que l'on se trouve plus à l'aise avec des sandales, ou même nu-pieds, etc...

Mais, si vous allez à la chasse, y allez-vous pieds nus ? Pour aller à la mer, mettez-vous des grosses chaussures montantes ? Allez-vous danser ou jouer au football avec des sandales ? Faire le concours de boules avec des souliers à clous ?...

Que de questions idiotes dites-vous ?...

Et pourtant... dans un Chantier où il est matériellement impossible de tenir les lieux de travail aussi nets qu'une « piste de bal » mais où se trouvent des ferrailles, tôles, madriers, copeaux, pointes, etc... où tout le jour vous manipulez des pièces qui peuvent glisser, où vous circulez sur des obstacles auxquels vous pouvez vous cogner, où, en passant à proximité soit d'un soudeur, soit d'un chalumiste, vous risquez d'être « arrosé » par une gerbe d'étincelles, c'est-à-dire en un lieu où tout le jour vous luttez péniblement pour transformer la matière brute en un beau navire, vous n'hésitez pas à vous présenter sans arme, face à ces dangers.

L'un des plus importants auxquels vous êtes exposés au cours de cette lutte contre la matière, est bien la blessure aux pieds puisque celle-ci représentait pour le dernier mois 26 % des accidents ayant entraîné une incapacité de travail.



Une scène de la revue « UN VRAI PARADIS ». Les bandits mexicains qui sont : GENTILLE, BUCCHI, DRAYGALL, THEVENOT et GRILLAZCA n'ont pas l'air bien terribles.

Il faut donc choisir :

— soit un peu moins d'aisance et porter sur le lieu du travail des chaussures normales ou, mieux encore, des chaussures de sécurité ;

— soit la dangereuse facilité que comporte les sandales ou les nu-pieds, avec le risque qui vont de pair : blessures, amputations, souffrances, pertes d'argent.

La maman laisse-t-elle aller son enfant mal chaussé lorsqu'il pleut ou qu'il gèle ? Pourtant les risques sont moindres que ceux auxquels vous vous exposez en allant au travail mal chaussé. Alors ?...

Nous vous laissons le soin de conclure.

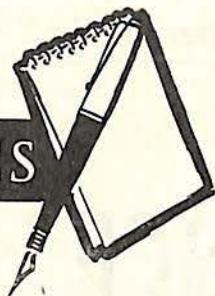
— Les accidents aux pieds représentent :

1/4 des accidents ;

1/2 des accidents graves.

— Les accidents aux pieds sont 2 fois plus nombreux l'été où l'on porte des sandales légères, que l'hiver où l'on porte des grosses chaussures.

— EN TOUTES SAISONS  
PORTEZ DES SOULIERS DE  
SECURITE.



# LOTISSEMENT "PLEIN SOLEIL"

Nous avons fait une courte visite à notre lotissement « PLEIN-SOLEIL » à TAMARIS. La première remarque est qu'il mérite pleinement son nom. Nous y fûmes en un



début d'après-midi de ce mois de Novembre. Tout y était éclatant de lumière. Les maisons sont coquettes et admirablement tenues. On a pu respecter assez de grands pins pour avoir l'impression de vivre absolument dans la nature. Et dans les jardins les roses et les dahlias rivalisaient de couleurs.

Nous avons parcouru cette oasis de calme sans dire qui nous étions et nous avons



posé quelques questions à des maîtresses de maison qui vaquaient à leurs occupations. Une d'elles nous a dit cette simple phrase qui résume tout :

« Ici, Monsieur, on est bien ! ».

Nous ne ferons pas d'autres commentaires et laisserons parler les photos que nous publions.

*Intégrer*



Une vue aérienne de « Plein Soleil »

## Nos Prêts à la Construction

En 1950 versement aux H.L.M. de LA SEYNE de 6.600.000 francs, pour la construction des H.L.M. St-ANTOINE. En échange 13 logements sont réservés aux ouvriers des FORGES et CHANTIERS de la MEDITERRANEE.

Avant 1954 les FORGES et CHANTIERS faisaient des prêts à la construction de 250.000 francs remboursables en 5 ans.

Depuis 1954 l'entreprise remplit ses obligations d'investir 1 % des salaires dans la construction sous la forme de prêts de 350.000 francs remboursables en 10 ans, mais réservés uniquement à l'achat de terrain en vue de la construction individuelle ou acquisition d'appartements en co-propriété.

Depuis 1957, le montant maximum de ces prêts a été porté à 450.000 francs.

Au total les F.C.M. ont accordé 362 prêts :

- 52 pour des constructions anciennes (avant 1954).
  - 254 pour des constructions neuves individuelles.
  - 64 pour l'acquisition d'appartement en co-propriété.
- Grâce à ces prêts, les ouvriers ou employés des F.C.M. ont pu, en particulier, réaliser :
- Le lotissement du « VERGER » (SIX-FOURS) 10 maisons.
  - Le lotissement « PLEIN SOLEIL » (LA SEYNE) 20 maisons.
  - Le lotissement l'« AVENIR » (LA SEYNE) 12 maisons.
  - Le lotissement « LA RASCASSE » (LA SEYNE) 10 maisons.
  - Le lotissement de « LA CAILLÈRE » (SIX-FOURS) 24 maisons (en cours)

# LA CONCURRENCE ETRANGERE



**N**OUS avons tenté dans un premier article (Voir « MEDITERRANEE » n° 1 d'Octobre 1958) de brosser un panorama général de la conjoncture mondiale en matière de Construction Navale.

Le récent rapport de la CHAMBRE SYNDICALE des CONSTRUCTEURS de NAVIRES et de MACHINES MARINES donne sur ce point des renseignements très précis.

Nous voudrions, ici, essayer d'en faire une synthèse rapide.

## LA GRANDE-BRETAGNE

La construction navale britannique reste, en moyenne, la première. Mais il ne faut pas oublier que depuis dix ans la production des chantiers non britanniques a quintuplé. Ainsi, dans le domaine de la construction navale comme dans celui de l'armement la Grande-Bretagne voit sa suprématie disparaître peu à peu. En 1958, la production a été de 15 % inférieure à ce qu'elle aurait dû être en raison des difficultés dans le domaine social et dans les livraisons d'acier. De plus, les constructeurs craignent des difficultés particulières dans la livraison des tôles spéciales nécessaires à la construction des grands pétroliers.

Le programme de modernisation des chantiers britanniques est considérable. Plus de 50 Millions de livres ont été dépensés depuis dix ans. Et 70 Millions seront investis d'ici quelques années.

## LES ETATS-UNIS

Les Etats-Unis conservent une partie de l'énorme capacité de construction qu'ils avaient créée pendant la

guerre (plus de 11 Millions de tonneaux lancés en 1943). Mais ils sont chers et ne peuvent pas être compétitifs sur le marché international. Aussi travaillent-ils en veilleuse.

Mais le Gouvernement de Washington soutient fermement ce département de l'activité nationale et, connaissant son énorme importance en cas de conflit, a passé commande de nombreux navires de guerre.

## LA REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE

La production de l'Allemagne augmente sans cesse. En 1957, lesancements ont marqué un accroissement de plus de 20 % sur 1956. En maintenant ce taux d'accroissement, la production de l'Allemagne de l'Ouest atteindrait bientôt celle de la Grande-Bretagne. Les chantiers allemands ont un débit considérable et leur indice de durée de construction est l'un des plus faibles. Cependant, les constructeurs de gros navires ont un carnet de commandes leur assurant cinq ans de travail et les constructeurs de navires moyens environ deux ans et demi. A concurrence de 75 %, ces commandes sont destinées à l'exportation : l'Allemagne de l'Ouest est, après le Japon, le plus gros exportateur de navires.

Les chantiers allemands paraissent se spécialiser de plus en plus. Les uns, tels le Kieler Howaldtswerke (le plus chargé en commandes, 2.235.000 tdw) préfèrent les gros pétroliers, d'autres, comme le Deutsche Werft (qui a la plus grosse production) s'intéresse aux navires à cargaison sèche, sous la forme de séries de dix navires ou davantage, de types standard propres à chaque chantier.

## LA SUEDE

Les chantiers Suédois ont accru leur production de 35 %. Leur coefficient de charge en commande est le

plus élevé après celui des chantiers Norvégiens. Leur programme d'extension, actuellement en cours, comporte une dépense annuelle supérieure à 8 Milliards de francs. Leur chiffre d'affaires représente environ 80 Milliards de francs par an, dont 60 % pour l'exportation.

D'autre part, la construction navale suédoise a une position très forte du fait de la neutralité observée par ce pays durant les deux guerres mondiales. Les salaires y sont très élevés.

### LA NORVEGE

La Norvège continue sa progression de façon remarquable. Cependant, la crise actuelle peut avoir des répercussions sur le programme d'expansion des chantiers norvégiens qui trouvait sa justification dans la satisfaction des besoins de l'armement national, l'un des plus importants du monde.

### L'ITALIE

Les plus grands chantiers italiens sont la propriété de l'Etat. Les salaires sont bas. Depuis cinq ans, l'activité des chantiers italiens est intense et l'on a constaté un très fort accroissement de la production.

### LE JAPON

Parmi les différents pays le Japon, plus que tout autre, retient l'attention. En 1957, et plus largement encore qu'en 1956, la production du Japon dépasse celle de la Grande-Bretagne. L'année 1957 a été une année de pleine activité, les chantiers pratiquant une semaine de 56-57 heures.

La construction navale japonaise est celle qui travaille le plus pour l'exportation : 70 % de la production est destinée à l'étranger, principalement aux armements américains et aux pavillons de complaisance. Mais, pratiquement, depuis septembre 1957, les commandes sont arrêtées ; des résiliations importantes semblent s'être produites (Deux millions de tonnes en port lourd).

Si la construction navale japonaise apparaît particulièrement vulnérable en raison de la croissance rapide de la production, un carnet de commandes encore considérable n'assurant qu'une charge de travail faible aux chantiers, la nécessité où ils sont de trouver des commandes en fait des concurrents particulièrement redoutables étant donné leur réseau d'exportation. Le Japon fait, en particulier tous ses efforts pour s'assurer une position privilégiée dans les nouveaux pays d'Asie

qui ont l'ambition de disposer d'une marine marchande puissante et qui présentent ainsi, pour l'avenir, le caractère de clients importants ; Inde, Indonésie, Philippines, Chine Populaire, Birmanie, Thaïlande, Iran et même U. R. S. S. L'activité du Japon se manifeste également dans de nombreux pays sous la forme d'offres d'aide technique. Ainsi au Brésil, les Japonais président à la construction de chantiers navals.

Devant la crise qui la menace, la construction navale japonaise bénéficie du soutien puissant de son gouvernement. Cette aide semble revêtir plusieurs formes : baisse du prix de l'acier, prêts à longs termes et à faible taux d'intérêt pour les navires d'un programme national.

Enfin les Japonais n'ont pas craint de créer à l'étranger plusieurs chantiers et de modifier totalement les vieux chantiers existants.

Telle est la perspective générale en matière de concurrence étrangère. Elle se révèle rude, mais normale et en fin de compte génératrice d'activités et de progrès.

### LES NAVIRES GEANTS

Il nous paraît nécessaire avant de conclure cet article de dire un mot des navires-géants. Avant la guerre, le pétrolier le plus gros du monde était un navire français l'« EMILE-MIGUET » de 21.340 tdw. En 1952, la France reprenait le record mondial du plus gros pétrolier avec le « BERENICE » de 32.000 tdw. Et, en 1957, des pétroliers de plus de 100.000 tonnes étaient commandés.

A l'heure actuelle les Armateurs paraissent plus réservés vis-à-vis de ces navires-géants. En pleine période de récession on considère que le tonnage le plus rentable est 65.000 à 70.000 tdw, car un tel navire peut encore traverser « léger » le canal de Suez, son retour s'effectuant alors en pleine charge par le Cap.

Mais quel sera dans dix ans le tonnage maximum des navires ?

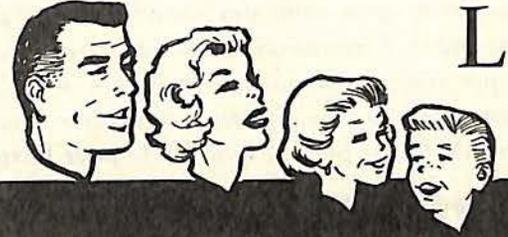
Cette question pose de sérieux problèmes à de nombreuses professions. Ce qui est certain, c'est qu'en France aussi bien que dans les autres pays, les chantiers s'organisent et s'équipent en vue de construire des navires de tonnage de plus en plus fort.

Aussi bien nous verrons dans un prochain article les problèmes spécifiques à la construction navale française.

Jacques PAGET.



POUR VOUS, MONSIEUR



## Conseils pratiques du Bricoleur

### COMMENT DEGELER UNE POMPE A EAU :

Si un prochain matin vous vous rendez compte que votre pompe à eau située à l'extérieur a gelé, malgré toutes les précautions que vous aviez prises, n'hésitez pas à employer le moyen suivant :

Introduisez dans le corps de lampe quelques cuillerées de sel de cuisine fin ou gros. Attendez un peu et ajoutez de l'eau chaude par petites quantités.

Pour éviter le gel, mettez donc le soir une ou deux cuillerées de sel dans les pompes, avant de les recouvrir pour la nuit.

### UNE ROUE DE BROUETTE A PEU DE FRAIS :

Savez-vous qu'avec un vieux pneu de scooter vous pouvez confectionner une roue pour votre brouette qui vous reviendra très bon marché.

Bourrez le pneu avec de la paille et serrez la partie qui normalement vient s'introduire dans la jante, entre deux disques de bois ou de métal, se boulonnant de part et d'autre d'un disque en bois intermédiaire d'un plus petit diamètre (ce qui permettra de former une gorge).

Ces disques qui forment jantes, sont percés au centre pour le passage d'un axe. Vous pouvez prévoir des roulements à billes, dans lequel passera l'axe de montage.

### COMMENT OBTENIR UN TABLEAU NOIR :

Si vous voulez un enduit très noir, bien mat, sur lequel la craie mord et trace bien, suivez le conseil ci-dessous :

— Noir de charbon ..... 10 gr.  
— Blanc d'Espagne ..... 10 gr.  
— Essence de térébenthine... 9 gr.  
avant de passer cet enduit ajouter 8 grammes de vernis copal blanc. Etendre cette composition sur la planche rendue auparavant bien unie. Passer au moins 3 couches en ayant soin de laisser sécher, pendant 3 jours au moins.

### PETITES ASTUCES :

Une capsule métallique de bouteille d'eau minérale dépourvue de son liège, fait un petit godet très pratique pour les couleurs ou l'exécution d'un raccord.

### Si vous changez d'adresse

ne manquez pas d'indiquer votre nouvelle adresse au Bureau du Personnel des Chantiers.

Si l'adresse à laquelle vous recevez cette revue est inexacte, demandez au Bureau du Personnel de la rectifier.

Vous qui faites votre Service Militaire nous espérons que ce premier numéro vous parviendra. Donnez-nous votre adresse militaire pour recevoir plus rapidement les autres.

### UN BON CIRAGE ECONOMIQUE FACILE A REALISER :

Faire fondre au bain-marie :  
— Suif de mouton ..... 125 gr.  
— Cire jaune ..... 30 gr.  
— Sucre en poudre ..... 5 gr.  
— Gomme arabique pulvéris. 5 gr.

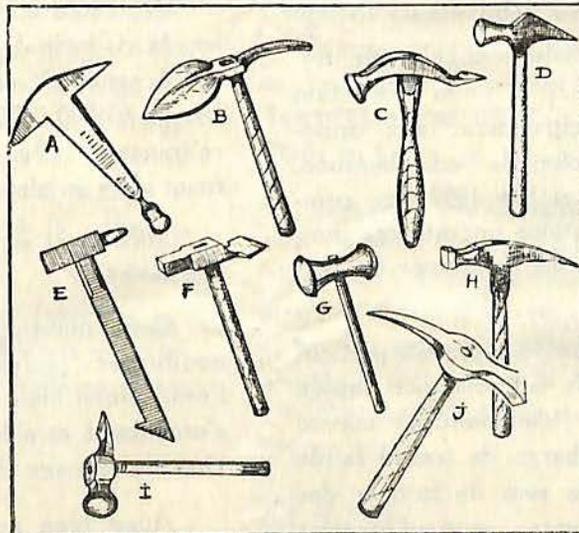
incorporer suffisamment de noir de fumée pour avoir un beau noir, cesser de chauffer, ajouter en remuant et en vous éloignant de tout foyer, un peu d'essence de térébenthine (25 gr.) et couler en pains.

Voici une façon originale de tenir vos pots de fleurs pour les peindre. Placez une boucle de cordelette arrêtée par un nœud dans le trou du fond, puis, suspendez le pot de fleurs, vous n'avez plus qu'à le peindre et le laisser sécher.

Un ressort à lame peut facilement être détrempe sur une longueur déterminée à l'avance, si on l'enfile au préalable dans une pomme de terre. Seule la partie à détremper doit dépasser hors du tubercule. Celui-ci par son inertie thermique, empêchera la chaleur de se propager dans le reste de la pièce. Cependant, l'opération devra être menée assez vivement.

### Savez-vous reconnaître ces marteaux ?

Voici dix marteaux appartenant à dix métiers différents. Etes-vous capable de les reconnaître ?



### REPOSES

A : Couvreur. — B : Paveur. — C : Cordonnier. — D : Horloger. — E : Pomplier. — F : Parqueteur. — G : Tanneur. — H : Géologue. — I : Ciseleur. — J : Maçon.

## NOTES DE LECTURE



Nous avons lu pour vous :

— « VOTRE PREMIERE VOILE », de Jean MERRIEN et « PETITS PORTS D'AZUR » du même auteur et de P. M. BOURDEAUX.

Voici deux livres remarquables ! Ils seront précieux pour tous les débutants qui savent mal ce qu'est un bateau et une voile. L'auteur construit votre bateau sous vos yeux, le met sur l'eau, l'emmène avec vous et vous initie aux mille secrets du vent et des flots (Editions DENOEL : 800 francs).

— « CANARD AU SANG » de Robert SABATIER. Un roman traité avec la simplicité des grands classiques. Une histoire à la fois tendre et cruelle, en tous cas toujours attachante (Albin MICHEL : 690 francs).

— « L'EXTREME-ORIENT SANS ETOILE ROUGE » par Yves GANDON.

Un livre vivant, documenté et parfois angoissant sur l'Asie et ses forces insoupçonnées. Il est indispensable pour comprendre les remous de notre monde moderne. (FAYARD Editeur : 650 francs).

### UN COSTUME BIEN COUPE

est un agrément de toutes les heures



Notre Choix nos Tissus nos Prix vous donneront entière satisfaction

**La Maison Bleue**  
9, RUE LAGANE (PRÈS L'ÉGLISE)  
LA SEYNE

# VIE DU FOYER

POUR VOUS, MADAME



## L'INDISPENSABLE TAILLEUR

C'est un lieu commun d'écrire qu'un tailleur est un meuble indispensable dans une garde-robe. Mais il faut pourtant le répéter car il ne faut justement pas se tromper dans le choix d'un tailleur. Disons d'abord qu'il ne faut jamais faire d'excentricité en faisant faire le tailleur. Ce n'est pas une petite robe d'été dont il sera sans importance qu'on en soit fatigué rapidement et qu'on pourra mettre au rebut ou porter seulement pour « ménager » chez soi. Un tailleur doit durer. Pour cela il ne faut pas trop le « typer » et ne pas suivre aveuglément la mode dans ce qu'elle peut avoir d'outré. Le secret est de rester classique en ayant l'air d'être à la page. Pour cela un boutonage strict, un petit col à cran, deux poches plaquées seront toujours dans la note ; la jupe sera droite avec un ou deux plis creux sur le côté, traitée le plus souvent dans le sens du fil du tissu.

Le choix de ce tissu est aussi très important. C'est le tweed venu d'Écosse qui reste la matière idéale pour un tailleur. Il est chaud, léger, confortable et se froisse peu. Evitez



Cette robe de Pierre Balmain a été spécialement conçue pour la femme active. Elle est en lainage gris, très sobre de ligne, malgré la taille remontée et quatre poches rapportées.

toutefois les gros tweeds très épais qui feront une jupe trop lourde. Réservez-les pour les manteaux. Si vous trouvez le tweed trop onéreux, choisissez de très belles draperies françaises de Roubaix et d'Elbeuf, qui feront très bien votre affaire. On fait aujourd'hui des gammes de coloris étonnantes et si vous voulez un tailleur habillé vous trouverez même

des tissus soyeux d'une souplesse qui vous enchantera.

Et maintenant, après ces quelques conseils, choisissez bien !

*Le petit mannequin.*

Avant l'achat de Tissus  
LAINAGE - SOIE  
et autres textiles  
Consultez les Spécialistes

**A LA BOULE D'OR**  
84 à 90, Cours Lafayette, TOULON

*Toujours moins cher  
à qualité égale*

### Les Recettes de la Cousine Armande

#### MOUSSE DE CHOU-FLEUR

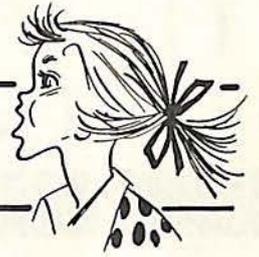
Eplucher un chou-fleur et le faire cuire 20 minutes dans de l'eau bouillante salée. L'égoutter et le réduire en purée avec une fourchette ou à la passoire.

D'autre part, faire bouillir un gros morceau de mie de pain dans un grand verre de lait. Lorsque le pain a absorbé tout le liquide, l'écraser également et le mêler au chou-fleur, ajouter un ou deux œufs entiers, du sel et du poivre, un peu de muscade râpée et un peu de beurre. Bien mélanger. Beurrer un moule à charlotte, y glisser la purée et faire cuire à four moyen pendant au moins 20 minutes.

Démouler sur plat creux et servir autour de ce pain de chou une sauce blanche mouillée, avec moitié lait, moitié eau de choux, et colorée avec un peu de purée de tomate.



# POUR L'ENFANT



## Les Aventures de Régis Rocket Cadet de l'espace

Nous commençons dans ce numéro les aventures de Régis Rocket, cadet de l'Espace. Régis est un enfant du siècle. Il est passionné de découvertes et de science. Vous allez le suivre dans ses aventures extraordinaires Régis Rocket sera votre ami et votre guide à travers les grands espaces sidéraux.



NOUS SOMMES EN L'AN 2020. LE "CADETS ASTRAL COLLEGE", A LA LOURDE TACHE DE FORMER LES FUTURS PILOTES INTER-PLANETAIRES...

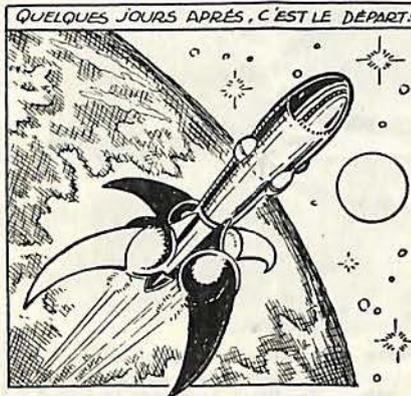


CE JOUR LÀ, DANS LE BUREAU DU DIRECTEUR...

ROCKET, EN TANT QUE MEILLEUR ELÈVE DE NOTRE COLLEGE, VOUS ÊTES DESIGNÉ POUR FAIRE PARTIE DE L'EQUIPAGE DE "MEDITERRANÉE" DERNIÈRE SORTIE DE NOS FUSÉES. VOICI LE CAPITAINE MARCY ET LE PROFESSEUR DARGET.



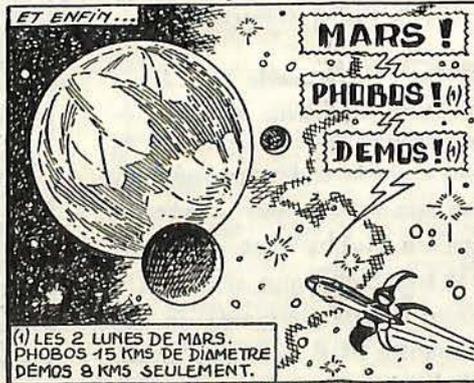
CES MESSIEURS SERONT VOS SEULS COMPAGNONS. LA MISSION QU'ILS ONT À REMPLIR, N'EST PAS DE TOUT REPOS. J'ESPÈRE QUE VOUS LES AIDEREZ DANS LA MESURE DE VOS MOYENS... BONNE CHANCE CADET ROCKET!



QUELQUES JOURS APRÈS, C'EST LE DÉPART!



LES DURS INSTANTS DU DÉCOLLAGE PASSÉS, LES TROIS PASSAGERS CONTEMPLENT, MUETS D'ADMIRATION, LE VASTE ESPACE QUI S'ÉTALE DE MILLE ET UNE ÉTOILES...



ET ENFIN...

MARS!

PHOBOS! (1)

DEMOS! (1)

(1) LES 2 LUNES DE MARS. PHOBOS 15 KMS DE DIAMÈTRE DEMOS 8 KMS SEULEMENT.

À SUIVRE.

## Le Pompon rouge a son histoire

Tous les enfants se sont costumés un jour en matelots. Ils ont fièrement arboré le pompon rouge qui est la marque de notre Marine. Connaissent-ils l'histoire de ce pompon ?

Elle est très simple. Autrefois dans la vieille marine à voiles les plafonds étaient très bas. (Ils ne sont d'ailleurs pas beaucoup plus haut sur un navire moderne). A cause de ces plafonds bas les matelots se cognèrent très souvent la tête. Ils avaient pris l'habitude de placer sur leurs bécots un tampon d'étope.

Peu à peu, ce tampon d'étope finit par faire partie de l'uniforme. Mais, comme l'étope a un aspect grisâtre et sale un Ministre de la Marine qui aimait les couleurs gaies décréta que le pompon serait désormais rouge... et obligatoire.

Mais l'histoire n'a pas retenu le nom de ce Ministre. C'est dommage. Et maintenant bonne chance à bord, futurs matelots et ne vous cognez pas la tête !

## LES MOTS EN CARRÉ

Les mots en carré sont des mots qui peuvent se lire aussi bien horizontalement que verticalement. Pour trouver ces mots, il faut que vous trouviez les réponses exactes à la charade ci-dessous.

Ma première ligne horizontale et verticale est une défense.

Ma seconde est une mer écumeuse...

... Dont ma troisième est un danger.

Ma quatrième ligne est de petite taille.

Et tâchez de ne pas aller dans ma cinquième.

Ne regardez pas trop vite la réponse qui est au bas à l'envers.

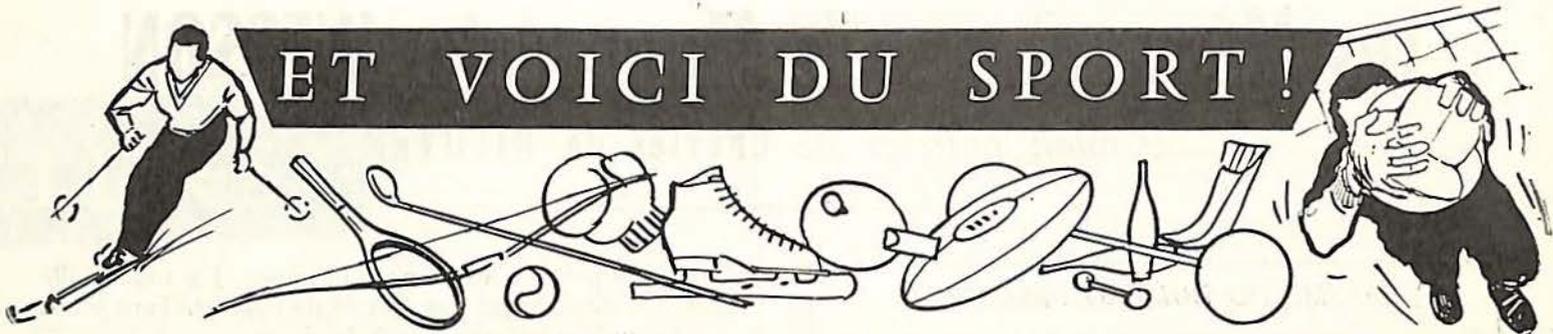
O	O	O	O	O
O	O	O	O	O
O	O	O	O	O
O	O	O	O	O
O	O	O	O	O

Réponse :

H E N E  
 N I V A N  
 F E C I E  
 O C E A N  
 O R N E

## Attention aux sacs en plastique

Ne laissez pas votre enfant, ou votre petit frère ou votre petite sœur s'amuser avec ces sacs en matière plastique transparent ou non, qui enveloppent de nombreux produits vendus dans le commerce. En effet, plusieurs accidents graves sont arrivés. L'enfant pour jouer y enfourne sa tête. Or, il arrive que la chaleur de l'haleine ait pour effet de lui mouler étroitement le plastique sur le visage. Le nez et la bouche ne peuvent plus respirer et l'enfant suffoque rapidement si vous n'êtes pas là pour lui retirer ce masque. Donnez-lui plutôt un sac en papier qui peut gonfler et faire éclater. C'est plus bruyant, mais bien moins dangereux.



# ET VOICI DU SPORT!

## BONS DIRIGEANTS... ESPECE RARE

par J. SARTI

Ce n'est un secret pour personne, sur le plan national nous manquons de dirigeants sportifs et l'A.S.F.C.M. n'échappe évidemment pas à cette règle.

Le problème reste pourtant très important, car il touche à l'avenir du sport en général et à celui de notre Société en particulier.

Voyons donc ce qui rebute tant de bonnes volontés et quelles sont les qualités maîtresses du vrai dirigeant.

Etre dirigeant c'est, avant tout, devenir le bouc-émissaire et accepter toutes les critiques de ceux qui forment ce qu'on appelle une section, un club ou une société.

Le dévouement doit être sa plus grande qualité. Bénévole, il ne travaille que pour le seul bénéfice du club et sa seule satisfaction reste celle du devoir accompli.

Le dirigeant doit pouvoir assumer, sans défaillance, la gestion de la Société, ce qui n'a pas toujours un caractère sportif.

C'est ainsi que les soucis d'impôts, assurances, courrier, locations d'immeubles ou de terrains, réparations, trésorerie, archives, publicités et autres charges bureaucratiques ne lui laissent pas beaucoup de loisirs.

Le dirigeant doit, de plus, faire preuve de qualités sportives et améliorer ses connaissances techniques, car bien souvent il lui faudra suppléer à la défaillance d'un entraîneur que le Club ne peut se payer.

Enfin, le dirigeant doit être psychologue et c'est là, je crois, sa principale qualité en vue de la réussite.

Savoir connaître ses hommes, savoir se faire comprendre d'eux en les comprenant avant qu'ils n'aient manifesté le moindre désir, telles sont les conditions essentielles qui font le parfait dirigeant sportif.

Il lui faut aussi penser à sa relève et former son successeur à son image. Car, bien souvent, le dirigeant pense à former « un jeune », pour renforcer son équipe supérieure, mais néglige son propre remplacement.

Nous avons dit, plus haut, que la seule satisfaction du dirigeant reste celle du devoir accompli, ce sont donc les membres de la Société qui doivent lui prodiguer cette récompense ; hélas, combien de fois se trouve-t-il payé d'ingratitude et alors il se décourage !

Si les résultats obtenus par sa société sont bons le mérite en reviendra toujours aux athlètes, mais que le succès baisse, ou que quelque chose ne tourne pas rond, alors, un seul responsable : « Le dirigeant ».

Le seul fait de mécontenter ou de laisser sur la touche un joueur, implique aussitôt les pires critiques, qui, sous forme de potins, ne manquent pas de saper l'autorité du dirigeant et par là, la bonne marche du club. C'est donc encore à lui qu'il faut demander d'entretenir une ambiance au sein de son club et de sauvegarder par tous les moyens l'indispensable lien de camaraderie entre tous les membres.

Alors, me direz-vous, comment faire

## AUTOUR DU BALLON OVALE

La saison actuelle a commencé très tôt puisque le 31 Août notre glorieux voisin du R. C. TOULONNAIS venait ouvrir la saison au Stade Victor MARQUET. Mais, l'événement majeur de ce début de saison s'est situé le 21 Septembre avec la venue du S. C. de GRAULHET nanti d'un palmarès élogieux puisque demi-finaliste du championnat de France Division Nationale en 56-57 et 17<sup>e</sup> club Français la saison dernière. A remarquer que cette grande équipe a tenu ses promesses et est venue avec son équipe au grand complet commandée par l'international PAUTHE.

### LE PROCHAIN CHAMPIONNAT

#### DE FRANCE

Il se disputera en 12 poules de 6 dont seront qualifiés les 2 premiers de chaque poule et les 8 meilleurs troisièmes pour la suite du championnat.

Notre équipe aura pour adversaires : BEDARRIDES, VOIRON, PEZENAS, GIVORS, LANCEY. Le premier match de championnat a eu lieu le 19 Octobre contre BEDARRIDES au Stade Victor MARQUET.

Nous avons été vainqueurs par 6 à 5.

L'Equipe Réserve disputera le championnat de Provence des équipes II et le championnat 5<sup>e</sup> série en compagnie d'AIX, R.C. CORSE, S.M.U.C., NICE, HYERES et le R. C. TOULON (R). Ce championnat a débuté le 12 Octobre.

Nous avons fait match nul avec l'équipe 1<sup>re</sup> de Six-Fours 3 à 3.

pour éviter tous les déboires de cette espèce rare que restent les dirigeants ? S'il n'y avait pas tous ces déboires, le métier de dirigeant se trouverait vite encombré.

Mais, si tous les membres d'une société s'inspiraient des conseils suivants (que nous avons puisés dans « Basket-Ball »), les choses seraient certainement plus faciles pour les dirigeants :

« Si vous désirez critiquer ce qui a été fait ou proposé, faites-le pendant la séance, franchement, que cette critique ne soit pas négative. Proposez une solution destinée à remplacer celle que vous attaquez ».

« N'exigez pas du Président, du Secrétaire ou des Membres du bureau une perfection impossible, persévérez, travaillez, au besoin à améliorer les choses ».

C'est grâce à ces principes et en ne perdant jamais de vue que « Le Sport est un jeu qui met en action les muscles, dans un but d'amélioration physique et morale », que nous trouverons encore et toujours de bonnes volontés et, avec elles, de bons dirigeants.

Les Juniors sont la vie d'un club et il est vraiment regrettable que dans une ville de plus de 30.000 habitants et dans notre chantier de plus de 3.000 travailleurs, les jeunes gens ne soient pas plus portés vers le sport. Dans notre chantier avec toute cette jeunesse travailleuse, nous devrions avoir plusieurs équipes de Juniors de tous les sports. Et nous pourrions jeunes gens de vous lancer cet appel en vous demandant de vous faire inscrire en grand nombre auprès des responsables des sports que vous désirez pratiquer.

Pour en revenir à nos Juniors, ils disputeront le championnat de Provence qui est qualificatif au championnat de France.

### L'ENTRAINEUR PINARDEAU

L'entraînement des joueurs est toujours confié au sympathique PINARDEAU dénommé par ses joueurs « ZIZI ». Il occupa pendant plusieurs années le poste de 3<sup>e</sup> ligne au sein du R. C. TOULON. A ce poste il fut un des meilleurs que le R. C. T. a possédés. De grandes amitiés l'amènerent à LA SEYNE et il porta, comme de juste le maillot local.

Un stupide accident contre CHATEAU-RENNARD (fracture du tibia) vint stopper sa carrière. PINARDEAU raccrocha mais le virus du rugby est ancré dans le cœur de tous ceux qui l'ont pratiqué. Le jour où l'on ne joue plus, on devient entraîneur.

Entraîner son ancienne équipe, c'est toujours en faire partie.

LA SEYNE possède en lui un conseiller avisé qui saura les conduire dans le championnat. Grand attaquant et grand défenseur il leur inculquera cette volonté de vaincre qui était et qui est toujours la sienne chaque fois qu'il pénètre sur le stade.

Dans sa lourde tâche il est aidé par le sympathique GAILHAC qui prendra sans doute l'entraînement des Juniors en main.

### LES JOUEURS

Nos dirigeants comptaient sur deux équipiers premiers du R. C. TOULON : les joueurs SANTILLO et DEU qui avaient signé une demande de mutations en faveur de notre club. Ces deux joueurs ont renié leur signature et restent au R. C. T. où l'avoine est meilleure.

Malgré ces défections notre section « RUGBY » peut voir l'avenir meilleur que les années précédentes et espérons que les joueurs suivront l'exemple de PINARDEAU en mettant tout leur cœur à remporter de nombreuses victoires qui les mèneront très loin, sur la route du championnat.

# Les Méaventures de Marmaduke WESSON

Roman policier de Charles de RICHTER

## RESUME DU NUMERO PRECEDENT

Mr Marmaduke WESSON est caissier dans une banque de Margate en Angleterre. Il habite Birchington, une localité voisine et même une vie rangée. Il est seulement secrètement amoureux d'une jeune fille du pays, Betty SPRINGFIELD. Un matin il trouve la porte de son garage défoncée, le coffre-arrière de sa voiture (une Bébé-Austin) a été ouvert et tous les outils éparpillés. Mais rien n'a été volé. Marmaduke est perplexe. C'est à cet instant qu'arrive Betty SPRINGFIELD.

— Et alors, Mar ? commença-t-elle, comment se fait-il qu'on ne vous ai pas vu au Service Divin ?

De la main il lui désigna la porte ouverte du garage et lui expliqua :

— Impossible, Miss Springfield. J'allais m'y rendre quand je me suis aperçu d'une chose terrible.

Elle fronça les sourcils et le regarda fixement.

— Quoi donc, Mar ?

— Que la porte de mon garage était défoncée et que l'on m'avait cambriolé cette nuit !

Du coup, ce fut de l'intérêt qui flamba dans ses yeux.

— Cambriolé ! Oh Mar, racontez-moi vite ça. On ne vous a pas volé la Bébé-Austin au moins ?

Il tint à la rassurer sur ce point.

— Non, non, l'Austin est toujours là. Heureusement. J'ai peut-être même eu tort de parler de cambriolage attendu qu'on n'a absolument rien pris.

Elle le regarda d'un air sévère.

— Qu'est-ce que vous me chantez alors ?

Il se hâta de démontrer sa bonne foi.

— N'empêche que l'on a forcé ma porte, que l'on a tout sorti du coffre à outils et que, depuis une demi-heure je me creuse la cervelle pour arriver à comprendre ce que cela veut dire !

Elle réfléchit quelques secondes, puis hasarda :

— Vous êtes sûr d'avoir bien fermé votre porte hier soir ?

— Absolument.

Elle traça un cercle sur le sable de l'allée, hésita, puis se lança :

— Et... vous n'aviez pas bu... avec quelques amis ?

Il protesta avec indignation :

— Je ne bois jamais. Vous le savez tout de même bien ?

Elle approuva en riant.

— C'est vrai, j'avais oublié, pardon. Et vous avez procédé à une visite domiciliaire sérieuse ?

— La police n'aurait pas fait mieux. J'ai tout fouillé et je n'ai absolument rien trouvé de suspect. Tout y est.

Sa curiosité féminine prit le dessus :

— Voulez-vous que nous y jetions un petit coup d'œil ensemble, Mar ?

Elle n'attendit pas la réponse et arrivée dans le petit garage s'arrêta devant la Bébé Austin. Marmaduke Wesson avait déjà tout remis en place et elle fut déçue. Elle aurait aimé pouvoir ainsi exhiber sa perspicacité.



Dessin de ZVEG

Elle allait prononcer quelque phrase banale pour couvrir sa déconvenue, quand brusquement un souvenir lui revint.

— Oh ! à propos, Mar, s'exclama-t-elle, ça ne vous ferait rien de me rendre la paire de gants que j'avais l'autre jour pour aller à Canterbury ?

Il ouvrit de grands yeux, mais elle poursuivit :

— Je les ai ôtées quand nous avons été prendre le thé, et en remontant dans la voiture je les ai glissés dans la poche de la portière. Vous permettez ?

Elle grimpa sur le marche-pied, et se penchant par-dessus le volant, atteignit la poche en question. Elle n'y eut pas plutôt fourré la main qu'elle émit un petit cri : elle venait bien de trouver sa paire de gants,

## Les Mésaventures de Marmaduke WESSON

mais, avec elle, glissée entre les gants, elle avait senti autre chose : une lettre.

Elle attira le tout et regarda Marmaduke Wesson en souriant :

— Oh ! Mar, est-ce donc parce qu'il y a des choses que vous ne pouvez pas me dire de vive voix que vous me les écrivez ?

Devant le regard ahuri de Marmaduke Wesson, elle s'impatienta :

— Car enfin, elle est bien de vous cette lettre ?

Elle libéra la lettre des gants, et, à bout de doigts, la fit danser devant ses yeux.

— Mais, mais, Miss Springfield, prononça-t-il d'un air gêné, je vous jure que vous faites erreur ? Jamais de ma vie je n'aurais...

Elle lui lança la lettre et se mit à rire d'un rire forcé.

— Alors, tant pis. Reprenez-la puisqu'elle vous appartient. D'ailleurs, vous voyez bien que je plaisantais.

Furieux de l'incident, il saisit la lettre et allait la fourrer dans sa poche quand il se ravisa. Il venait d'avoir la brusque révélation qu'il ne connaissait pas cette enveloppe et que ce n'était certainement pas lui qui l'avait casée dans sa cachette. Il porta les yeux sur sa souscription et se mit à trembler.

— Miss Springfield ! croassa-t-il d'une voix blanche.

Elle leva vers lui les yeux qu'elle avait tenus baissés au sol.

— Quoi donc ? interrogea-t-elle.

— Miss Springfield, continua-t-il en lui montrant la lettre qui tremblait dans sa main, regardez ! mais regardez ! qu'est-ce que cela ?

Elle lui obéit et, à son tour, reçut un petit choc, sans pourtant se mettre à trembler.

La lettre, en effet, était adressée à Marmaduke Wesson et portait la mention : « Très urgente ».

Ce fut elle qui se remit la première :

— Eh bien, ouvrez pour voir ce qu'il y a dedans ! dit-elle.

On aurait dit qu'il ne parviendrait jamais à se décider et ce fut elle qui agit à sa place.

— Donnez, dit-elle. Ma parole, vous tremblez tellement que vous seriez capable de tout déchirer.

Elle ouvrit l'enveloppe et en ayant sorti une feuille pliée en deux en prit connaissance. Marmaduke Wesson, qui l'observait anxieusement, lui vit réprimer un petit haut-le-corps, tandis que son front se barrait d'un pli.

— Bizarre ! prononça-t-elle d'une voix étrange.

— Qu'est-ce que c'est ? Qu'est-ce que c'est ? supplia-t-il. Mais lisez, pour l'amour du ciel !

Elle lut d'une voix qui, tout de même, n'était pas aussi calme qu'à son accoutumée :

« Ça a été adroitement combiné ; mais si tu as cru nous rouler, te voilà détrompé. Nous avons retrouvé ta piste, et maintenant, nous ne te lâcherons plus. Ou bien tu nous rendras ce que tu nous a subtilisé ou tu supporteras les conséquences de ton acte. Ceci est un simple avertissement ; nous passerons bientôt à l'ac-

tion. Tu verras que nous n'hésitons devant rien. Même « pas devant la mort. Réfléchis ».

Il y eut un moment de silence tragique où le chant même d'un bouvreuil, perché dans un peuplier, parut se voiler. Le cœur de Marmaduke Wesson battait comme une bielle de locomotive. Quant à Miss Springfield, elle demeura les yeux fixés sur le papier comme si la solution du mystère se fut trouvée entre les lignes.

— Mon Dieu ! mon Dieu ! gémit Marmaduke Wesson, qu'est-ce que cela peut bien signifier ?

Devant le mutisme de Miss Springfield, il se tordit les mains.

l'autre jour, dans le « Morning News » il y avait l'insolite mot de ce message. Ils ont certainement dû se tromper. Il doit s'agir d'un autre.

Miss Springfield lui désigna l'enveloppe.

— Peut-être. En tous cas, c'est bien votre nom qu'on a mis là-dessus. Vous ne vous connaissez pas d'ennemis ? Pas d'envieux ?

Tout en entraînant Miss Springfield hors du garage, car il sentait le besoin d'un peu d'air frais, Marmaduke Wesson secoua la tête.

— Aucun, Miss Springfield. Vous le savez vous-même, je suis aimé de tous et respecté.

Elle parut gênée pour formuler sa pensée ; pourtant après une courte hésitation, elle se décida :

— Vous n'auriez par hasard rien commis à la banque qui aurait pu susciter contre vous une animosité policière ?

Il la regarda sans bien comprendre.

— Que voulez-vous dire ?

— Mon Dieu, j'ai lu dans les journaux des histoires de malversations, de détournements...

Il eut un cri angoissé :

— Miss Springfield !

Elle se hâta de traiter la chose à la légère :

— Oh, ce sont des choses qui arrivent.

— Car je vous jure que je ne comprends pas un mot de ce que racontent les journaux, c'est l'histoire d'un homme qui aimait une femme bien au-dessus de lui, alors, comme sa passion était trop forte, il a volé 10.000 livres pour s'acheter un yacht. Il s'est fait pincer et a récolté deux ans de hard-labour. Je suis certaine qu'à sa sortie ils se marieront et seront parfaitement heureux.

Marmaduke Wesson porta la main à son front, comme si cette seule idée l'eut rendu presque fou.

— Mais je n'aime personne, Miss Springfield !... c'est-à-dire si... mais pas au point de voler 10.000 livres. Pas même une. J'ai payé l'Austin avec mes économies et quand à faire du hard labour...

Il frissonna à cette évocation et Miss Springfield haussa les épaules.

— Tant pis ! dit-elle.

Il s'effara :

— Pourquoi tant pis ?

— Parce que cela nous aurait donné une base de quoi partir, tandis que maintenant, je ne vois rien, absolument rien !

(A suivre).

# SAVEZ-VOUS QUE...?



*Mes violons d'Ingres*

**Edmond CHRISTOL**

*Poète*

Nous présentons aujourd'hui M. Edmond Christol, le sympathique chef du Service Apprentissage et dont personne n'ignore, aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, qu'il est un vrai poète.

Edmond Christol est un Nimois qui publia, très jeune, des poèmes dans une revue qui s'appelait "Théâtre", puis dans "Le Républicain d'Uzès". En 1934, les éditions Péladon (d'Uzès) publièrent une plaquette de poèmes intitulée "Au Confessionnal du Cœur", d'après le vers célèbre de Beaudelaire, qui dénotait une grande sensibilité et un sens aigu du rythme.

En 1942, Edmond Christol obtenait le prix Jean Aicard avec une mention honorable de l'Académie du Var. Et, en 1958, une plaquette envoyée à "Regain", sous le titre de « Les Horizons Perdus », lui valait une mention très honorable.



Edmond Christol a publié aussi un roman : "Scrupules" et six nouvelles parus dans "Le Républicain d'Uzès".

Enfin, il est l'auteur de deux pièces de théâtre en vers : "Le magnifique émoi" en trois actes et "Solange" en un acte, qui verront peut-être un jour les feux de la rampe.

— Quels sont vos poètes préférés ? avon-nous demandé à Edmond Christol.

— Tous les symbolistes, d'abord, et surtout Beaudelaire et Verlaine. Ce qui ne veut pas dire que je dédaigne les parnassiens. Heredia a écrit de bien belles choses.

— Et Mallarmé, Valéry ?

— Leur forme est la perfection, mais pour moi ils sont un peu froids. J'aime par dessus tout l'harmonie, la musique du vers.

— Vous travaillez encore ?

— Oui, mais moins que dans ma jeunesse. Il faut d'abord vivre. Et on ne vit pas de poésie !...

## LE CANAL DE SUEZ ET LES F. C. M.

Le percement de l'Isthme de SUEZ fut pour la Société des F.C.M. l'occasion de nombreuses et importantes fournitures faites, tant à la Compagnie Universelle du Ca-

nal, qu'aux entrepreneurs des travaux. Elle livra ainsi entre 1863 et 1868 trente deux dragues avec leurs appareils de service, grues, élévateurs, longs couloirs, en tout, environ 20.000 tonnes de tôle.

Il y a lieu de rappeler que l'adoption du grand couloir rattaché directement à la drague pour l'écoulement de ses déblais et leurs répartition sur les berges a été imaginée pour les travaux du Canal de SUEZ.

C'est à la Société des F.C.M. et à M. Alexandre LAVALLEY que revint l'honneur de cette création du long couloir qui a reçu depuis lors de si diverses applications et a exercé une si grande influence dans l'exécution des travaux publics à la fin du siècle dernier.

L'organisation, à PORT-SAID, de vastes ateliers fut nécessaire pour monter sur place ces divers engins qui devaient être livrés prêts à fonctionner. Ces importantes opérations furent conduites avec autant d'énergie que de succès par M. Paul CARLE, qui devint, par la suite Ingénieur en Chef à PARIS.

Une grande partie des engins employés pour l'approfondissement du Canal de SUEZ et son entretien ont aussi été construits par les F. C. M.

Notre Société a notamment fourni à la Compagnie du Canal de SUEZ une drague avec un long couloir de 100 mètres et, en 1908, des dragues à godets, malaxeuses et refouleuses, des bateaux citernes, un chaland pompe atelier, des pilotes, etc..

Comme on peut en juger, notre Société possédait déjà en 1868 un potentiel de production très important.

### UN PEU D'HISTOIRE

*L'épidémie de choléra de 1865, fut sensiblement ressentie dans notre entreprise.*

*A LA SEYNE l'invasion du fléau fut si soudaine que la population terrifiée abandonna en masse la ville, pour se réfugier dans la campagne environnante. Les Chantiers qui au mois de Septembre comptaient un effectif de 2.300 hommes, tombèrent brusquement à 740 et il fallut plus d'un mois pour que l'activité normale revint aux F.C.M.*

*Les pertes furent heureusement peu nombreuses, grâce aux mesures qui furent prises et au dévouement du personnel des cadres.*

*Des médailles d'or furent à cette occasion attribuées à Monsieur VERLAQUE, alors Ingénieur en Chef et à Monsieur PICARD, agent administratif des Chantiers de LA SEYNE.*

Voici les trois dernières strophes d'un poème écrit en Juin 1956 à l'occasion du centenaire des F.C.M. et intitulé "Navires".

Navires de tous temps, vaisseaux de toutes [races,  
Caravelles bombant vos carènes d'azur,  
Vous qui tourniez en rond dans la Mer [des Sargasses,  
« Vous, engins sidéraux, espoir du temps [futur,  
Vous qui naîtrez toujours de la peine des [hommes,  
Apportez notre joie à nos frères vivants...  
Dites-leur notre amour, dites-leur que [nous sommes

Aussi ballotés par les vents !  
Comme vous qui cherchez votre route sur [l'onde

Navires ! nous cherchons encore notre [chemin...

Vous nous avez permis de découvrir le [monde

Que ce monde soit beau, pacifique et [humain.

# L'AVENTURE ET LA MER

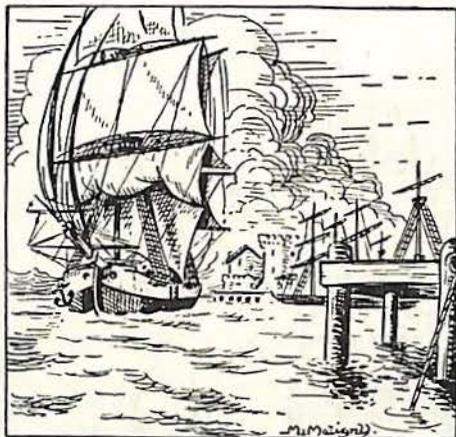
Dessins de MARIGNY

AUTOUR DU MONDE  
AVEC  
LA PÉROUSE



1741 - 1788

NÉ A ALBI EN 1741, JEAN FRANÇOIS DE GALAUP, COMTE DE LA PÉROUSE, FIT CARRIÈRE DANS LA MARINE ROYALE ET Y FUT REMARQUÉ POUR SON CIVISME ET SON HUMANITÉ...



... C'EST POURQUOI, IL FUT CHARGÉ PAR LOUIS XVI D'UNE MISSION D'EXPLORATION DE TROIS ANS. IL QUITTA LA FRANCE AVEC DEUX FRÉGATES: L'ASTROBALE ET LA BOUSSOLE. CE FUT UN INTERMINABLE ET TRAGIQUE VOYAGE...



... LES DEUX FRÉGATES ABORDERENT LE PACIFIQUE, TOUCHÈRENT FORMOSE ET, LONGEANT LA CÔTE CHINOISE, FRANCHIRENT LE DÉTROIT DE CORÉE. C'EST AINSI QU'ELLES ARRIVÈRENT DEVANT UNE CÔTE FROIDE ET DÉSOLÉE: LE KAMTCHATKA...



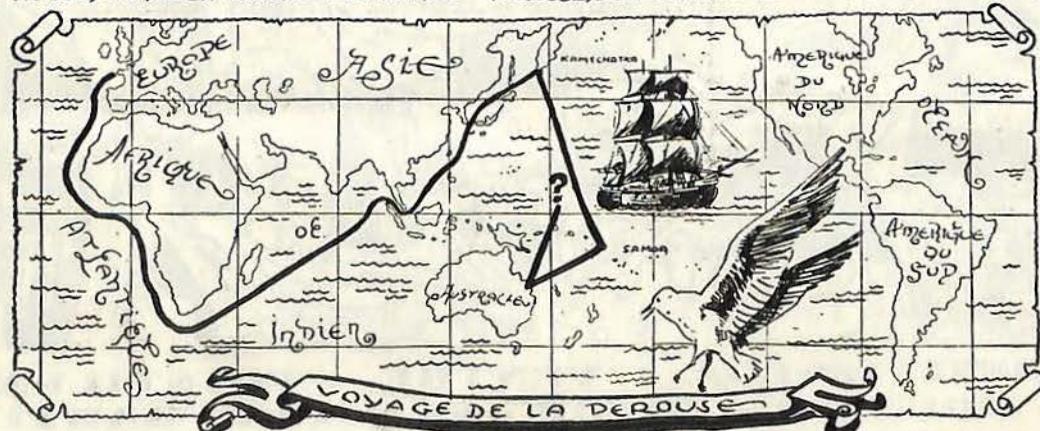
L'EXPÉDITION FUT RECUE PAR LE GOUVERNEUR DU PAYS ET C'EST LÀ, QU'UN COURRIER VENANT D'EUROPE, ANNONÇA À LA PÉROUSE SA NOMINATION DE CHEF D'ESCADRE. PUIS, LES NAVIRES LEVÈRENT L'ANCRE ET, CAP AU SUD, CINGLÈRENT À TRAVERS LE PACIFIQUE.



UNE TERRE FUT EN VUE. C'ÉTAIT L'ARCHIPEL DES SAMOAS. LÀ, LES INDIGÈNES, D'ABORD AMICAL, LES ATTAQUÈRENT. DE L'ANGLE, LE SECOND DE LA PÉROUSE FUT TUÉ AINSI QUE VINGT ET DEUX HOMMES D'ÉQUIPAGE LA PÉROUSE, S'OPPOSA AUX REPRESAILLES...



ILS REPARTIRENT ET GAGNÈRENT L'Australie. S'Y ÉTANT RAVITAILLÉE, L'EXPÉDITION S'AVANCE VERS LE NORD, VOYAGE SANS RETOUR CAR NUL NE REVIT JAMAIS UN SEUL DE SES MEMBRES...



C'EST EN VAIN, QUE LOUIS XVI, FIT ORGANISER DES RECHERCHES. CE NE FUT QUE BEAUCOUP PLUS TARD, EN 1828, QUE DUMONT D'URVILLE RETROUVA LES DÉBRIS DES DEUX FRÉGATES ET EN RAMENA UNE GRANDE PARTIE EN FRANCE. QU'ILS FIGURENT ENCORE DE NOS JOURS, AU MUSÉE DE LA MARINE AU LOUVRE. QUAND AU MALHEUREUX LA PÉROUSE ET SES COMPAGNONS, ON SU, QU'ILS AVAIENT ÉTÉ MASSACRÉS PAR LES SAUVAGES DE VANIKORO, PETITE ÎLE DE LA POLYNÉSIE, Océanie... **FIN**



# HISTOIRE DE RIRE



— Mon regretté mari était un grand chasseur, mais sa vue n'était pas très bonne.



Tiens ! Voilà la facture du gaz ! Regarde ce qu'il nous coûte ton dernier suicide...



— Excusez-moi, je croyais tirer sur un perdreau.

## Visages de la Maison : CEUX DE LA CANTINE



De gauche à droite : **HONORINE - OLGA - VENTRE - COUSTILLAS  
MARIE-LOUISE - MOUNIER - TOTOR - SANTINA - MARTIN**

# Comment fonctionne la Retraite <sup>U N I R S</sup>

Depuis le 1er janvier dernier, tous les membres du personnel qui n'étaient pas déjà affiliés à un régime complémentaire de retraites par répartition, ont été inscrits au régime U.N.I.R.S.

Comment ce régime fonctionne-t-il ?

Le régime U.N.I.R.S. est un régime de retraites complémentaires, c'est-à-dire que les retraites qu'il verse s'ajoutent à celles de la Sécurité Sociale : un retraité ayant cotisé pendant 30 ans à la Sécurité Sociale recevra de celle-ci environ 40 % de son salaire d'activité, il recevra en outre de l'U.N.I.R.S., 20 % de ce salaire, soit au total, 60 %.

Le régime U.N.I.R.S. est un régime de retraite par répartition. Il existe 2 sortes de systèmes de retraites :

— La CAPITALISATION. Dans ce système chaque cotisant possède un compte individuel, semblable à un livret de Caisse d'Épargne, dans lequel sont inscrites les sommes versées à son nom. Ces sommes, et les intérêts qu'elles produisent, forment un certain capital qui, au moment du départ en retraite, est transformé en rente viagère.

— La REPARTITION. Dans ce système l'ensemble des cotisations versées par tous les adhérents en activité, est distribué chaque année aux retraités. C'est la solidarité qui joue, les cotisations des jeunes assurant aux vieux leurs retraites.

Un régime de répartition comme l'U.N.I.R.S., présente par rapport à la capitalisation, deux avantages majeurs. Il permet de verser, immédiatement, des retraites même aux vieux ouvriers qui n'ont jamais cotisé (l'U.N.I.R.S. leur demandait seulement d'avoir travaillé dix ans dans une entreprise, versant maintenant des cotisations, et ce délai vient même d'être abaissé à 3 ans), il offre, d'autre part, la garantie que le montant des retraites variera toujours de la même façon que les salaires, ce qui écarte le risque

d'une perte de valeur de la monnaie, comme celle que nous avons connue dans le passé.

A l'U.N.I.R.S., les retraites ne sont, donc, pas calculées directement en francs, mais d'abord en « points », le montant de la retraite étant égal au produit du nombre de points attribués au retraité par la valeur du point de retraite.

Cette valeur du point varie chaque année en fonction, à la fois du montant total des cotisations recueillies par le régime et du montant total de points de retraites attribués à l'ensemble des retraités. (Il est, en outre, tenu compte dans une certaine mesure de la nécessité de constituer des réserves pour l'avenir, car le nombre de personnes âgées et par conséquent des retraités doit s'accroître dans les prochaines années, tandis que le nombre des actifs restera le même). La valeur du point qui était de 16 francs à l'origine, vient, ainsi d'être portée à 17 fr. 60 à compter du 1er Octobre 1958.

La documentation remise à chacun, au début de l'année, permet de calculer exactement le nombre de points de retraite attribués pour chaque année de travail effectuée dans une entreprise adhérente au régime. Rappelons simplement que :

— Les retraités ayant quitté l'entreprise avant le 1er janvier 1949 ont droit forfaitairement à 128 points par année de serv. ce.

— Pour tous les autres participants, actifs ou retraités, les points sont calculés en fonction de leurs salaires : d'après les salaires perçus au cours de l'année, pour les années postérieures au 1er janvier 1958 — d'après les salaires des années 1955, 56, 57 ou des trois dernières années de travail avant l'âge de 65 ans, pour les années antérieures au 1er janvier 1958.

Pour transformer les salaires en points de retraite, il faut les multiplier par le taux de cotisation (4 % aux F.C.M.) et les diviser par le « salaire de référence » afférant à l'année au cours de laquelle ils ont été gagnés. Ce salaire de référence, calculé tous les ans, est destiné à rendre à peu près comparables d'une année à l'autre les salaires gagnés.

Pour les dernières années les salaires de référence ont été ainsi fixés :

1955	.....	35
1956	.....	100
1957	.....	107

— Les périodes de maladie, d'accident ou d'invalidité, supérieures à 3 mois, donnent lieu à attribution gratuite de points. Des vérifications peuvent toutefois être effectuées et il est conseillé à tous de conserver soigneusement les feuilles de décompte de prestations maladie ou accident, remises par la Sécurité Sociale ou la Mutuelle.

Des entreprises de plus en plus nombreuses adhèrent chaque jour à l'U.N.I.R.S. qui va bientôt compter un million de participants. Cette extension du régime lui confère une grande solidité, et représente un avantage important pour les cotisants et les retraités dont les années de travail dans un nombre de plus en plus grand d'entreprises donneront lieu à attribution de points.

## LA CONCORDE

COMPAGNIE D'ASSURANCES CONTRE  
LES RISQUES DE TOUTE NATURE

Société Anonyme au Capital de 800.000.000 de Francs (entièrement versé)  
Entreprise privée régie par le décret-loi du 14 Juin 1938

**Branche**  
**Assurances Transports**

5, rue de Londres  
- PARIS - IX<sup>e</sup> -

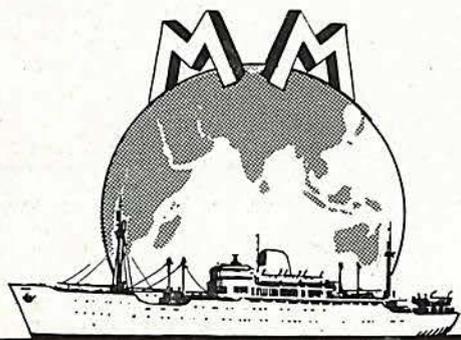
Tél. : TRinité 82-50

Té.égr. : TÉLEX 21.734 CONCORDE - PARIS

*Boucherie Chevaline*

**Jean IAFRATE**

Rue République - La SEYNE

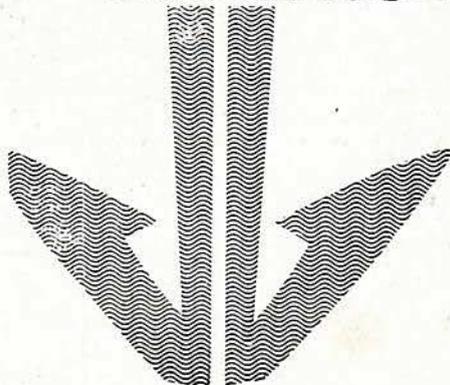
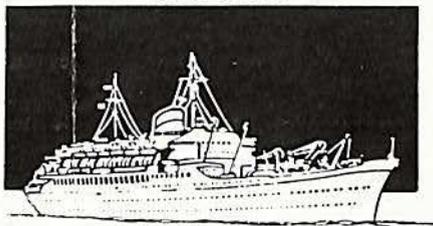
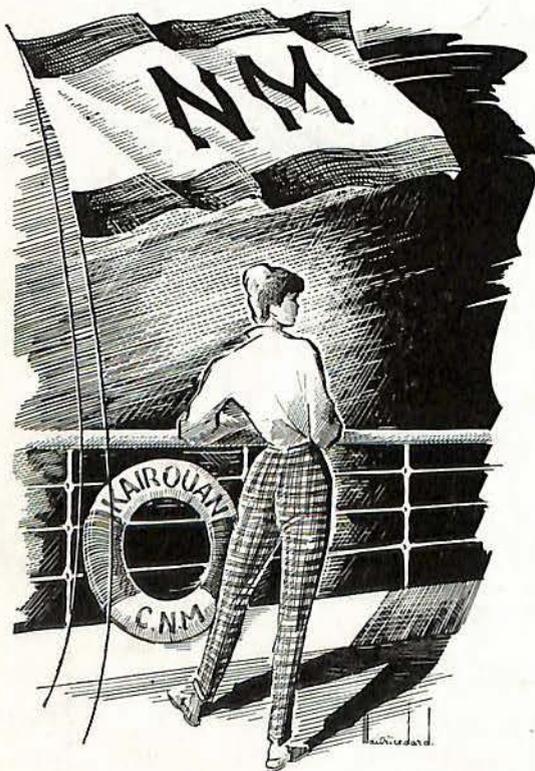


**PROCHE-ORIENT**  
**INDE - PAKISTAN - INDOCHINE**  
**EXTRÊME-ORIENT - AUSTRALIE**  
**OCÉANIE - MADAGASCAR**  
**LA RÉUNION - AFRIQUE ORIEN-**  
**TALE ET DU SUD**

**MESSAGERIES MARITIMES**

12 B<sup>d</sup> de la Madeleine - PARIS - Tél. OPÉRA 07-60

**SERVICES DE PAQUEBOTS**  
**et NAVIRES DE CHARGE**



TOUTES  
 LES POMPES  
 MARINES

**LES**  
**POMPES GUINARD**  
 équipent la Marine  
 Marchande et la  
 Marine Militaire  
 Françaises de tous  
 les modèles  
 appropriés  
 de pompes.

**POMPES GUINARD**

15, COURS DE FOUILLEUSE SAINT-CLOUD (S.-8.-O.) TEL : MOLITOR 48-00

*Algérie*  
*tunisie*  
*Iles Baléares*

**C<sup>IE</sup> DE NAVIGATION MIXTE**

DIRECTION 1 La Canebière - MARSEILLE