

**REVUE
DES
FORGES
ET
CHANTIERS
DE
LA**

MÉDITERRANÉE

SOCIETE 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

CREDIT LYONNAIS

vosre **Caissier**
vosre **Comptable**
vosre **Conseiller**

Parmi ses **1.600 Agences**
il en est une voisine de vosre domicile

Vous y recevrez le meilleur accueil

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^e -

●
Tél. : TRinité 82-50

Télegr. : TÉLEX 21.754 CONCORDE - PARIS

PHILIPS

- * INCANDESCENCE
- * FLUORESCENCE
- * LAMPES A DÉCHARGE
- * APPAREILS D'ÉCLAIRAGE INDUSTRIEL
- * APPAREILS D'ÉCLAIRAGE PUBLIC

S. A. PHILIPS "Eclairage et Radio"



50, Avenue Montaigne - PARIS (8^e)

SUCCESSALE DE MARSEILLE :
— 101, Avenue du Prado, 101 —

Téléphone : PRado 69.34

Sommaire

Pages 3	La tête et les jambes.
4 et 5	Le traité de Constructions Navales de Jacques SCHLUMBERGER.
6 et 7	La vie des Chantiers : une visite à l'Atelier « Montage-Machines ».
8 et 9	Le carnet de la grande famille F.C.M. La chronique provençale de TONI.
10	Un double problème pour la construction navale : les commandes et la loi d'aide.
11	Les F.C.M. à LORIENT Locataires, vous devez savoir.
12 et 13	Promenade-Flash à travers les F. C. M.
14 et 15	La vie du foyer : « Pour Madame, Pour Monsieur ».
16	Pour l'enfant : la suite des aventures de Regis 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	De La Seyne à Baton-Rouge : suite du reportage de Paul BALOUX à bord du « PRINSDAL ».
21	L'aventure et la mer par Max MARIGNY.
22	Histoire de rire !
23	Nos violons d'Ingres. Fin de l'article de la page 10.
24	Publicité.

LA TÊTE ET LES JAMBES

C'est le titre d'une émission célèbre.

C'est une sorte de philosophie en raccourci de l'existence que l'on pourrait résumer par cet adage : « Quand on a une petite cervelle, mieux vaut avoir de longues jambes ».

Et pourtant, les jambes seules, ce n'est pas grand-chose, même si on les pend à son cou.

De bonnes jambes, certes, cela peut parfois éviter les conséquences d'un accident. Lorsqu'on tombe d'un échafaudage haut de trois mètres parce qu'on a oublié une précaution élémentaire, il est préférable de se recevoir en souplesse au sol, genoux pliés, si l'on ne veut pas se casser la jambe.

Mais si l'échafaudage est à vingt mètres de haut les meilleures jambes ne suffisent pas à préserver de la mort.

En matière de sécurité, la tête c'est presque tout. Car la sécurité dépend le plus souvent d'un peu de réflexion.

Pour éviter l'accident, l'essentiel est donc de disposer d'une bonne tête, bien organisée, bien compartimentée, qui ne confonde pas vitesse avec précipitation audace avec présomption, ni habileté avec rendement.

Retirer le protecteur d'une machine, cela permet peut-être de travailler plus vite. Mais la tête s'y refuse : ce serait se mettre à la merci d'un instant d'inattention.

Manipuler seul des pièces lourdes cela fait peut-être gagner du temps. Mais la tête s'y refuse : attention, d'elle, au tour de reins, ou à la glissade.

Appuyer sur les pédales et foncer en zig-zag dans les encombrements, cela vous donne peut-être une petite ressemblance avec Anquetil : mais la tête, qui veille sur vous, vous recommande de respecter les priorités.

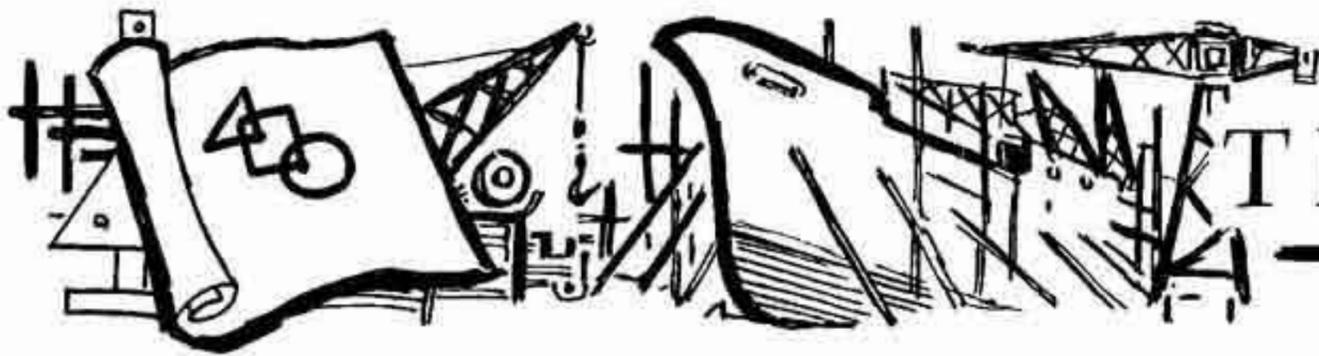
Il ne s'agit pas de mépriser les jambes, c'est-à-dire les muscles. La force et la santé sont indispensables dans la plupart des métiers, l'habileté des gestes également.

Mais décidément, ce titre d'émission ne nous plaît guère. Il laisse à penser que lorsque la tête faiblit, on parvient quand même, comme on dit, à « se tirer des pattes ».

La tête et les jambes, c'est en définitive un slogan fallacieux. Il fait une trop belle part à l'adresse, à la force, à la chance.

Je dirais plutôt : « La tête d'abord ! Et ne perdez jamais la tête en présence du risque ! »

La reproduction des articles et documents publiés dans « Méditerranée » doit être obligatoirement soumise à une autorisation préalable.



TRAITÉ DE

par Jacques SCHLUMBERGER

(SUITE)

SYSTEME TRANSVERSAL

Charpente des fonds : La charpente des fonds est constituée par les *varangues*, la *carlingue centrale*, les *carlingues latérales* et le *plafond de ballast*.

Chaque *varangue* est formée par une âme verticale en tôle, fixée au bordé des fonds et placée transversalement de bouchain à bouchain.

Certaines varangues sont constituées par une âme pleine. Ce sont les *varangues étanches*. Les autres comportent de grands évidements permettant le passage d'un homme et de petites ouvertures ou *anguillers* à la partie inférieure pour l'écoulement du liquide et, à la partie supérieure pour le dégagement de l'air.

La *carlingue centrale* est une âme verticale continue, en tôle, régnant sur presque toute la longueur et dans l'axe du navire et fixée à la quille et aux varangues. De même hauteur que les varangues, elle se relève parfois aux deux extrémités sous le nom de *marsouins*.

Cette carlingue centrale est généralement percée d'évidements dans le milieu de la hauteur permettant le passage d'un homme et d'*anguillers* à la partie inférieure pour l'écoulement du liquide et à la partie supérieure pour le dégagement de l'air ; mais peut aussi comporter des parties où la tôle est pleine, constituant une paroi étanche.

Les *carlingues latérales* sont des âmes en tôles, verticales, placées parallèlement à la carlingue centrale, de part et d'autre et à distance convenable. Elles sont évidées.

Carlingues, varangues forment un quadrillage qui supporte un plafond étanche régnant sur toute la largeur : le *plafond de ballast*.

L'espace compris entre ce plafond et les fonds du navire est le *double-fond* que les varangues étanches divisent en compartiments ou *ballasts*. La hauteur doit être suffisante pour permettre l'entretien et les réparations.

Ce double-fond intéresse généralement toute la longueur du navire à l'exception des extrémités avant et arrière où la finesse des formes rendrait ce double-fond inaccessible.

Le plafond du ballast est constitué par des virures longitudinales ; la virure axiale fixée à la carlingue centrale ayant une épaisseur supérieure aux virures latérales.

Chacune des virures extrêmes, en abord, forme une

retombée appelée *tôle de cote* et fixée au bouchain suivant une ligne déterminée par des règles bien précises.

La gouttière que forme la tôle de côté avec le bordé s'appelle *Water-Way* destinée à récolter les eaux.

Les divers ballasts du double-fond ont un double but :

— Recevoir l'eau de mer et les provisions de combustible liquide et d'eau douce. Constituant ainsi le lest nécessaire à la bonne stabilité du navire.

1/2 COUPE TRANSVERSALE AU MAITRE COUPLE

(Système transversal)

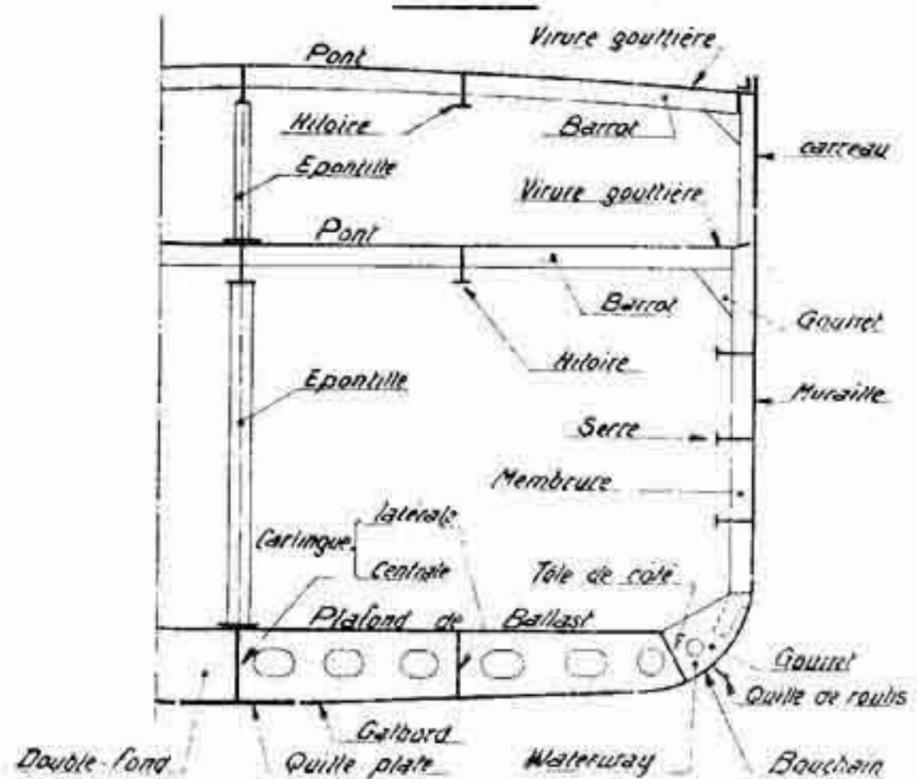


Fig. 5

Ils sont un moyen de protection des fonds, en cas d'échouage accidentel du navire.

Charpente de Muraille : La charpente de muraille comprend les *membrures* et les *serres*.

Les membrures, placées latéralement, sont constituées par des profilés, dans le plan des couples, dont l'extrémité inférieure est fixée à l'extrémité des varangues et qui ont, transversalement, une courbure définie par le plan des formes.

Les membrures servent à raidir le bordé et doivent résister à la poussée extérieure de l'eau sur ce bordé. Elles soutiennent aussi les ponts par l'intermédiaire des barrots.

Ces divers efforts diminuant dans les parties hautes

CONSTRUCTIONS NAVALES

du navire, les échantillons peuvent être réduits dans les hauts.

Les serres, sont des éléments de liaison longitudinaux régnant sur la longueur du navire.

Elles sont constituées par des âmes horizontales plus larges que les membrures, fixées au bordé et évidées pour le passage des membrures.

Les serres contribuent à la résistance longitudinale de la coque.

Charpente des Ponts : La charpente des ponts est destinée à réunir les charpentes de muraille et à soutenir les ponts avec tous les poids reposant sur ces ponts.

Elle est constituée par les *barrots* transversaux reliés longitudinalement par des *hiloires*.

Les barrots sont généralement des profilés verticaux très résistants, qui sont reliés, à chaque extrémité, aux membrures par de forts goussets triangulaires.

Les hiloires sont des poutres longitudinales continues, régnant sur presque toute la longueur du navire et constituées par une âme verticale plus haute que les barrots, fixées au pont et comportant généralement une semelle à la partie inférieure.

Il y a généralement une hiloire axiale et deux hiloires latérales à l'aplomb des carlingues latérales des fonds.

SYSTEME LONGITUDINAL

Le système longitudinal comprend des membrures transversales constituées par des âmes en tôle de grande largeur, les *porques*. Ces porques sont reliées à la partie inférieure aux varanques et à la partie supérieure à des barrots constitués comme les porques, par une âme en tôle de grande hauteur et appelée *barrots porqués*.

Ces ensembles forment des cadres verticaux, très rigides supportant les fonds, le plafond de ballast, les murailles et les ponts.

Il y a une carlingue centrale et des carlingues latérales, mais entre lesquelles sont disposées, sous plafond de ballast et sur les fonds, des éléments longitudinaux continus en profilés résistants à âme verticale qui constituent les *lisses*.

Des lisses à âme horizontale sont fixées au bordé et relient les porques jusqu'au premier pont.

Il y a également des hiloires importantes au droit des carlingues.

Entre les hiloires et jusqu'en abord, des profilés à âme verticale constituent les *barrots longitudinaux*.

Ces barrots longitudinaux sont continus et traversent les barrots porqués dans des évidements.

Les deux systèmes de construction, transversal pur et

longitudinal pur, ne sont pas opposés l'un à l'autre et peuvent être combinés pour former des systèmes mixtes employés pour la construction de navires spéciaux, tels que navires minéraliers et charbonniers, par exemple.

L'expérience a montré que les extrémités du navire sont soumises à des efforts importants qui nécessitent des renforcements spéciaux.

1°) CHARPENTE AVANT.

Le *tangage*, mouvement oscillatoire longitudinal du navire, dont l'amplitude est maxima aux extrémités, donne lieu à des efforts alternés verticaux suivant que l'extrémité sort de l'eau ou s'y enfonce, parfois brusquement, en subissant des chocs, et en créant ainsi un « effet de soufflet » sur les murailles, articulé sur la quille, d'où il résulte des efforts transversaux importants. Le choc des vagues est aussi à considérer.

Pour résister à ces divers efforts, l'épaisseur des virures du fond est augmentée, les carlingues latérales se rapprochent et les serres sont renforcées.

En outre, les membrures sont plus rapprochées que dans la partie courante du navire et non reliées transversalement par des *barres sèches* (entretoises) à hauteur des serres.

La charpente avant se referme sur l'étrave, pièce fondamentale qui ouvre le passage du navire dans l'eau.

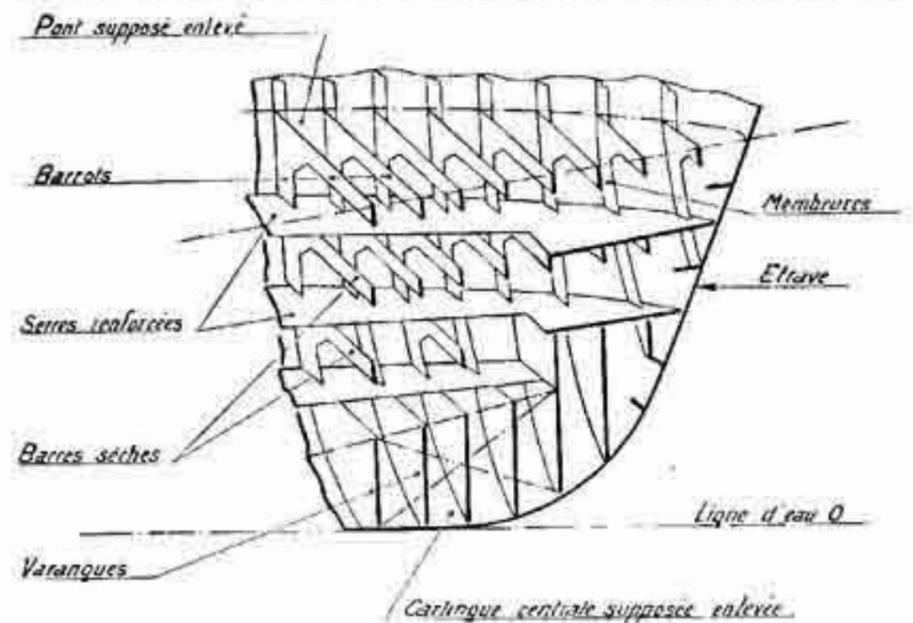


Fig. : 6

(à suivre)

« OMISSION N° de NOEL »

— A noter pour le *Traité de Constructions Navales*, N° 3, Noël 1958

PAGE 5, 2^e colonne, 8^e ligne : LIRE :

La Section « Projets-Calculs » établit encore divers plans préparatoires :

Le *plan de compartimentage* qui indique la division du navire en tranches étanches limitées par des cloisons et ponts étanches... ce compartimentage est particulièrement...

Le Développement de la Construction des Minéraliers

par Etienne PERRON

(suite et fin)

CONCLUSIONS

Les minéraliers sont des navires spécialisés et par suite leur conception, leur structure, leurs installations doivent être étudiées en fonction de la marchandise à transporter, du trafic à assurer, des ports à desservir, mais l'expérience montre que le navire est d'autant plus rentable qu'il a un port en lourd plus élevé.

Or, l'augmentation du port en lourd implique celle de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau.

Dans une certaine limite ces dimensions dépendent les unes des autres.

La longueur est rarement limitée. La plupart des ports sont pourvus de quai de 250 m. ; la largeur l'est peu souvent, sauf si le navire doit passer par des écluses ; par contre, le tirant d'eau est une cause de limitation de l'importance des navires.

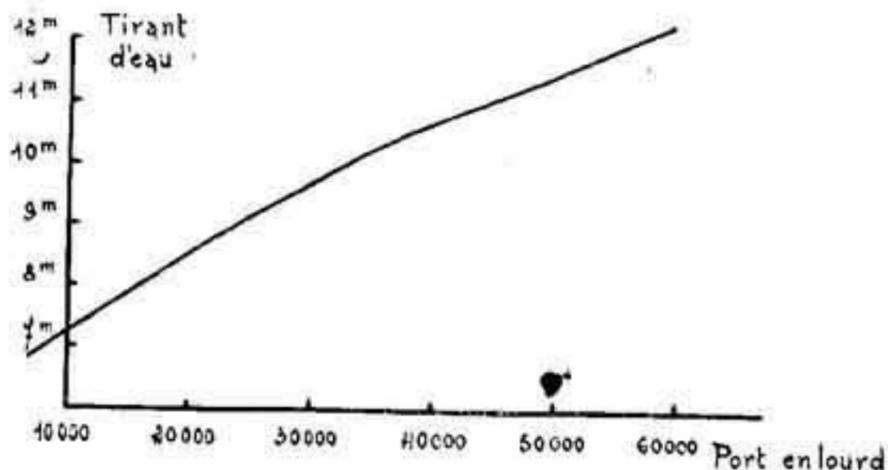
En gros, on peut poser que le rapport $\frac{\text{longueur}}{\text{largeur}}$ varie environ de 7 à 7,5 celui $\frac{\text{largeur}}{\text{tirant d'eau}}$ tourne autour de 2,5.

Ainsi donc, le tirant d'eau étant imposé on peut en déduire le port en lourd.

La courbe ci-dessous donne une idée de cette correspondance: Port en lourd — tirant d'eau.

En réalité, la question n'est pas aussi simple que cela et des études très complètes ont été faites sur les dimensions optima des minéraliers, leur vitesse et leur port en lourd, compte tenu du trafic à satisfaire.

Ces développements sortiraient du cadre de cet article, aussi nous nous bornerons à souligner que les Chantiers de La Seyne suivent de près cette question et que nous espérons que les « PENGALL », « LENS » et autres 32 000 tonnes porteront au loin la renommée des Forges et Chantiers de la Méditerranée et nous amèneront d'autres commandes de navires, de plus en plus gros, puisque la cale n° 2 sera capable, cette année, de recevoir des minéraliers de 60.000 T. de port en lourd.



VISITONS LA MAISON...

L'ATELIER MONTAGE MACHINES

L'atelier « Montage bord » n'est pas à proprement parler un atelier puisqu'il ne possède pas de locaux et de moyens d'usinage.

C'est un groupe de montage, à bord des navires, de tous les appareils moteurs, des chaufferies, des auxiliaires.

Cet ensemble que dirige M. Ordan groupe une totalité de 105 ouvriers et comprend trois spécialités :

a) le montage des machines ; b) le montage des auxiliaires ; c) l'équipe de manutention.

Le montage des machines exécuté, à bord des navires et dans les compartiments machines et chaufferies le montage de tous les auxiliaires nécessaires au fonctionnement des machines principales à moteur Diesel, le montage dans le compartiment machines se fait par éléments : plaques de base, montants, blocs cylindres, pistons, bielles, etc... Lorsque la machine est à turbines, le montage se fait par ensemble ou sous ensembles préalablement montés par l'atelier mécanique, carters de réduction, turbines, etc...

Les chaudières sont assemblées dans l'atelier des Mousseques et embarquées en bloc avec l'aide de la mature «Atlas».

Le personnel assure en plus du montage, la conduite de tous les appareils et participe aux essais à quai et en mer de bon fonctionnement.

Parmi ce personnel on trouve des gens spécialisés dans la conduite, de la chauffe des chaudières, des machines principales et des auxiliaires.

Le montage des auxiliaires exécuté à bord des navires et en dehors du compartiment machines, le montage de tous les

L'équipe du montage machine.

De droite à gauche 1er rang :

MM. ORDAN, chef contre-maitre ; GUERRUCI, chef contre-maitre ; TROJANI et BRONNER, contre-maitres.

Au 2e rang :

TROTOBAS, chef d'équipe ; BOHN ; MASSON, ALLIANI ; DICHAMP ; LAVALL, chefs d'équipe.



T I E R S

auxiliaires de coque : gouvernail, appareil à gouverner, bossoirs, treuils, guindeau, pompes diverses et d'une façon générale, tout ce qui est mécanique dans la partie coque.

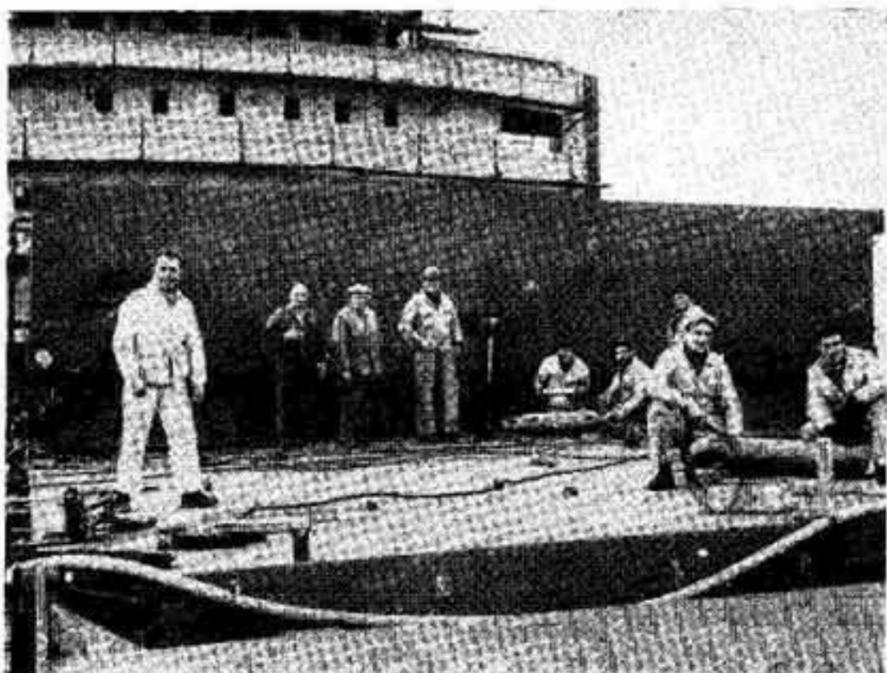
Comme le personnel des machines, celui des auxiliaires assure le montage et la conduite des appareils lors des essais à quai et en mer.

C'est l'équipe de manutention qui effectue la mise à poste de tous les éléments mécaniques des machines et de la coque.

Le Montage bord est dans l'ordre des fabrications mécaniques le dernier maillon qui vient finir le navire avant sa livraison.

Les ensembles à embarquer à l'aide de la masure Atlas peuvent peser jusqu'à 150 tonnes mais les poids actuels sont de l'ordre de 80 tonnes.

Ce personnel de manutention assure avec une grande habileté son travail.

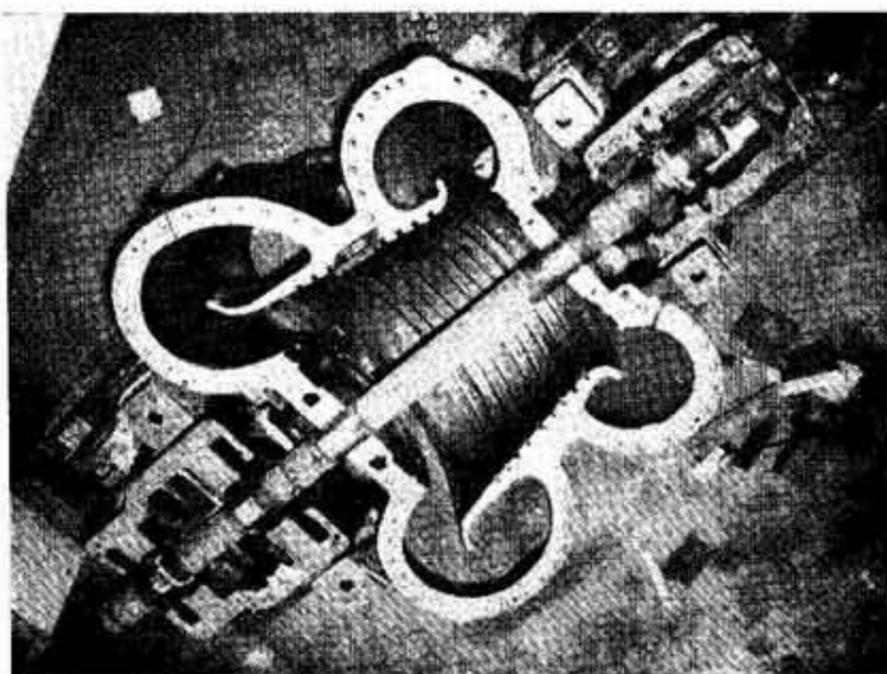


Montage de panneaux de cale.

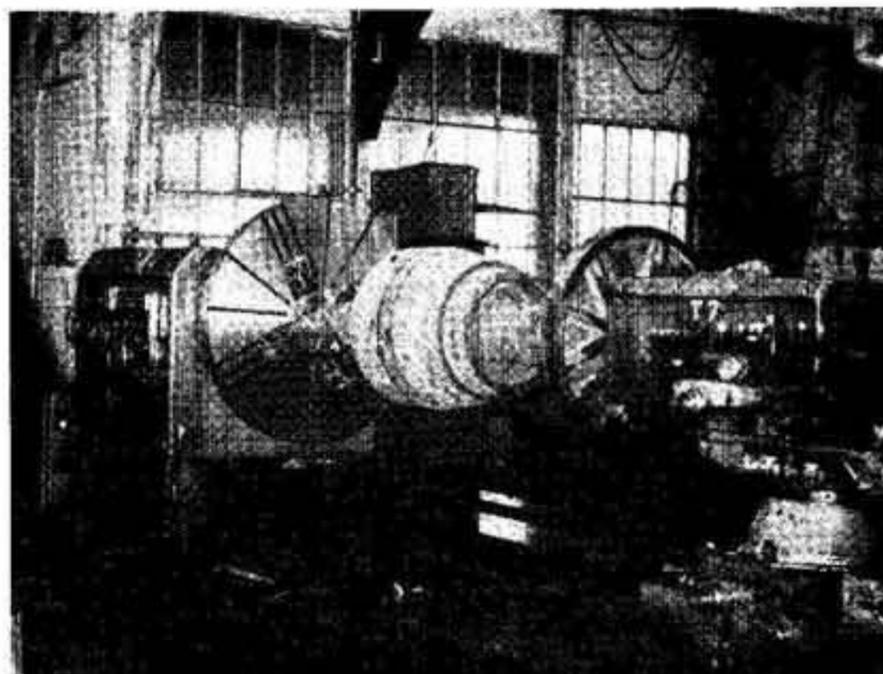


Montage des moteurs principaux.

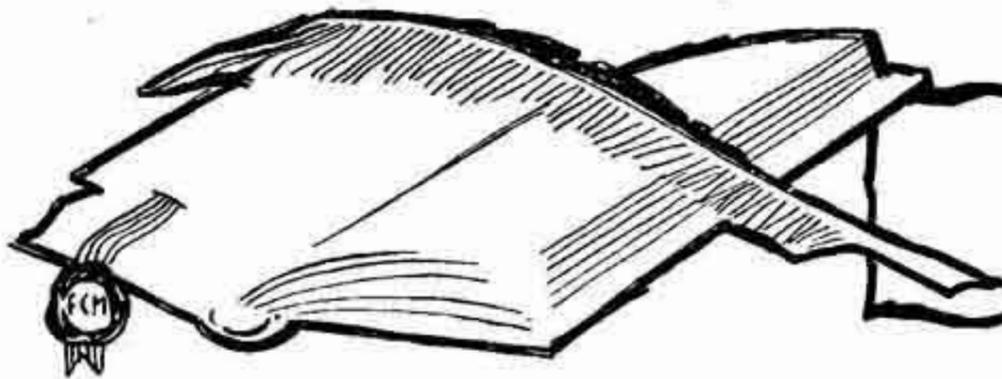
Turbines à gaz pour Singapour



Une des turbines à gaz pour la ville de Singapour



Un rotor pour l'usine à gaz de la ville de Singapour.



LE CARNET D

MARIAGES

Nous avons la joie vous annoncer le mariage de :

Besson Louis (Tôlerie) avec Mlle Georgette Richaud.

Chabaud J. Louis (Dessin) avec Mlle Marie-Hélène Lemmer.

Albergucci Paul (Tôlerie) avec Mlle Marcelle Chabal.

Bignall Jacques (Serrurerie) avec Mlle Francine Gabriel.

Blanc Henri (Moussés) avec Mlle Olga Pacini.

Barbaroux Robert (Mont. Machines) avec Mlle Eliane Colmar.

Chouquet Yves (Tôlerie) avec Mlle Marguerite Lippi.

Novelli Eugène (Salle à tracer) avec Mlle Monique Ygual.

« Méditerranée » leur présente ses vœux et ses félicitations.



NAISSANCES

Ont fait leur entrée dans ce monde :

Sylviane, née le 2-1-59, de Thevenet Louis (Montage Mach.).

Marie-France, née le 7-1-59, de Leraumont Jean (Soudure).

Gérard, né le 8-1-59, de Bonniy François (Menuiserie).

Gisèle, née le 9-1-59, de Dutto Lucien (chef d'Equipe).

Jean-Claude, né le 13-1-59, de Casanova Charles (Charpentage).

Claude, né le 15-1-59, de Guerin Louis (Dessin).

Jean-Louis, né le 20-1-59, de Scarrone Michel (Moussés).

Marc-Vincent, né le 21-1-59, de Descarga Marius (Charpentage).

Nadine, née le 22-1-59, de Cazeaux Robert (Usinage Chars).



Marie-Thérèse, née le 23-1-59, de Bousset Marcel (Chaud. sur Cuivre).
Nadine, née le 24-1-59, de Cavallo René (Barrotage).

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

DÉPARTS AU SERVICE MILITAIRE

Bœuf Jean-Claude (Chaudronnerie-sur-Cuivre).

Bonfanti Max (Usinage chars).

Oddone Roger (Electricité Bord).



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

CHRONIQUE PROVENÇALE

Flanarié dins la Vilo

Flanerie dans la Ville Lou mazca à La Sègno

Se vou'è ben, anan doucetamen camina soute li beills aubre que dounoun soun oûmbrino ou Couç Louis-Blanc. Aquí, cade jour, li repetièro emai li marchand, venoun à la primo aubeto, vendre i pratico li ben fruchau, l'ourtoûlaio, li privadié e li fiouç dou pais.

Parten d'en bas, su li nouv'ouro, se vis alors un rode de gènt que espèroun misé Rel, la marchando de cado. La cado ! aquieu baunie matinié, fa mé de farino de cese cucheo dins l'oli au four de bos.

Arrivo ! Es aquí ! Se vis de liuen, d'ina carriero, poussant en davans, sa carriolo, portant très estagiero germado, oûnté se tenoum au caud, li platèu enfuma... Bonjour en tout. Vé, es enca bouliento. A vous Madamo, quant n'en vou'è?... Vingt francs ! Va bèn, m'en dirèç de nouvelo. Vaquí « mon cœur » ! Vous êtes bien ser-

vie !... E tu Pichot ? Dix francs... Tiens, agante mon amour, tu n'en as pour bien déjuna.

E d'uno à l'autre pratico, lo ucoutèu en miejo luno, taio adrechamen de moucèu roundelet.

Es la cansoun de toati li matin despuei mai de mié siècle.

Mai qu'arrivo?... Qu'entenden?... A près mau en quaucun ? Nani, quietudo bravo gent !... Es lou marchand d'anchoio. D'uno vouas de campano, ausido d'eilamout, crido : anchois, anchois, chois... Lis anchoio salado, s'arresto pas de vuech'ouro à miejour. Vende ben, e risquo ren quand a feni, de si bagna la bouco. Lis anchoio, aque'i paure bestí, espoutido dins la saù e quichado dins la bouto branlanto d'un pichot carretoun.

Ah ! la vouas d'aquel ome ! crido, mai crido ! e voudrièu pas resta à sou caire, i a de que devenir sourdas — vo fada.

Regardan, escoutan, es pas de bru que s'ansis, nani, lou marcat vounvounèjo, tout boulego... es la Prouvènco anen veguen !...

Pu lincn, d'un cairé o de l'autre, s'estaio li ban de fru, poumo rousenco, pèro fountento, orange, miougrano, rasin, chichourlo, banano, pruno, ambricot, pessègue que couffin di meinagieor, e tout aco, embaumo sabí mai. Li canstelo se vuejoum dins li l'eigagno e lou soulèu.

A de reng, s'estiroun en enfilado, de chasque cairé, li ban de car salado, de caulet verd, d'api, de rais fort, de pese groumand, de navèu de cachoffli, de flous, de poumo d'amour, totu aco culi dou matin.

Tout lou mounde, n'en pren mai ô mens, segound si goúst, e... soun argent. Mai,

marchan encore en oût. Aquí es lou relau-me oûnté li gènt farfouïoum au sòu... Terraio, pignato, pichié, siétoun, goubélet, puel tarterou, ferra, casseirolo de ferre bianco e oûtis de touto méno.

Un marchand p'co dins si man e crido per vendre de camié, de casot vo de braio. Un autre desplego ou sòu tamben, uno tièro de vanno, de moucadou e de lençou ; d'autre croumpoun e s'en van courtent, semblo que douno tout, li gènt badoun, aguen paga, coumo se déu. Tout boulego, li carretoun van e venoun. Li pratico, fan d'affaire, li marchand tamben.

Lou marcat vounvouno.

E li fremo, parloun un pâu ! — Ai vist douz meinagiero plantado au mitan dou marcat : Se ds que « bruloun un gavèu » vo bèn, un un pâu parioto, an touti douz rescountra un roumias.

Tentien à la man un couffin plen de vièuré, e i a mai de miéch'ouro que soun aquí. De tèm en tèm, se beïssoun per pausa lou parié, puel lou repreneoun per s'enana.

Ai, paure, aco recoumenco, tres, quatre, cinq cop e la parado fa camin. Se quit-toun enfim, « en reculant bèn entendu », pou pas parla, se veïren miés deman, venes e aquí ce que se disoun : « Vé, eici, si un pichot moumen à l'oustau, ai encaro mai de cauvo à vous diré.

Vai, deman, parlaren miés, e lou bounjour en touti — O ! béuta de ma Prouvènco, aco, s'ausis qu'eici.

Un marcat, es lou lié di rescontre, di nouvelo, aquí tout se saup — amouretto, fiançalo, mariage e ai ! las ! Si mort de la Madamisello Bellofino à un nouveu, que semaro. En mai d'aco, aprenès aussi que Madamisello Bellofino à un nouveu capèu, que Moussu tarflé a esta decoura, que Madamo pivèu a reçaupu de mounde, que Moussu Crèbofigo a pensa de se présenta per èstre conse municipàu e que lou pichot de tanto claro a agu lou senepian, Fatin e confin.

Paç besolun de jornaù, en durben l'au rihò, li nouvelo arrivoun d'eici.

La Prouvènco boulegol.

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.

LA GRANDE FAMILLE F. C. M.

RETOURS DU SERVICE MILITAIRE



Duche Maurice (Tôlerie).
Guellet René (Barrotage).
Bianc René (Chaudronnerie-sur-Cuivre).
Lasmolles Robert (Dessin).
Orsi Joseph (Tôlerie).
Cauro, Alexandre (Barrotage).

Isnard Augustin (Dessin).
Salducci Nicolas (Montage Machines).
Collomp Louis (Electricité-Bord).
Ambrosini Antoine (Outillage).
Sanchez Jacques (Moussésques).
Ruméau Guy (Menuiserie).

A miejour, lou marcat es fin. Li marchand si retiroun. Lous cous reprenid soun calme dis après dina jusqu'au vèspre.

L'anceiho alors, prend sa place per la

NOS RETRAITÉS



Massa Jean-Baptiste
(C'ontremaitre Tôlerie)
44 ans 9 mois.

Nous lui souhaitons
une longue et paisible
retraite.

NOS DÉCÈS

Mantilleri Etienne, retraité, le 28-12-58.
Occiardi Jean, Chef d'Equipe, le 15-1-59.
Fister Constant, employé, le 30-1-59.

« Méditerranée » présente ses condoléances aux familles éprouvées.

nine dins lou braucage di platano, e s'endorme en cansounejan.

E à la primo aubeto, tournamai, lou marcat recoumenço.

TONI.

GLOSSAIRE

Lou Marcat à la Sègne
Repetiero
Ben fruchau
Privadié
L'ourtoulaio
Flous
Nouv'ouro
Cese
Carriéro
Tenoun ou caud
Ancho'ou
D'uno vouus de campano
Ansido d'ellamount
Bagna la bouco
Espoutido dins la sau
Bouto
Vouvounejo
Tout boulégo
Es la Prouvènço anen veguen
Fru
Poumo rousenco
Féro foundento
Orange, Miougrano
Rasin, chichourlo
Pességue
L'elgagno e lou souléu
Ban de car saladé
Caudet verd
Apis raisfort, pese groumnand
Segound si goût
Réaume ounte li gènt farfouloum
Terraio, Pignato, Pichié
Siétoun, goubelet
Tertrou, ferra, casseirolo de ferre blanc
Camlé, Cusot, Braio
Tiéro de vanno
Moucadou e lençou
Bruloun un gavéu
Un roumiàs
Coufin plen de vieuré
Per s'anana
Acó s'ausis qu'eici
A agu lou seneplan
Jusqu'au Vèspre
L'anceiho
En cansounejan
Primo aubeto
Tournamai

Le Marché à La Seyne.
Revendeuse.
Ensemble des fruits.
Friandises.
Salades et légumes.
Fleurs.
Neuf heures.
Pois chiches.
Rue.
Tiennent au chaud.
Les anchois.
Voix de cloche.
Etendue de là-haut.
Mouler la bouche.
Aplaties dans le sel.
Barrique.
Murmure.
Tout remue.
C'est la Provence, allons, voyons !
Fruit.
Fommes rosées.
Poires fondantes.
Oranges, grenades.
Raisins, jujubes.
Fêches.
La rosée et le soleil.
Barre de petit salé.
Choux.
Céleri, radis, pois gourmand.
Selon ses goûts.
Royaume où les gens farfouillent.
Ustensiles en terre cuite.
Marmites, brocs.
Assiettes, bols.
Entonnnoirs, seaux, casseroles en fer blanc.
Chemises, tricots, pantalon.
Tas de couvertures.
Mouchoirs et draps.
Brûler un sarmant, converser.
Une ronce.
Coufin plein de vivres.
Pour s'en aller.
Cela ne s'entend qu'ici.
A eu la rougeole.
Jusqu'au soir.
Ensemble des oiseaux.
En chantonnant.
Premières lueurs de l'aube.
A nouveau.

Un peu d'Histoire!...

Les F. C. M. et les Dragues de Panama

En 1884, la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée fournissait à la Compagnie du Canal de Panama, un important matériel comprenant vingt-deux mécanismes de dragues. En raison de la suspension des travaux de la Compagnie de Panama, la plupart de ces appareils ne purent être utilisés à leur livraison. Ils restèrent sur place, dans leurs caisses d'emballage, et s'enfoncèrent sous les sables ; mais ils étaient de telle qualité, que 25 ans plus tard, quand les Américains reprirent les travaux de percement de l'Isthme, ils retrouvèrent ces engins presque intacts et purent les utiliser après un nettoyage et des réparations peu importantes.

Ce fait caractéristique d'une fabrication exceptionnelle a été mentionné et commenté à l'époque par les journaux scientifiques américains et en France par le « Temps », le « Havre-Eclair » etc.

La guerre de 1870 et les F. C. M.

Lorsqu'en 1870 éclata la guerre franco-allemande, la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée mit toutes ses forces en œuvre pour contribuer à la défense nationale et s'organisa rapidement pour la fabrication du matériel de campagne : elle put, ainsi, livrer en quelques mois près de 340 bouches à feu et 1.200 voitures d'artillerie.

L'importance des travaux exécutés dans des circonstances particulièrement difficiles, mit en lumière la puissance des moyens que la Société pouvait affecter à la fabrication du matériel d'artillerie.

Quelques années plus tard, la constitution d'une nouvelle artillerie pour la défense des côtes et les armements de la Marine furent pour elle le point de départ de fournitures importantes et variées.

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

UN DOUBLE PROBLEME

Les Commandes et le Statut de la Construction Navale

NOUS voudrions évoquer aujourd'hui deux problèmes qui se posent impérativement à la Construction navale française : le besoin de commandes et le statut de la construction, improprement dénommé « loi d'aide ».

Les carnets de commande des chantiers navals français étaient encore, il y a deux ans, bien garnis. Les livraisons étaient prévues jusqu'en 1963. Mais la tendance s'est renversée et la régression est devenue plus menaçante, entraînant de nombreuses annulations et plusieurs résiliations.

D'autre part, cette récession a entraîné un abaissement sensible des prix pratiqués par les chantiers étrangers. La concurrence est devenue très rude pour arracher les rares commandes qui se présentent.

Il nous faut ici rappeler maintenant les principes sur lesquels repose le statut de la construction navale, statut autour duquel se situent un certain nombre de malentendus qu'il est nécessaire de dissiper.

Il faut considérer trois faits principaux en matière de construction navale. Le premier est que de nombreux pays soutiennent leur construction par un certain nombre de mesures directes ou indirectes. C'est le cas des Etats-Unis, du Japon, de l'Angleterre, de l'Italie, etc... Pour l'Italie et le Japon l'aide est officielle et légale. L'Angleterre et l'Amérique usent de moyens plus détournés et n'ayant pas le caractère de loi. Les prix de ces pays sont ainsi maintenus artificiellement bas. Ces mesures se répercutent sur le marché mondial et elles justifient l'octroi de mesures analogues en France.

Deuxième fait : les chantiers français occupent des situations géographiques éloignées des grandes régions industrielles. Il en résulte pour eux des frais de transport élevés et un manque de souplesse dans l'emploi de leur main-d'œuvre. Ce sont là des handicaps dont il faut tenir compte.

En effet l'industrie française est massée vers l'Est, tandis que les chantiers navals sont par la force des choses à l'Ouest vers l'Océan, ou au Sud sur les bords de la Méditerranée. L'Angleterre dont les centres industriels sont les ports ne connaît pas ces inconvénients. L'Allemagne les connaît moins aussi et il en est de même pour l'Italie et le Japon.

Enfin, troisième fait : le régime protectionniste de plus en plus fort qui régit notre pays depuis un siècle. Ce régime atténue ou supprime toute concurrence étrangère à l'intérieur du pays, et, par voie de conséquence, a créé un climat qui a provoqué une élévation générale des prix de production dans toutes les industries de transformation. Cela a été du protectionnisme sans esprit civique.

Mais — et c'est ici que nous touchons au point

crucial — alors que la plupart des industries de transformation peuvent écouler, dans de bonnes conditions, la majeure partie de leur production, la construction navale, seule, doit vendre sa production au prix international, c'est-à-dire un prix bas, car le navire échappe aux barrières douanières.

Cette industrie navale ne peut donc vivre qu'en recevant une compensation légitime fâcheusement dénommée « aide ».

Les faits que nous venons d'exprimer, quiconque est sorti de nos frontières a pu les constater.

Un petit exemple : dans le Nord-Express, le prix du dîner servi en France, à l'aller, est de 1.300 francs ; au retour, dans ce même Nord-Express, le prix du dîner servi en Allemagne, est de 6,3 D.-M., soit moins de la moitié. Les menus, il est vrai, ne sont pas les mêmes ; en Allemagne, on est plus frugal. Mais la différence de composition ne saurait justifier, à elle seule, l'écart de prix : en Allemagne, à égalité de qualité, le prix est moins élevé.

On dit aussi que les prix de deux scooters identiques construits, l'un en France, l'autre en Italie, s'expriment tous deux par un même chiffre, mais le premier en francs et le second en lires. Ce qui conduirait à un rapport de prix de 100 contre 68, au taux de change actuel.

Tout récemment, une étude publiée dans la *Revue de la Construction Electrique* conclut que les prix de gros matériels électriques étaient entre eux, en novembre dernier, c'est-à-dire après l'opération 20 % dans le rapport de 100 en France contre 74 en Allemagne, soit un écart de 35 % par rapport aux prix étrangers.

A la Libération, le régime protectionniste français, basé sur les droits de douane, fut grandement renforcé par l'établissement de mesures générales de contingentement.

Mais, par la suite et sous la pression répétée de l'O.E.C.E., la France a dû procéder à une libération des échanges qui atteignait 82 % des produits en 1957. Or, cette atténuation du contingentement fut accompagnée, dès l'origine, en 1955, par la création d'une taxe temporaire de compensation applicable aux produits libérés à leur entrée en France.

Le taux de cette taxe, fixé tout d'abord à 10 ou 15 pour cent, puis ramené à 7 ou 11 %, a dû être en septembre 1955 uniformément élevé à 15 % ad valorem ; ainsi, en pratique, les droits de douane étaient presque doublés. Pourquoi a-t-on procédé ainsi, au grand déplaisir de l'O.E.C.E. sinon parce que les droits de douane seuls étaient loin d'assurer à notre industrie une protection efficace ?

Jacques PAGET.

Suite page 23

DANS LE CADRE DE NOS ACTIVITÉS EXTÉRIEURES

Depuis 4 ans les Forges et Chantiers de la Méditerranée ont conquis le droit de cité en terre bretonne

Au mois de Septembre 1954, l'Escorteur d'escadre « Le Bordelais » devait quitter nos chantiers de La Seyne pour se rendre à l'Arsenal de Lorient. A bord de ce navire, une poignée d'ouvriers et agents de maîtrise devaient aussi s'en aller parachever l'œuvre si bien commencée.

Depuis 1955 « Le Bordelais » a été livré à la Marine Nationale. Mais le chantier de Lorient demeure et depuis 4 ans a mené à bien des travaux les plus délicats.

C'est ainsi que 1956 voyait nos représen-

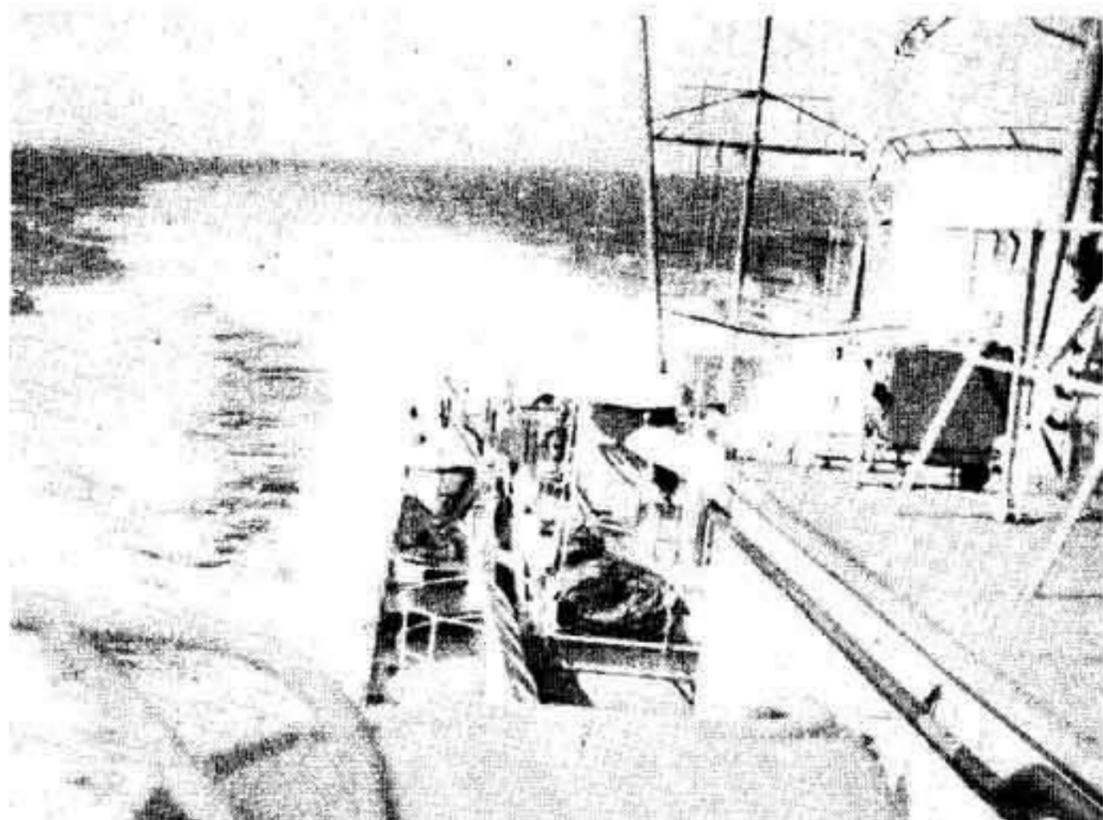
très importants travaux d'essais, de visites, démontages et finition sur les Escorteurs côtiers P. 15, « L'Ardent » et P. 18.

Une moyenne de 120 et un maximum de 185 ouvriers (lors de la période de pointe de 1956-1957) devaient être nécessaires pour effectuer les travaux mentionnés et une bonne part de ce personnel fut embauchée sur place.

Les F. C. M. ont donc, pendant 4 ans, marqué de leur présence le port lorientais. Empressons nous d'ajouter que ce n'est pas

ront bientôt: ces vaillants pionniers qui, pendant 4 ans, ont fait leur possible pour que le prestige des F. C. M. reste toujours inattaquable.

J. SARTI.



L'escorteur « Le Vendéen » en essais au large des côtes bretonnes.

tants procéder aux installations des appareils moteurs et évaporatoires des Escorteurs rapides « Le Breton » et « Le Basque ».

1957 était mis à profit pour l'exécution de travaux identiques sur les Escorteurs « L'Agenais » et « Le Béarnais ».

Enfin 1958 était l'occasion pour « Le Vendéen » de quitter à son tour nos chantiers de La Seyne pour se rendre à Lorient y terminer son armement et procéder aux essais.

Entre-temps les Escorteurs côtiers « L'Ardent », « L'Alerte », « L'Attentif » et « L'Enjoué » étaient construits par notre personnel pour le compte de nos établissements du Havre.

Les chantiers Augustin Normand devaient à leur tour confier à nos représentants de

la première fois que pareille décentralisation se produit. Vers 1924, l'installation de l'appareil propulsif du « Lamotte Picquet » avait déjà nécessité l'envoi à Lorient d'un contingent seynois.

De 1933 à 1935, c'est au tour du « Chevalier Paul », « L'Indomptable », « Le Malin ». En 1937, le « Montcalm » appareille à son tour de La Seyne et de nouveau l'accent méridional chante sur le cours « Chazelles ».

Les travaux en cours devraient, en principe, se terminer en Mars prochain et chacun retrouvera son foyer seynois.

Seuls, quelques enfants devront se réadapter à la vie provençale et surtout reprendre un accent qu'ils ont été les seuls à perdre. Les grands, eux, reprendront vite leurs habitudes et les chantiers récupère-

Locataires, vous devez savoir que..!

Un nouvel article 32 bis vient d'être ajouté à la loi du 1^{er} Septembre 1948. Cet article dit:

« En cas de modification totale ou partielle des éléments ayant servi de base à la détermination du loyer, ce loyer pourra être révisé à la demande de l'une ou de l'autre des parties ».

Tout locataire pourra donc à tout moment demander la révision de son décompte de surface corrigé, si, par exemple le logement est devenu de plus en plus vétuste et qu'aucune réparation n'a été effectuée par le propriétaire.

..

Le nouvel article 78 de la loi du 1^{er} Septembre 1948 laisse la possibilité au locataire ou à l'occupant de sous-louer une pièce.

Mais il devra maintenant en faire notification dans un délai d'un mois à son propriétaire par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception, en précisant le prix demandé au sous-locataire.

Ceux qui omettraient de faire cette déclaration seraient déchus du droit au maintien dans les lieux.

PROMEN à travers



LEGENDES

(à gauche)

- 1— Le « Napoléon » qui sera lancé le 4 avril.
- 2— Le « Lens » lancé le 20 décembre.
- 3— Les machines du « Tchibanga ».

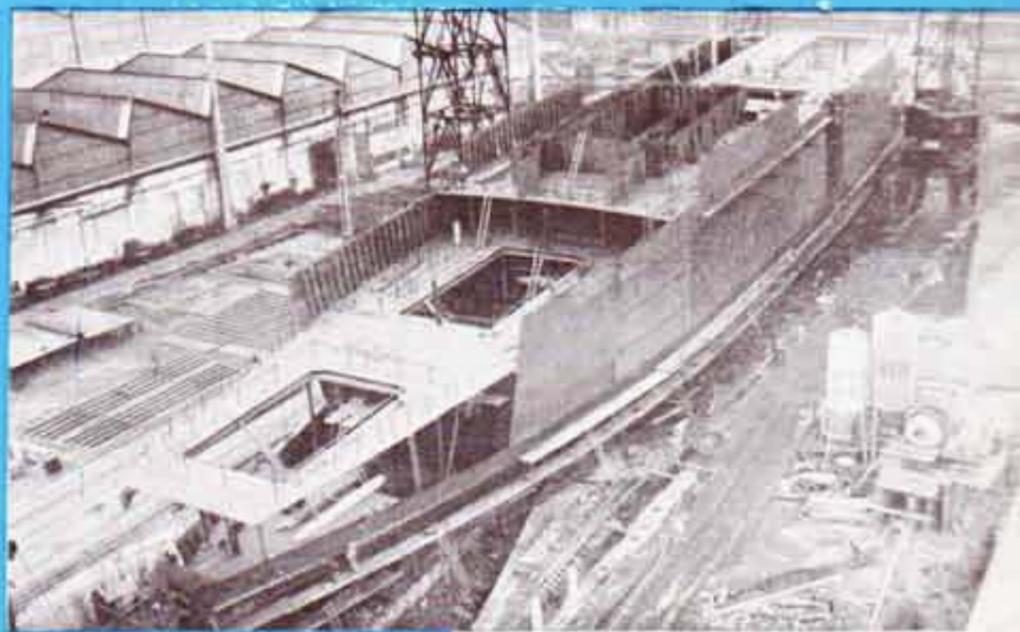
(à droite)

- 4— Le « Tchibanga » à quai d'armement.
- 5— Le poste de commandement du « Tchibanga ».
- 6— Une cabine du « Tchibanga ».
- 7— Batardeau devant les roues.



DE-FLASH

s Chantiers



LEGENDES

(à gauche)

- 8 — Le « Tchibanga » quitte nos chantiers.
- 9 — Le bureau du commandant du « Tchibanga ».
- 10 — Le bureau du chef mécanicien.
- 11 — La salle de distractions de l'équipage.

(à droite)

- 12 — Le cargo « Timia », le 1-12-58.
- 13 — Le « Timia » le 1-2-59.
- 14 — Le minéralier « Pengall ».



POUR VOUS, MONSIEUR



LA

Quelques TRUCS ...! POUR VOUS MESSIEURS

— Faites vous-même votre « champagne » en procédant de la façon suivante :

Prenez un vin blanc fermenté à fond, donc très sec et légèrement « collé » et remplissez des bouteilles de champagne très propres. Dans chacune de ces bouteilles ajoutez 15 à 16 grammes de sucre « Candi » et fermez avec des bouchons à agrafe. Placez ces bouteilles (que vous agitez un peu tous les jours pour favoriser la fermentation du sucre) dans un local où la température demeure autant que possible constante, entre 15 et 20 degrés.

Un mois plus tard, la fermentation est terminée. Mettez alors ces bouteil-

la tête en bas sur planches percées de trous. Ainsi posées, la tête en bas, les bouteilles ne doivent pas être verticales, mais seulement inclinées de façon à faire un angle de 60 degrés environ. A partir de ce moment, commence le « tourniquet ».

Chaque jour, pendant deux mois, d'un mouvement sec, faites tourner de quelques degrés la bouteille autour de son axe. Après ces deux mois, procédez au dégorgement. Tenant la bouteille horizontale, faites sauter l'agrafe et le bouchon que le dépôt suit. Relevez immédiatement le col pour éviter au maximum la perte en vin et en gaz. Complétez très vite le vide ainsi réalisé, soit avec du très bon

vin corsé de sucre, si vous aimez le « demi-sec », soit avec de la très bonne eau de vie, si vous préférez le « sec ». Bouchez aussitôt avec de très bons bouchons à agrafe et gardez au frais, à l'obscurité, bouteilles couchées.

— Pour prolonger la durée de vos chambres à air, il vous suffira de plonger celles-ci toutes les quatre à cinq semaines dans de l'eau préalablement portée à 50 degrés et y laisser, chaque fois, une quinzaine de minutes. Ainsi traité, le caoutchouc ne vieillira plus, ne durcira plus et gardera toute sa souplesse.

LA FEMME PRESSÉE

Cette rubrique est en dehors de toute publicité. Elle est destinée à renseigner nos lectrices dans leurs achats. Les prix indiqués n'engagent pas notre responsabilité.

FRS :

- 80 — Un poisson rouge, et ...
- 250 — L'aquarium (de la forme d'une boule) qui contiendra le poisson rouge. A ce prix, il sera facile de lui adjoindre un compagnon. Mais gare à la main prête des tout-petits et... au bocal renversé.
- 500 — Un oiseau, un bengali : bec rouge, plumage gris ou bleu. « JOIE de VIVRE », 26, avenue Général Leclerc, TOULON.
- 900 — Une crème de beauté de chez GUERLAIN qui aidera à effacer les dernières fatigues de l'hiver, en attendant le printemps. Elle convient aux épidermes secs (déshydratés), et peut être employée également pour les mains et même pour les jambes. « MICHEL », 19 boulevard de Strasbourg, 19, TOULON.
- 1.300 — La cage qui deviendra la maison du bengali. Elle est en fer, possède un double fond, une mangeoire et une porte à ressort. Recouverte de peinture laquée, vous en choisirez la couleur. Voici donc le début d'une volière ! « JOIE de VIVRE », 26, avenue Général Leclerc, TOULON.
- 1.750 — Faite dans un ravissant tissu provençal, une trousse de voyage pour vos produits de beauté. Dans un format 20 cm x 16 (elle existe dans un plus grand format), cette trousse est doublée de nylon : une précaution utile. En attendant le voyage elle égalera votre table de toilette, à moins que... vous ne la transformiez en trousse de couture.

« LA MAISON BLANCHE » (Mlle Sicard, 10, place de la Liberté, TOULON.

2.800 — Si vous êtes de celles qui préférez vous passer d'un colifichet au bénéfice d'une bonne crème, vous pourrez utiliser la crème super-nourrissante également de chez GUERLAIN. Il faut en appliquer une couche légère, elle est très utile pour un traitement de réhydratation en profondeur.

« MICHEL », 19 boulevard de Strasbourg, 19, TOULON.

3.810 — Pour celles qui font leur mise en pais, un objet qui leur rendra un grand service : le casque souple TORNADO.

Il est composé d'un casque qui emboîte la tête, et d'un tuyau qui s'adapte à l'aspirateur. Très léger et très souple puisqu'il est en nylon, il s'aplatit complètement pour se ranger dans sa boîte. Et... il a la couleur rose de l'optimisme !

« CENTRE RADIO du VAR » (R. Verpillot), 22 rue Franchipani, LA SEYNE.

3.665 — Un « tablier-ouvrage » en tissu provençal, à la fois original et pratique. Le tissu est piqué sur ouate, et le tablier est complété d'un petit volant. Sa grande poche peut alors contenir votre ouvrage. Il y restera, ce qui lui évitera de prendre la poussière de chez vous, et vous pourrez l'emporter avec vous grâce à un système de coulissé qui le transformera... en un ravissant sac (que vous enverront toutes vos amies). « LA MAISON BLANCHE » (Mlle Sicard, 10, place de la Liberté, TOULON.

6.650 — Un séchoir « CALOR » chromé de 300 w. Utile, il sert à différents usages.

1°) Il est séchoir, et on peut lui adapter le casque souple qui aidera votre mise en plis. Ces deux objets ont l'avantage de vous permettre de vous installer n'importe où... où il y a une prise naturellement.

2°) Il est recommandé par les médecins pour les massages d'air chaud. Rhumatismes et lumbagos lui devront leur amélioration.

Et terminés les longues patientes dans les salles d'attentes : vous ferez votre massage vous-même et chez vous.

« CENTRE RADIO du VAR » (R. Verpillot), 22 rue Franchipani, LA SEYNE.

*Pour vos Toilettes
de Printemps*

Le Magasin de Nouveautés

A LA BOULE D'OR

84 à 90, Cours Lafayette, TOULON

Tient à votre disposition un
choix incomparable de Lainages
Couture portant griffes de :

RODIER — DORMEUIL

PORTER BENNETT etc...

VIE DU FOYER

POUR VOUS, MADAME



LA MODE DE PARIS

Préparez-vous, amies lectrices à changer totalement de mode au printemps prochain.

Robes plus longues : elles cachent les genoux ; taille très marquée et... à sa place. Et puis, d'après l'un de nos plus grands couturiers, Heim, la mode sera plus « austère, plus dépouillée ».

Nous porterons beaucoup de jersey, en jupe, en robe et même en manteau droit et strict comme un pardessus d'homme. Des deux pièces, vrais ou faux ; des robes qui auront l'apparence de deux et même de trois pièces. Des tailleurs à manches courtes avec carrure très élargie. (la carrure « malabar » sera très portée cette année!) et col gracieusement épanoui. Les vestes aussi plus longues. Un modèle qui sera certainement très adopté « Pigeon vole », veste ceinturée sur jupe entièrement et finement plissée.

Les marinières seront plus que jamais à l'honneur portées sur jupes plissées, clochées ou fourreaux. Elles seront soit d'un modèle sport, en grosse laine et à très larges rayures ; soit en mohair léger et précieux.

Les robes reprennent le style chemisier, avec corsage plaisant. Elles seront serrées à la taille, car toute la gamme des ceintures reprend ses droits.

Les manteaux (pour celles qui les préfèrent au tailleur) auront des poches basses et de grands cols glissants qui accuseront le style « nonchalant ».

Chez Claude Rivière, la petite cape, dite « capillon » aussi courte qu'un boléro ; c'est « inédit », mais c'est une reminiscence !... Elle sera portée sur une jupe ronde, très juponnée.

POUR LES COULEURS...

Beaucoup, beaucoup de bleu marine avec parements blancs, nous retrouverons cette teinte dans les souples tailleurs de « Chanel » au style si particulier, si seyant et tellement distingué !

Beaucoup d'imprimés ; blouses et doublures fleuries ; robes de jersey imprimées de fleurs ; jupons précieux et fleuris sous une grande jupe unie pour les cocktails, les diners, le Théâtre.

Des jupons, beaucoup et encore des jupons. Vous pouvez en porter deux, voire trois sous une jupe ultra légère et vaporeuse.

Pour cela, inutile d'attendre le printemps vous pouvez appliquer cette tendance dès à présent.

N'oubliez pas que la mode de printemps et de plein été exigera d'être très mince (longue !) avec un buste... épanoui (eh ! oui) et des épaules... larges ! que pour la satisfaire vous devrez avoir tout cela, et que pour en arriver là, il faut entretenir votre ligne... Et que... pour avoir une jolie ligne il faut du courage et de la persévérance : régime (pas trop), culture physique, et toute la séquelle des soins corporels. Mais nous parlerons de tout cela dans notre prochain numéro.

LES CHAPEAUX...

N'oubliez surtout pas qu'il n'y a pas de « vraie » élégance sans chapeau. N'hésitez pas : Fortez un chapeau. Cette année, ils seront jeunes, faciles à porter, lé-

Bientôt le Printemps !



Ensemble Tiktiner « Pao-Pao » vert tilleul, différents autres coloris, garni de tricot : tilleul et blanc, marine et blanc, abricot et blanc...

(CHEZ MONIQUE — TOULON)

gers et gracieux. Ils seront en tout ce qui vous plaira : paille légère ou exotique, paillasson, tissu précieux ou tout en fleurs

Le canotier est toujours très apprécié, large ou pas. Il peut être soit en paille, soit en tissus, soit les deux à la fois. Les cloches en taffetas, imprimé ou uni, et un chapeau à calotte large et bord un peu tombant rappelant la « Charlotte » de nos mères et grand-mères.

ACCESSOIRES...

Pas de parfaite élégance sans harmonie dans les accessoires. Des talons très hauts, pour chaussures habillées avec bout très pointu. Assortissez à la couleur de vos chaussures soit les gants, ou le sac ou la

ceinture de votre robe en cuir souple Pas les quatre à la fois. Cela fait province. Vos gants et votre ceinture peuvent être d'une couleur neutre ou rappelant le ton de votre vêtement. Rappelez-vous que des gants blancs, sport ou pas sont toujours appréciés.

Adoptez des demi-talons pour vos courses et tenues demi-sport, ou pour aller au bureau ou à l'atelier. Si vous avez une préférence marquée pour la tenue sport, n'hésitez pas : chaussures à semelles crêpes, carrément plates.

Mais de grâce : Pas de chaussures à talons avec un pantalon !

NICOLE ROUSSEL.



LA MOUETTE DU COMMANDANT CHARCOT

Tous les enfants de France savent que le Commandant Charcot a été un grand marin et un grand explorateur. Mais savez-vous l'histoire de sa mort et de la mouette qui l'a accompagné à sa dernière demeure ?

Le Commandant Charcot revenait d'une campagne dans les eaux boréales, à bord de son fameux « Pourquoi-Pas ? ». Au large de l'Islande, une mouette blessée vint s'abattre sur le pont du navire. Charcot la recueillit et voulut la soigner. Mais, pour la soigner il fallait d'abord qu'elle ne s'échappât pas.

On enferma donc la mouette dans une cage. Et on la soigna et le pansa.

Une terrible tempête. Il en avait vu des tempêtes, le Commandant Charcot. Mais celle-là, elle ne le trompa pas. Charcot comprit qu'elle lui serait fatale. Et de fait, le Pourquoi-Pas alla se briser contre de dangereux récifs. Et le Commandant Charcot périt dans le naufrage.

Mais avant de mourir, il avait eu le réflexe d'aller ouvrir la cage de la mouette, pour qu'elle puisse se sauver... et être sauvée.

On retrouva le corps de Charcot et des obsèques nationales lui furent faites. Elles se déroulèrent à Saint-Malo, face au grand large. Le cercueil qui contenait les restes du célèbre explorateur fut placé face à la mer, recouvert du drapeau tricolore et la cérémonie allait commencer ; quand les troupes furent sur le point de défiler on vit arriver, du fond de l'horizon, un oiseau. C'était une mouette. Elle tourna longuement au-dessus du cercueil. Puis,



RÉSUMÉ: SUR UNE NOUVELLE PLANÈTE, REGIS ROCKET EST AUX PIÈGES AVEC UNE ENORME PLANTIE. IL EST SEUL A BORD DE LA FUSÉE ET SA SITUATION EST CRITIQUE...



EH LA ! ELLE A FAIT TOMBER LA RADIO ! COMMENT VAIS-JE FAIRE POUR AVERTIR MES COMPAGNONS ? NO, J'Y PENSE !



IL FAUT QUE J'aille A LEUR SECOURS OU ILS SERONT ÉTOUFFÉS PAR CETTE MASSE VÉGÉTALE.



tranquillement, majestueusement, se posa dessus... et y resta tant que dura le défilé.

Quand le dernier marin eut disparu et la dernière note de musique éteinte, la mouette prit son vol... et on la vit repartir vers le large.

Était-ce la mouette sauvée par Charcot ? Était-ce une messagère mystérieuse ? Était-ce une simple coïncidence ?

Nul ne le saura jamais. Les bêtes, comme les hommes, ont leurs mystères.

L'A. S. Forges et Chantiers de la Méditerranée a tenue son Assemblée Générale 1959

Le 27 janvier 1959 s'est tenue dans l'habituel local de la cantine des apprentis de nos chantiers, l'annuelle assemblée générale de notre grand club.

Une première fois déjà les membres de la Société avaient été convoqués. Mais la réunion avait dû être renvoyée, le pourcentage des présents, n'étant pas celui prévu par les statuts.

Donc une nouvelle fois les dirigeants et membres actifs se retrouvaient en présence pour discuter des projets et destinées du club.

L'ordre du jour prévoyait entre autre les questions suivantes :

- 1°) Election du nouveau C. A.
- 2°) Questions diverses et compte rendu des sections.

LE NOUVEAU BUREAU 1959

L'ancien bureau de l'A.S.F.C.M. qui était à l'occasion de cette réunion « le bureau sortant » était composé des membres au complet de la Section des Sports. Aucune candidature n'étant avancée, il fut proposé de réélire le dit bureau et on procéda au vote.

A mains levées les votants devaient se prononcer à l'unanimité et le bureau 1958 se trouve de ce fait remis en place.

Voici donc les responsables qui pour une année encore auront la tâche de mener à bien les destinées du club A.S.F.C.M.

Président : M. Billardu ; Vice-Président : M. Reyre ; Secrétaire : M. Garcia ; Secrétaire adjoint : M. Cogordan ; Trésorier : M. Flipo ; Trésorier adjoint : M. Malfatto ; Membres : MM. Blachère, Giovanini, Sauvat, Spagno!, Sarti, Dominici, Scatena, Boetti, Tarico.

QUESTIONS DIVERSES

M. Castillo, secrétaire de la Section Cycliste devait se faire l'écho de tous les membres présents pour déplorer amèrement le peu d'empressement que mettent les notre membres de notre grand club à venir aux assemblées générales. Diverses sanctions furent envisagées. Mais finalement les membres du C. A. tout en déplorant les absence du Président et celle du Secrétaire et surtout celles de certaines sections qui ne sont de ce fait pas représentées, décidèrent pour les réunions prochaines de mettre sur pied une organisation plus étudiée avec remise de récompense et apéritif.

Un blâme sera adressé au Président de chaque section pour protester contre le peu d'intérêt apporté par chacun à la vie du club.

M. Sias, membre de la Section de Rugby émet le souhait qu'à chaque assemblée générale les sections soient à même de présenter un compte rendu moral de leur gestion passée. Avis favorable est donné à cette suggestion et dès l'an prochain les sections seront tenues de s'y conformer. M. Sarti, responsable de la Section de

Volley-Ball devait demander que la direction du club soit assurée en partie par des membres n'ayant aucunes attaches avec des sections sportives. Cela permettrait une plus grande liberté d'action et une neutralité plus étendue dans les diverses discussions.

M. Flipo précise que cette question a déjà été soulevée par lui-même au Comité d'Entreprise et qu'elle a été retenue comme valable au cours de la réunion du C. E. du 4 juillet 1958. Il est donc décidé que ce vœu sera renouvelé auprès des organisations syndicales qui désignent le président et les deux vice-présidents de la Commission des Sports.

Il devait être fait état des subventions reçues au club. C'est ainsi que l'Office Municipal des Sports a fait parvenir pour l'exercice 1958 : 25.000 francs. L'Office départemental de la Jeunesse et des Sports : 70.000 frs.

M. Flipo pense que le Président de l'A.S.F.C.M., pourrait avec raison solliciter le Comité d'Entreprise pour obtenir un complément de subvention pour l'exercice 1958-1959. Les crédits encore disponibles seront distribués aux sections avant la fin de l'exercice au prorata des besoins de chacun.

Toutes les sections devaient se trouver d'accord pour constater les diverses augmentations qui grèvent leur budget (frais de transports, hébergement, équipement, etc...)

Un vœu sera adressé également à la direction des F.C.M. afin qu'elle envisage dans le plus bref délai, la création d'un stade répondant aux besoins de notre club.

La remise annuelle des récompenses de l'Office Municipal des Sports a lieu le 18 février 1959.

La question de la salle des Fêtes de la Municipalité devait être la dernière question à débattre et il a été décidé à ce sujet que trois dates seraient demandées au titre du club pour y organiser des soirées. Cette réunion s'est terminée à 20 heures.

Texte du blâme adressé aux diverses sections de l'A. S. F. C. M.

Monsieur le Président,

L'Assemblée générale annuelle de l'A.S.F.C.M. s'est tenue le 27 Janvier 1959.

Il nous a été pénible de constater que très peu de membres de notre Club ont daigné assister à cette réunion. Il est vraiment regrettable que les Présidents des différentes sections n'aient pas jugé nécessaire de faire au mieux pour donner à cette Assemblée Générale l'importance qu'elle mérite.

Il semble que l'esprit sportif le plus élémentaire pour les différentes sections vivant grâce aux subventions fournies par le Club serait de répondre par le maximum de présents à l'invitation qui leur est faite une fois l'an.

Toujours très attaché à la vie du Club et avec l'espoir que cet esprit sera suivi par tous à l'avenir, nous formulons les vœux les meilleurs de prospérité.

Le Bureau de l'A.S.F.C.M.

Les Méaventures de Marmaduke WESSON

Roman policier de Charles de RICHTER

RESUME DES NUMEROS PRECEDENTS

Marmaduke Wesson qui est caissier dans une banque de Margate (Angleterre) est poursuivi par une bande de gangsters qui ont forcé la porte de son garage, ont tenté de le tuer à coups de mitraillettes, et ont provoqué un accident d'automobile dont Marmaduke sort assommé.

En ce moment il est chez lui avec trois gangsters et sa digne gouvernante Mrs. Gordine. Mais que fait Betty Springfield, la jeune fille dont Marmaduke est amoureux ?

Dédaignant la fin de la phrase ou ne l'ayant pas entendue, Mrs Gordine traversa la pièce et, après avoir dardé un regard méprisant à l'homme qui venait de lui rendre sa liberté, se pencha sur le divan où reposait son maître et lui prit le poignet.

Elle compta les pulsations, et apparemment rassurée sur ce point, hocha la tête. Après une minute de réflexion, elle revint sur ses pas, et ayant ouvert la porte d'un buffet, déjà soigneusement examiné par les visiteurs nocturnes, chercha quelque chose sur l'étagère.

— Cela ne vous ferait rien, demanda-t-elle glacialement à l'homme masqué de me faire rendre par vos complices la bouteille de whisky qui se trouvait dans ce coin à droite ou tout au moins ce qui peut en rester ?

L'homme masqué, qui devait être fixé sur le pouvoir d'absorption de ses hommes, préféra tirer une bouteille plate de sa poche-révolver, et la lui tendit.

— Tenez, dit-il, cela ira plus vite. Seulement, dépêchez-vous, je tiens à bavarder un peu avec votre patron.

Elle déboucha le flacon et, en ayant essuyé le goulot, l'inséra entre les dents serrées de Marmaduke Wesson. Elle parvint tant bien que mal à lui faire avaler quelques gorgées et, ceci fait, se pencha sur lui pour surveiller le résultat. Elle attendit quelques instants, puis, il lui sembla que son maître avait remué et que ses paupières tremblaient.

— Alors ? interrogea l'homme masqué qui avait allumé une nouvelle cigarette et qui, la tête en arrière, lançait des ronds de fumée vers le plafond.

Elle ne répondit rien, mais ramassant une serviette qui avait roulé d'un tiroir, fit mine d'éventer son maître. Cela lui permit de masquer tant bien que mal son visage. En même temps, elle se pencha sur lui, et dans un murmure que nul ne put surprendre, lui glissa dans l'oreille :

— Pour l'amour de Dieu, ne revenez pas à vous, Feignez d'être toujours évanoui !

L'avertissement arriva à temps. Déjà sous l'influence de l'alcool auquel il n'était pas accoutumé, Marmaduke Wesson sentait les brumes qui lui obscurcissaient le cerveau se dissiper. Il entra ouvrit une seconde les yeux, eut, à travers un nuage de fumée, une vision de la pièce et de ses occupants ; aperçut le visage livide de sa gouvernante, puis, comme si quelqu'un avait appuyé sur un dé clic, le cours de ses pensées se remit à fonctionner. Il se souvint de tout ce qui s'était déroulé au cours de la matinée et de ses craintes ; il entendit le bruit sinistre de la mitraillette et revit les deux lettres d'avertissement. Il comprit que ce qu'il avait redouté s'était réalisé.

En même temps, la voix lointaine de Mrs Gordine lui parvint et il ne vit que cette solution possible : obéir et feindre. Imiter l'opossum. Fermant donc à nouveau les paupières et maîtrisant l'élan qui avait failli le soulever, il s'abandonna comme une loque. L'homme, qui fumait toujours tranquillement sa cigarette n'avait rien aperçu. Il ne tenait pas encore la petite conversation à laquelle il semblait attacher un tel prix.

Un geste de désespoir, admirablement feint de Mrs Gordine lui fit rompre le silence.

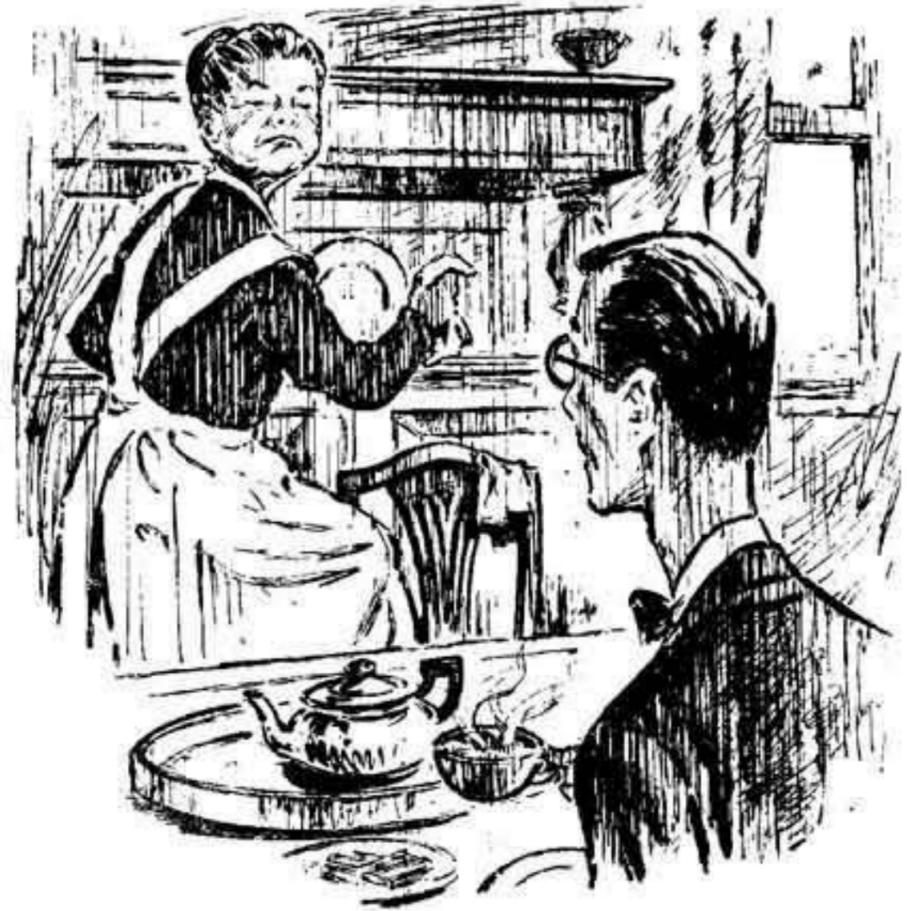
Alors ? demanda-t-il, ça marche ?

Il y eut un sanglot dans la voix de la digne gouvernante.

— Impossible de le faire revenir. Je lui ai fait avaler je ne sais combien de whisky et il ne bouge toujours pas. Il est certainement mortellement atteint. C'est criminel de laisser un homme dans cet état. Il lui faut les soins d'un docteur, sans quoi il va mourir.

L'homme se leva en bougeonnant et, jetant sa cigarette parmi toutes les autres, s'approcha de sa victime.

Marmaduke Wesson crut qu'il allait crier quand il sentit une lourde main moite se poser sur son poignet, puis tenter de soulever ses paupières. Il se contenta néanmoins et joua à la perfection le cadavre — ou presque — qu'il était sensé être. Pourtant, si l'homme masqué avait seulement posé son oreille contre sa poitrine, sa ruse eut vite été percée à jour. Son cœur battait contre ses côtes et chaque coup était si violent qu'il lui faisait littéralement mal.



Dessin de ZVEG

— Dam it all ! grogna l'homme, est-ce que ce damné skunk va s'amuser à nous jouer ce sale tour ?

Mrs Gordine se fit accusatrice.

— Je vous dis que c'est abominable. Je sais bien ce qu'il en est. Il va mourir... faute de soins. C'est vous qui l'avez tué et vous serez pendus pour cela.

— Oh, assez de jérémiades ! grogna l'homme en réprimant un sursaut involontaire.

La phrase, malheureusement pour lui, n'était pas tombée dans ses seules oreilles. Un de ses acolytes, qui fouillait un secrétaire, s'arrêta net.

— Dites donc, boss, elle a raison la vieille. Que le type meure, nous sommes responsables. Avec ce qu'elle nous sortira comme témoignage, on peut être sûr du verdict. Et je ne tiens pas à tâter de la corde, moi !

— Ni moi !

— Ni moi !

— Ni moi !

— Ni moi non plus, tas d'idiots ! Alors qu'est-ce que vous proposez ?

Mrs Gordine retint sa respiration dans l'attente de ce qui allait suivre.

Les Méaventures de Marmaduke WESSON

— Qu'on laisse tout ça là, patron. Et qu'on écrive « fini » pour cette nuit. Vous voyez bien que ce que vous cherchez n'est pas ici. Le type est rudement plus malin que vous ne croyez. Il a dû garer ça là où vous n'aurez aucunement l'idée d'aller le chercher.

— Mais sapristi... s'exapéra le chef.

L'homme éleva la main pour le calmer.

— Vous savez bien que vous le repincerez toujours quand vous le voudrez, boss. Alors, dans une petite conversation en tête-à-tête, vous arriverez à vous entendre.

— A moins qu'il ne fiche toute la police à nos trousses !

L'homme se mit à rire comme s'il trouvait ça très drôle.

— Tenez, patron, savez-vous où je vois la preuve qu'il sait très bien ce qu'il a fait et qu'il l'a fait intentionnellement ?

— Dis toujours.

— Dans le fait qu'après la petite alerte de ce matin il n'a pas averti la police. Un honnête homme l'aurait fait sans hésitation. Lui, il est là... comme il se taira pour cette nuit. Vous pouvez m'en croire sur parole.

— C'est possible, acquiesça le chef après un moment de réflexion.

Il se tourna vers Mrs Gordine dont le cœur battait la chamade et lança :

— C'est bon ! tu vas pouvoir soigner ton cher maître tout à ton aise ; mais dès qu'il sera revenu à lui, dis-lui qu'il n'en a pas fini avec nous. Tôt ou tard, qu'il le veuille ou non, on aura une petite conversation tous les deux. Compris ?

Elle inclina la tête, préférant ne pas montrer son trouble.

— Dis-lui aussi qu'il n'y a aucune cachette qui m'arrêtera. Pas même les coffre-forts de sa banque.

— Ça, c'est une idée, remarqua un des hommes. Seulement il faudrait pour cela cambrioler la boutique, petit scandale auquel il ne tiendra sans doute pas.

— Justement ! conclut le patron. Maintenant, nous autres filons.

Il fit un geste que ne comprit pas tout d'abord Mrs Gordine, mais sur lequel elle fut vite renseignée. Il y eut un déclic et tout s'éteignit. On avait coupé la lumière électrique. Elle s'agrippa au bras de Marmaduke Wesson, moins pour le contraindre à l'immobilité que pour ne pas céder à la terreur, et tremblant dans tous ses membres, suivit par l'oreille l'exode des bandits.

Elle entendit des portes claquer, le gravier crier sous les lourds souliers et trois coups de sifflet trouer la nuit. Quelques instants plus tard, le bruit d'un moteur éclata, puis se perdit dans le lointain, et tout fut calme, de ce calme absolu qui régnait toujours dans ce petit coin du tranquille village.

Elle retrouva la première l'usage de ses sens et le prouva en rendant la lumière. Marmaduke Wesson était toujours étendu sur le sofa, mais il était maintenant soulevé sur un coude. Il était livide et ses dents claquaient.

— Oh, les bandits, les bandits ! gémit-il.

Elle oublia tout à fait qu'elle était en chemise de nuit et passa à l'action.

— Je téléphone au Docteur, expliqua-t-elle et puis, j'alerte le poste de police. Il faut sur le champ que l'on lance des hommes après ces misérables.

La réaction de Marmaduke Wesson l'ahurit.

— Non, non, gémit-il, pas de docteur, et surtout pas de police ! Pas de police, au nom du ciel !

Elle s'arrêta net et fit deux pas vers lui. On aurait dit que quelque chose venait de la frapper en pleine poitrine.

— Pas de police ? répéta-t-elle, incapable d'en croire ses oreilles. Et pourquoi pas, grands dieux ?

Il bafouilla lamentablement, incapable qu'il était d'exprimer sa pensée, mais se souvenant pourtant avoir rejeté cette solution l'après-midi même devant Miss Springfield.

— Non, non, pas de police surtout ! Vous comprenez... le scandale... la banque... je dois être comme la femme de César.

Mrs Gordine le regarda un moment en silence, puis, très digne, voulut ramener le train de sa jupe. C'est seulement alors qu'elle s'aperçut qu'elle était en chemise de nuit. Son indignation pourtant était montée à un tel point qu'elle passa outre sur cette incongruité.

— Très bien, dit-elle, je suppose qu'il y a évidemment des cas où un homme préfère que la police ne vienne pas fourrer son nez dans ses affaires. Tout de même, je n'aurais jamais cru...

Elle ne jugea pas utile de dire ce qu'elle n'aurait pas cru, mais pivotant sur elle-même, se dirigea vers la porte.

Sa sortie aurait gagné en dignité si sa chemise avait été quelques centimètres plus longues et si ses bigoudis ne lui avaient pas fait une curieuse auréole.

Marmaduke Wesson voulut la rappeler. Il comprenait qu'il avait baissé dans son estime.

— Mrs Gordine, Mrs Gordine, mais j'ai simplement voulu vous faire comprendre.

Elle avait déjà franchi le seuil de la pièce et très digne, montait l'escalier qui conduisait à sa chambre.

— Pas s'adresser à la police ! marmotta-t-elle. Ah ça est-ce que par hasard ces bandits auraient vu juste ?

Elle ne voulut pas approfondir cette supposition, mais s'étant soigneusement barricadée, elle se mit au lit. Une brusque crise de nerfs vint heureusement détendre la situation tout en lui procurant peu après, un sommeil lourd et peuplé de cauchemars.

Dans la pièce du bas, Marmaduke Wesson, incapable d'aller se coucher et décidé à veiller toute la nuit dans la crainte d'un retour offensif, se versa une forte rasade de whisky, chose qui ne lui était pas arrivée depuis longtemps. Un peu ragailardi par ce liquide violent, il se prit la tête à deux mains et gémit en se balançant sur sa chaise.

— Mon Dieu ! Mon Dieu !

Car, pour la première fois, un double terrible venait de s'insinuer dans l'esprit de Marmaduke Wesson. Il se demandait si par malheur Betty Springfield n'avait pas vu juste en hasardant l'hypothèse d'un dédoublement de personnalité.

Il était de plus en plus évident qu'il avait commis quelque chose dont il n'avait aucun souvenir. Quelque chose en tout cas d'assez grave et de suffisamment illicite pour l'avoir mis en contact avec la lie de la population.

Mais que cela pouvait-il être ? Vol ? Détournement ? Pis encore ? Il se sentait hors d'état de le dire. Seulement il commençait à douter de tout... à commencer de lui-même.

Dans un brusque élan, il se dirigea vers une glace qu'il avait jadis amoureusement accrochée à une étagère en prévision des visites de Miss Springfield et s'y contempla.

Il détourna aussitôt les yeux. Dans sa physionomie il lui avait semblé apercevoir quelque chose de sinistre qu'il n'y avait jamais vu auparavant. Il venait de ressentir tout simplement l'état d'esprit que devait avoir le Docteur Jekil quand il apercevait sur son visage, un restant de physionomie de M. Hyde.

III

L'INSPECTEUR WODEHOUSE ENTRE EN SCENE

Marmaduke Wesson ne s'étonna nullement, le lendemain matin, de l'attitude réservée — frigide serait un terme plus juste — de sa digne gouvernante. Ce qui l'abasourdit plutôt fut qu'elle ne lui rendit pas les clefs de sa maison sur le champ. C'est qu'au cours de la nuit sans sommeil, l'idée, semée par Miss Springfield et vaguement acceptée la veille, avait fait son chemin. Petit à petit, Marmaduke Wesson se rendait à la possibilité qu'il était peut-être un cas curieux.

Il se regarda soigneusement dans la glace en se rasant et hochait sinistrement la tête. Il est certain qu'il avait quelque chose de bizarre dans sa physionomie. Jamais un être normal n'aurait eu ce rictus qui lui déformait la bouche, ni ce plissement révélateur des paupières. Il aurait pu peut-être se dire qu'il avait passé une nuit sans sommeil et qu'à cet instant précis, il venait d'avaler une gorgée de savon, mais il n'y pensa même pas. Il préféra jouer avec sa dangereuse idée ; s'évoquant de plus en plus dans le rôle qu'on lui assignait.

Une seule chose le tracassait. Qu'avait-il bien pu faire et en quoi sa vie était-elle le moins du monde liée à celle des bandits qui avaient mis sa maison au pillage ?

C'est ce qu'il lui était impossible de trouver et il eut beau mettre sa mémoire au suplice et imaginer les hypothèses les plus folles et les plus saugrenues, il ne vit rien.

Il descendit une fois habillé et tomba sur Mrs Gordine qui levée avant l'aube, remettait la maison en ordre. Il lui souhaita un cordial good morning, mais la vieille gouvernante qui avait retrouvé toute sa dignité naturelle en endossant à nouveau sa robe de percale noire, ne daigna pas répondre et se contenta de pincer farouchement les lèvres.

Elle consentit pourtant à aller lui chercher un déjeuner et, ayant posé, sans un mot, ses œufs au bacon devant lui, elle se remit à son travail.

Il breakfasta dans ce silence redoutable que rompaient seuls les soupirs de sa gouvernante chaque fois qu'elle montait sur une chaise ou en descendait — ce n'était d'ailleurs pas des soupirs de sa conscience : elle avait simplement des rhumatismes. Il se trouvait ainsi dans les conditions idéales pour poursuivre ses réflexions.

Il était un cas exceptionnel ; cela ne faisait pas de doute. Mais d'autres que lui s'en étaient-ils aperçus ?

Il tourna et retourna sa cuillère dans sa tasse, et puisant quelque courage dans ce bruit, leva la tête vers sa gouvernante.

— Mrs Gordine, dit-il d'une voix qui aurait attendri le Home Secretary, me permettez-vous de vous poser une question ?

Il attendit en vain une réponse et tourna un peu plus rapidement sa cuillère pour soutenir son audace.

(A SUIVRE)

Sur un voyage de LA SEYNE à BATON ROUGE

à bord du "PRINSDAL" (III)

(Voir « MEDITERRANEE » N° 3 et 4)

Avant de raconter cette remontée du Mississipi, je dois dire que le moteur du « PRINSDAL » avait tourné sans défaillance et que tous les auxiliaires, toutes les installations avaient fonctionné avec régularité.

L'état-major, l'équipage, pont et machine, tous étaient satisfaits et tous avaient la même idée, la même joie, le bateau avait fait ses preuves, il était classé bon bateau.

Lorsque le « PRINSDAL » commença sa remontée vers Nouvelle-Orléans et Baton-Rouge, le crépuscule tombait : loin sur l'immense étendue de terre plate, on voyait les torchères des raffineries qui brûlaient, les lueurs rougeâtres commençaient à éclairer la plaine.

Les berges sont sales, la vase s'accumule ; sur ces berges une maigre végétation sert d'asile à des multitudes d'animaux, des chevaux, des bovins, des zébus, des oiseaux palmipèdes ou échassiers et sûrement beaucoup d'insectes, car les moustiques dansaient autour de mes oreilles des rondes sans fin.

Lorsque les lampes du bord furent allumées, des myriades de lucioles dansaient une sarabande effrénée.

Deux heures après, environ, nous arrivions à Port-Pilote, passe Est, c'est là, d'ailleurs, que les deux bras se rejoignent pour ne former plus qu'un Mississipi.

Port Pilote, une agglomération de maisons en bois, sur pilots ; cette agglomération est dominée par le clocher d'une église, par la tour de l'immeuble du pilotage. Le pilote géant débarqua avec tout son matériel et il laissa la place à un second pilote, dit pilote de New-Orléans. Contraste de deux hommes, l'un géant, l'autre quelconque, insignifiant.

Le « PRINSDAL » remontait à 100 tr. environ, 14 nœuds ; sur le fond 10 nœuds. On appelle vitesse sur le fond, la vitesse que l'hélice donne au bateau, c'est-à-dire 14 nœuds pour 100 t. minute, moins le courant descendant, environ 4 nœuds. En fait : vitesse réelle.

Il faisait noir, les balises rouges, vertes et blanches clignotaient, le pilote attentif donnait des ordres brefs que le timonier de quart exécutait ; de temps en temps, le timbre du chanburn résonnait et le moteur suivait, lui aussi, les indications demandées.

Une drôle d'odeur régnait dans l'air, dans une demi-brume flottaient des relents d'air marin qui se mêlaient aux relents fades de la vase.

Le Mississipi a une largeur de 400 mètres environ, jusqu'à la Nouvelle-Orléans.

Vers minuit, nous passions devant Port-Sulphur (rive droite), canal oblique de 100 mètres de large, un wharf, des installations de chargement, un éclairage abondant, quelques immeubles bas, un établissement genre Kursaal, un ou deux bars. Port-Sulphur est passé, en tout 250 mètres environ, et les berges monotones qui bordent le fleuve reprennent, que je plains les marins qui après de longs jours de mer arrivent dans ce havre.

Quelle déception doivent-ils éprouver ; l'escale attendue jour après jour, les projets, les désirs, le monde, la ville accueillante se limite à cela : 250 mètres de quais, quelques maisons, et c'est tout.

L'escale est courte, la Nouvelle-Orléans bien trop loin, le chargement terminé on reprend la mer, un peu dépité. Port-Sulphur reste un mauvais souvenir, un port que le marin déteste.

23 heures : Nouvelle-Orléans.

Débauche de lumières, d'enseignes lumineuses, réclames tapageuses, clignotantes, coups de sirènes des bateaux mouillés dans le fleuve, coups de sifflet des remorqueurs, des vedettes de toutes sortes qui sillonnent le fleuve dans tous les sens, s'affairant de bateaux à bateaux.

Le Pilote débarque : la douane, la santé, l'immigration montent à bord, tous individus différents les uns des autres. Le douanier, insignifiant, l'air stupide, petit, bedonnant... Conciliabules avec le steward, direction cambuse, whisky, etc...

L'officier de Santé, type Italien, joli garçon sur les 40 ans, plein de suffisance, se faisant appeler Docteur. Visite sanitaire à tout l'équipage, après l'interrogatoire par l'officier de l'immigration, les hommes. Officiers exceptés allaient dans un petit coin du salon déboutonner leur pantalon et montrer à Monsieur ce qui les fait hommes.

L'officier de l'immigration, un grand type costaud, comme doivent l'être tous les policiers américains, chemise bleue, casquette avec visière renforcée, revolver à barillet à la ceinture, serviette bourrée de papiers, de cachets, de tampons, de pinces.

Sans gêne, tout ce monde s'installe au salon ; et les opéra-

tions commencent : j'ouvre le feu, mon passeport est examiné dans tous les sens, puis examen de tous les cachets et visas, interrogatoire sur mon état-civil, mes ancêtres, mes fonctions, mes idées politiques, puis cachet d'admission pour un mois : me voilà, sous la protection des U. S. A. jusqu'au 27 Novembre. Cette cérémonie se renouvelle 47 fois ; il y a 47 hommes d'équipage à bord, officiers compris ; durée deux bonnes heures.

Au moment du départ, après deux ou trois whisky, sans aucune invite, sans honte, le policeman a rempli ses poches, il a comblé les vides de sa serviette, avec les oranges et les pommes, qui garnissaient le grand compotier posé sur une desserte. Tout y a passé.

2 h. 30, le 28 : le Pilote n° 3. New-Orléans - Baton-Rouge monte à bord. 3 heures le départ.

Nouvelle-Orléans est bâtie sur un coude du Mississipi, mais plus particulièrement rive gauche. Sur la rive droite une partie de la ville est dominée par un pont immense qui enjambe le fleuve. Les quais rives droite et gauche dépassent 15 kms.

Des bateaux de toutes sortes, de toutes nationalités chargent et de nombreux postes d'attente sont installés sur le fleuve. Il n'est pas rare qu'un bateau attende 7 à 10 jours son tour pour venir à quai.

A 3 heures du matin, toutes les installations portuaires marchaient, grues suçuses, aspirateurs, engins de toutes sortes.

La ville est dominée par des enseignes lumineuses de formes et de grandeurs bien supérieures à ce qu'on voit en France, le tube lumineux, le néon est roi...

4 heures : Nouvelle-Orléans dépassée, il reste encore 137 nautics pour arriver à Baton-Rouge. Nouvelle-Orléans est à 115 nautics de la mer.

C'est le Mississipi de la première partie qu'on retrouve, les mêmes berges avec des routes de terre servant de digue, car à certaine époque, ce grand fleuve déborde, causant de nombreux dégâts ; les mêmes végétations, la même vase, la même odeur. La largeur a cependant un peu diminué ; on a croisé des trains de chalands, poussés par un remorqueur. Aucun remorqueur tire, tous poussent, et, ce qui est bizarre, c'est que j'ai vu un train de chalands, tous bien amarrés les uns aux autres poussés par un remorqueur. La longueur entre l'AV du 1^{er} chaland et l'arrière du remorqueur est d'environ 500 m. Pour virer dans les coudes, tous à grands rayons, le train barre le fleuve très profond (plus de 10 mètres).

Enfin, 12 heures, le 28, c'est Baton-Rouge, le temps est couvert, le vent vient du Nord, il fait froid. Mouillage au milieu du fleuve sous la ville.

Le pilote débarque, le voyage est fini.

Quelques mots, maintenant, sur ce que j'ai vu en Amérique.

D'abord, Baton-Rouge, ville de 50.000 habitants environ, bâtie rive gauche ; c'est la capitale de l'état de la Louisiane.

Un immense gratte-ciel domine la ville, c'est le Palais du Gouvernement, inauguré en 1932, construit pour remplacer un vieux palais du style espagnol qui ne répondait plus aux besoins.

Le gratte-ciel actuel a 450 pieds de haut, environ 150 m., pour accéder à la porte d'entrée, il y a 48 marches qui représentent les 48 Etats-Américains et sur chaque marche est gravé le nom d'un Etat et la date de son rattachement.

C'est ainsi que la Louisiane est rattachée depuis le 30 Avril 1812. L'origine du nom, vient de Robert de La Salle, explorateur français qui a donné ce nom en honneur de Louis XIV, Roi de France.

La population de cet Etat est de 2.942.496 habitants. Le nom donné à l'Etat par les Américains est l'Etat du Pelican, cet oiseau est originaire du pays. La fleur du pays est le Magnolia.

La superficie de l'Etat est de 48.523 square miles soit : 12.667.451 hectares ou 126.674, 51 km².

De nombreux explorateurs visitèrent la Louisiane, Alvarez de Pineda (1519), Cabeza de Vaca (1528), Hernando de Soto (1541), les Français La Salle en 1682, Iberville et Breville en 1699.

Le sceau officiel est le sceau du Pelican.

Le climat : La température moyenne est de 20° cent. Le mois le plus froid est Janvier, avec 10°, le plus chaud Août avec 28°, la hauteur d'eau moyenne tombée dans l'année est de 1.40 m.

Les principaux produits sont : coton, graines, canne-à-sucre, riz, patates douces, citrons, légumes de toute sorte, tabac...

Paul BALOUX

(à suivre)

L'AVENTURE ET LA MER

Dessins de MARIIGNY

LEIF LE VIKING.



DÉCOUVRE L'AMÉRIQUE 489 ANS AVANT COLOMB

DU COURS DE L'ÉTÉ DE L'AN 986 UN VIKING NOMMÉ BJARNI HERJULSON, PARTIT D'ISLANDE ET FIT VOIE VERS LA COLONIE DU GROENLAND



CETTE COLONIE, FONDÉE PAR ERIC LE ROUGE, PERE DE LEIF LE VIKING, ÉTAIT TOUTE NOUVELLE. LE BATEAU DE BJARNI, FUT, EN COURS DE ROUTE PRIS DANS UNE VIOLENTE TEMPÊTE ET DERIVA AU HAZARD PENDANT DES SEMAINES. QUAND LE CIEL S'ÉCLAIRCIT ILS S'APERÇURENT QU'ILS AVAIENT DERIVÉ.



ILS REMIRENT LE CAP À L'OUEST ET ARRIVÈRENT RAPIDEMENT EN VUE D'UNE TERRE PUIS D'UNE DEUXIÈME. ILS NE S'ARRÊTÈRENT QUE LORSQUE ILS FURENT RENDU AU GROENLAND OÙ, ILS SE FIXÈRENT.



DIX-SEPT ANS APRÈS, LE JEUNE LEIF ERICSON, VINT AU GROENLAND ET PRIT DES RENSEIGNEMENTS SUR LES DIFFÉRENTES TERRES QU'AVAIT APÉRÇU LE NOMME BJANI ET LUI ACHETA SON DRAKKAR.



IL REFÛT EN SENS INVERSE LA ROUTE QU'AVAIT SUIVÛ BJANI, IL RECONNUT LA TROISIÈME ET LA SECONDE TERRES ET LORSQU'IL ATTEIGNÛT LA PREMIÈRE CÔTE QU'AVAIT VU SON PRÉDÉCESSÈUR, IL ABORDA, CONSTRUISÛT UNE MAÛSON ET PASSA L'HIVER À EXPLORER LE PAYS: LE MASSACHUSETTS, L'AMÉRIQUE.



IL RAMASSA AUSSI DU BOÛS, MARCHANDISE D'AUTANT PLUS PRÉCIEUSE, QU'IL N'Y A PAS DE BOÛS AU GROENLAND.



APRÈS SON RETOUR AU GROENLAND, D'AUTRES NORVÉGIENS REPARTÛRENT VERS LES TERRES DU CAP COD ET Y PASSÈRENT SIX ANS.

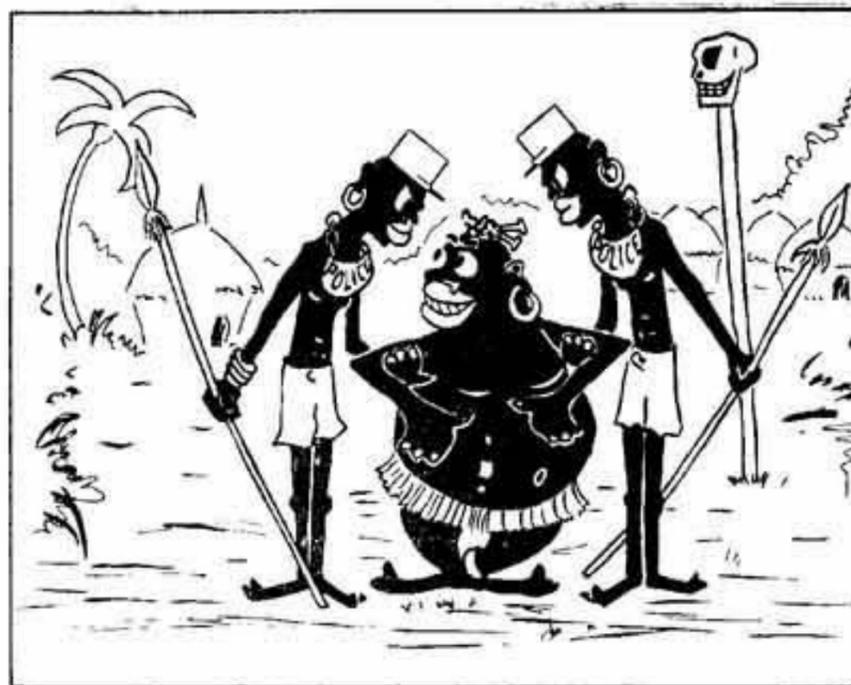


HÉLAS, ILS NE PÛRENT S'Y FIXER. CAR LES INDIENS LES EN CHASSÈRENT. C'ÉTAÛT L'AMÉRIQUE DU NORD.

FIN



HISTOIRE DE RIRE



— Qu'avez-vous fait de votre femme ?
— Je l'aimais tellement que je l'ai mangée.

Visages de la Maison : LES DÉLÉGUÉS AUX SPORTS

CHARLY
1/59



De gauche à droite : BILARDU — REYRE — BOETTI — FLIPO — MISTRAL — SPAGNOL — TARICO — BLACHERE — SCATENA — SARTI — GARCIA — SAUVAT.

Antoine PEPINO

Peintre

Toute la maison connaît le sympathique Antoine Pepino qui a la charge de nos voitures. Mais derrière les plaques minéralogiques M. Pepino cache souvent des toiles. Ce sont ses œuvres.

En effet il peint depuis dix ans. Il a été amené à la peinture par André Marras qui fut notre premier « violon d'Ingres » dans notre numéro 1.

— Je dessinais déjà, nous a-t-il dit, mais je ne m'étais jamais risqué à toucher un pinceau et des couleurs.

Marras m'a harcelé... Je m'y suis mis et maintenant je ne peux plus m'en passer. J'ai toujours chez moi mon chevalet qui attend. Il y a des jours où les pinceaux vont tout seuls. On a la main guidée. Et puis, il y a des jours où rien ne marche. Ces jours-là... il vaut mieux se reposer.

— Quelle est votre méthode de travail ?

— Je dessine toujours mes tableaux au fusain ou au crayon d'abord. Puis j'efface et je redessine à la sanguine. Et enfin, je peins. J'espère faire une exposition dans deux ou trois ans, quand j'aurai trente toiles.

— Et que peignez-vous ?

— Des paysages, des natures mortes. Je voudrais faire du portrait. Mais c'est difficile. J'y viendrai un jour. Mais vous comprenez... quand vous faites un arbre... s'il est plus ou moins ressemblant ou tordu ça

n'a pas grande importance. C'est un arbre. Tandis qu'en visage de personne, c'est autre chose.

— Et l'abstrait ?

— C'est utile ! Surtout dans le dessin de soirée, le décor et la publicité. En peinture, ça me plaît moins. Enfin... on ne sait jamais, j'y viendrai peut-être.



— Vous peignez la Provence ?

— Oui, mais aussi d'autres coins de France. Ma femme et moi pendant les vacances allons toujours à la découverte de régions que nous ne connaissons pas.

Eh ! bien, nous souhaitons bonne chance à Antoine Pepino, peintre épris de paysages inconnus !

Les Commandes et le Statut de la Construction Navale

(Suite de la page 10)

En Juin 1957 d'ailleurs, ces mesures étant apparues encore insuffisantes, l'hémorragie des devises reprenant, une clause de sauvegarde temporaire a joué et les contingentements ont été entièrement rétablis pour une période d'un an. Puis, l'opération 20 % a supprimé la taxe tout en maintenant les contingentements.

« LA LOI D'AIDE »

Le navire, nous l'avons dit, échappe donc à toute protection douanière.

L'armateur, dont l'activité s'exerce sur le plan international, peut acheter un navire dans n'importe quel pays sans acquitter aucun droit de douane.

D'autre part, dans aucun domaine la concurrence n'est aussi directe ni aussi âpre. Les armateurs du monde entier commandent, en effet, leurs navires non seulement au prix international, mais plus exactement au plus bas prix international, c'est-à-dire aux conditions les meilleures qu'ils peuvent trouver sur le marché, sans considération d'éloignement, ni de nationalité des chantiers.

En résumé, le régime de protection dans lequel vit notre pays depuis si longtemps a pour effet de placer la construction navale dans une position très spéciale :

seule de toutes les industries françaises de transformation à ne pas être protégée, elle doit vendre la totalité de sa production à l'armateur français comme à l'armateur étranger au prix bas international et cela dans des conditions de concurrence particulièrement sévères, alors que, comme toutes les industries de transformation elle produit au prix fort intérieur.

Ce prix fort, il est dû à tous les facteurs de la production, aussi bien les approvisionnements en matières et articles sous-traités, mais encore les salaires, charges annexes, Sécurité Sociale, appareil administratif de l'Etat.

Il est donc nécessaire et équitable que la construction navale reçoive une compensation. Mais si nous prenons comme point de référence le Budget, il faut bien souligner que les industries de transformation grâce aux barrières douanières reçoivent une aide qui fait rentrer des devises dans les caisses du Trésor, tandis que la construction navale qui, elle, n'est pas protégée par les dites barrières, ne peut être efficacement aidée qu'en faisant appel au Trésor. Et les prix élevés qui sont permis aux premières ne lui sont pas permis à elle.

Il y a là une différence profonde sur laquelle il est nécessaire de mettre l'accent, et qui est la cause des lourdes difficultés dont souffre notre industrie.

Jacques PAGET.



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.-O.), TEL. : MOLITOR 48-00

Vous qui gardez votre argent chez vous

DANGER

Mettez-le à l'abri et faites-le fructifier

EN OUVRANT UN

COMPTE ÉPARGNE

à **2,25** et **2,75** % d'intérêts à vue

A LA

SOCIÉTÉ LYONNAISE de DÉPÔTS

TOULON : 48, boulevard de Strasbourg.

LA SEYNE : quai Hoche.

SANARY : 11, rue Etienne-D'Orves.

HYERES : 10, avenue des Iles-d'Or.

BARJOLS : boulevard Grisolles

LE LUC : Route Nationale.

VIDAUBAN : rue Maréchal-Foch.

+ **PHARMACIE ARMAND**

14, Rue Cyrus-Hugues et Angle Place du Marché
La SEYNE-sur-MER - Tél. : 948-061

— — — — —
*La Pharmacie Armand a été créée
par Cyrus-Hugues en 1853
à l'époque de la Fondation, à La Seyne, de la*

SOCIÉTÉ des FORGES et CHANTIERS
de la MEDITERRANÉE

— — — — —
Depuis 105 ans,
la Pharmacie ARMAND
est au service de la Population Seynoise
et continue à servir ses clients avec le
souci permanent de leur donner entière satisfaction

Boucherie Chevaline

Jean IAFRATE

Rue République - La SEYNE

— — — — —

Succursales :

Rue Vincent-Courdouan - TOULON

Place de l'Eglise - PONT-du-LAS