

LA FLOTTE LAMY AVANT LA CREATION DE LA SOCIETE NAVALE CAENNAISE

	J.N.	TYPE	DATE D'ACHAT	
JULIENNE	27 T.	Sloop	1837	Porté disparu le 5. 12. 1846
JULES-AMELIE	79 T.	Goélette	1846	Perdue corps et biens en 1859
AMELIE	97 T.	"	1853	Naufagée le 15. 12. 1866
ORPHELIN	99 T.	"	1854	Vendue le 6. 4. 1878 à M. Pougheol - Caen
HYACINTHE	64 T.	"	1854	Vendue le 1. 9. 1877
JULIE	73 T.	"	1855	Vendue le 17. 4. 1868
EDOUARD	135 T.	"	1856	Naufagée au large de Dunkerque le 9. 10. 1875
ANNA	79 T.	"	1857	Coulée sur la côte anglaise le 20. 12. 1858
ORPHELINE	78 T.	"	1859	Vendue le 2. 2. 1873
BRAVE LOURMEL	477 T.	3 mâts	1862	Vendu aux Norvégiens le 18. 12. 1882
JULES	161 T.	Brick	1865	Transformé en ponton à Caen en avril 1887
ALERTE	217 T.	"	1867	Vendu le 7. 11. 1883 pour servir de ponton
CAMILLE	254 T.	3 mâts	1870	Coulé à Yarmouth dans la nuit du 5/6 Décembre 1870
PROGRES	168 T.	Vapeur	1872	Vendu le 12. 10. 1877
REVEIL	284 T.	"	1878	Vendu en Angleterre en avril 1882

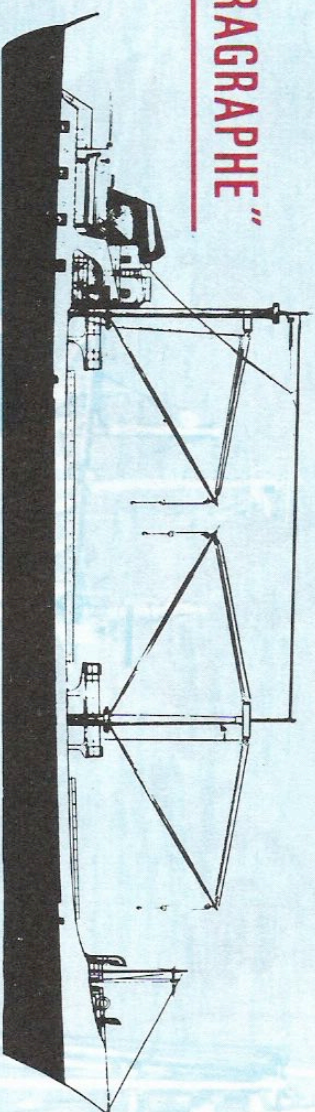
LA FLOTTE DE LA SOCIÉTÉ NAVA

	D. W.	MISE EN EXPLOIT.	
ACTIF	1200	1903	Vendu en Février 1911 à la Cie Navale d'Afrique du Nord (Schiaffino)
THISBE	1400	1903	Coulé le 13.12.1909 en Mer du Nord
CHANZY	1200	1903	Perdu à Barfleur le 30 Mai 1908
CIRCE	1800	1903	Vendu le 17 Mars 1925 en Belgique
NIOBE	1900	1906	Torpillé le 16 Février 1917
HEBE	2000	1909	Torpillé le 26 Mars 1916
DANAE	2000	1910	Torpillé le 23 Juillet 1915
THISBE 2	1400	1910	Torpillé le 6 Septembre 1917
DAPHNE	2000	1911	Coulé à la suite d'un abordage à Dungeness le 25 Août 1928
ASTREE	1400	1912	Vendu le 20.9.1932 en Italie
THISBE	2500	1919	Vendu sur cale
HEBE 2	2350	1920	Coulé le 1er Avril 1943 par vedette anglaise près de Cani
NIOBE 2	2400	1920	Coulé le 11.6.40 devant Le Havre par aviation allemande
DANAE 2	2450	1921	Vendu en Décembre 1933 à des Norvégiens
GALLIUM	2440	1923	Vendu à la ferraille le 12 Juin 1959
THISBE 3	2500	1924	Coulé en Mer Egée le 31 Août 1943
CIRCE 2	3015	1926	Vendu le 6 Avril 1957 à un Armement Panaméen
DAPHNE 2	3000	1928	Coulé par les Allemands le 18 Avril 1941 sur les Côtes anglaises
BOREE 1	3000	1928	Coulé à la suite d'un abordage le 26 Mars 1934
MEDEE 1	3100	1928	Coulé par abordage le 12 Juillet 1955
THESEE	3600	1932	Sabordé en Baie de Naples en 1943
ASTREE 2	3500	1933	Coulé le 1er Mai 1944 en Méditerranée (Cap Bear)
HONFLEURAISE	2800	1934	Coulé par une mine au Verdon le 26 Juin 1940
NANTAISE	2800	1934	Coulé par une mine aux Goodwin Sand le 9 Juillet 1945
COLLEVILLE	3200	1935	Sabordé à Marseille en Août 1944
SENNEVILLE	5500	1936	Sabordé à Marseille en Août 1944
DANAE 3	3450	1936	Vendu à "Baltica Transport Corporation" le 20 Août 1965
DIONE	3500	1936	Coulé en Atlantique le 28 Janvier 1941 par les Allemands
PHRYNE	3500	1939	Coulé par les Allemands le 24 Septembre 1939 dans la Manche
EGEE	3500	1940	Vendu à "ASSIMI" Monrovia le 6 Mai 1964
NIOBE 3	2690	1946	Vendu à "Compania Naviera Niobé" le 1er Octobre 1965
DAPHNE 3	2670	1946	
TSELFAT	680	1944	Vendu le 18 Janvier 1951 à la Sté Tunisienne d'Armement
LIEUTENANT LANCELOT	1250	1945	Vendu le 15 Novembre 1954 en Angleterre (Holderness Steamship ,Hull)
HADRUMETE	2200	1946	Vendu à la ferraille en Février 1951
THISBE 4	3625	1947	Vendu aux Chargeurs de l'Ouest le 16 Décembre 1955
DIONE 2	3380	1948	
PHRYNE 2	5088	1948	Vendu à Mazella le 1er Avril 1960
THESEE 2	5054	1948	Vendu le 30 Mars 1957 à Cuba
ASTREE 3	7500	1948	Vendu le 17 Juin 1952 à la Carribean Steamship C° (Panama)
BOREE 2	7500	1948	Vendu le 19 Juillet 1953 à la Cia Nationale Siderurgica (Brésil)
HEBE 3	7500	1949	Vendu le 3 Juillet 1953 à la Cia Nationale Siderurgica (Brésil)
PHEBE	1685	1949	Vendu à la République Dominicaine le 11 Décembre 1954
SAINTE-ANNE	480	1949	Perdu corps et biens en Méditerranée le 15 Mars 1950
FORT-LAMALGUE	545	1950	Vendu le 7 Septembre 1954 en Norvège
FORT-MALBOUSQUET	545	1950	Vendu le 13 Mars 1952 aux Indes
NEREE	1330	1950	Vendu à la ferraille le 1er Décembre 1952
PROTEE	6147	1951	Vendu en Juillet 1953 à la Sté Commerciale & Maritime Sud-Ouest
ALCEE	2210	1951	Vendu à Antonio TRICOLI le 16 Février 1965
ENEE	2310	1951	Vendu le 20 Janvier 1956
CHLOE	2780	1952	Vendu à Cie Castelsardo le 9 Août 1962
FRANCOIS-le-BRISE	1650	1952	Vendu à la Transat le 31 Mai 1956
ISEE	1650	1952	Vendu à la Cotunav le 16 Octobre 1961
ORPHEE	1888	1952	
PSYCHE	2556	1952	
PROMETHEE	5600	1953	Vendu le 21 Septembre 1962 à Calcutta Steam Navigation
NELEE	1715	1953	Vendu à Daher le 19 Février 1957

LE CAENNAISE DE 1903 A 1966

	D.W.	MISE EN EXPLOIT.	
ANTEE	5900	1954	
ARISTEE	3240	1954	Vendu aux Chantiers de Normandie le 11 Mars 1963
NEREE 2	3238	1954	Coulé au large de Cherbourg le 11 Octobre 1965
ASTREE 4	3954	1954	
BOREE 3	2662	1955	Vendu à la Marine Allemande le 8 Juillet 1959
THISBE 5	3730	1955	Vendu à Colocotronis (Grèce) le 20 Juillet 1964
HEBE 4	2662	1955	Vendu à la Marine Allemande le 5 Juin 1959
PHEBE 2	3392	1956	
AMALTHEE	1150	1956	Vendu à la Marine Allemande le 24 Février 1960
ENEE	1453	1956	
PROTEE 2	7345	1957	
FRANCOIS-1e-BRISE 2	3376	1957	Vendu à Sté "Bois et Charbons F. Le Brise" le 1er Mars 1966
GALATEE	7345	1957	
CIRCE 3	3669	1958	
NELEE 2	3669	1958	
THESEE 3	7355	1958	
TYPHEE	3494	1958	
HEBE 5	4564	1960	
AMALTHEE 2	2363	1961	
ATHENE	20913	1961	
BORÉE 4	2363	1961	
CALYMENE	16184	1961	
NEVE	780	1962	Vendu au Gouvernement Guinéen le 12 Décembre 1965
AMPHIOPE	29737	1962	
NOE	2818	1963	
EGEE 2	5500	1966	
THISBE 6	5500	1966	En construction en Hollande - lancé le 22.1.66
PROMETHEE 2	10000	1966	En construction aux A. C. N. Nantes
en Co-propriété			
CARONTE	7595	1951	Vendu en 1955
BLAISE-PASCAL	24005	1954	Vendu en 1961
LONGUEAU	5040	1954	Vendu en 1964
DE MOULEZIN	5040	1954	Vendu en 1963
ACHERES	5040	1954	Vendu en 1960
VENISSIEUX	7895	1954	Vendu en 1955
SAINT-MARCET	1250	1956	Vendu en 1961
PERRIGNY	2885	1958	Vendu en 1962
PICCADILLY	885	1958	Vendu en 1961
MAGUELONE	1940	1963	
en Gérance			
OUISTREHAM (10.933	1945	jusqu'en 1953
CAEN ("	1946	jusqu'en 1960
LORIENT (Liberty-	"	1953	jusqu'en 1960
ORLEANS (ships	"	1960	jusqu'en 1962
AVRANCHES ("	1964	
PHRYNE 3	2.340	1962	
DRAME OUMAR (ex NEVE)	780	1965	
FRANCOIS LE BRISE	3376	1957	

Les Navires "PARAGRAPHE"



De quoi s'agit-il ? De navires shelter qui, par leurs caractéristiques conformes au paragraphe d'une convention internationale, peuvent avoir un port en lourd maximum avec une jauge brute minimum (299 Tx, 499 Tx ou 999 Tx).

Ce sont 2 navires de moins de 500 tonneaux que nous venons de commander au Chantier hollandais "de WALL" à Zaltbommel, qui vient de construire l'actuel "EGEE".

Ils sont destinés au transport de marchandises diverses, fruits, primeurs, notamment entre l'Afrique du Nord et la France.

Leur construction durera 1 an pour le premier, 1 an 1/2 pour le second.

Leurs principales caractéristiques sont les suivantes :

Longueur hors tout : 78 m. - entre p.p. : 70 m. - largeur 12 m.40 - creux au pont principal : 4 m.10 - leur tirant d'eau en été, à shelter ouvert, sera de 4 m.05 et de 5 m.10 à shelter fermé - leur port en lourd à 4 m.05 de 1200 T.

Ils auront 2 cales et 2 entreponts, mais la cale 1 sera utilisée par 12 cuves à vin d'une contenance de 3.000 H°. La capacité des entreponts 1 et 2 et de la cale 2 est de 100.000 p.c.

Ils seront desservis par 3 "swinging derricks" de 5 tonnes.

Les panneaux d'écouilles sur le pont shelter seront de fabrication ERMANS, et les dimensions suivantes : n° 1 : 10 m.02 x 5 m.50 - n° 2 : 20 m.64 x 5 m.50.

Sur le pont principal, panneau Mac Gregor (folding flush) de 20 m.64 x 5 m.50.

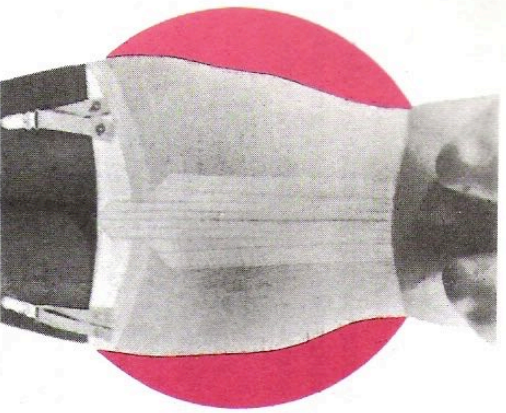
Il y aura également 2 chambres froides, situées à l'arrière du pont principal, de chacune 75 m3 pouvant descendre à -28°.

Ils seront classés au Bureau Veritas : + 1 3/3 L 1.1 A et CP - Glace 111 - RMC transport de vin.

Ces navires seront équipés d'un moteur diesel MAN-SMIT type RBL 669, d'une puissance de 3.000 CVE à 275 t/m.

Leur vitesse en charge devrait être de 15 noeuds à puissance maximale, soit en service de 14 n.5.

Notre jeu-concours : QUAND LA PUBLICITÉ S'ÉGARE



Voilà un titre qui, dans notre SILLAGE, vous étonnera. Eh bien, il vous propose un jeu, un jeu-concours plus exactement. Vous n'avez pas été sans remarquer que dans les revues, les journaux, les publicistes - pour attirer l'œil des futurs clients ou consommateurs - n'hésitent pas à employer des formules choc et même "attractives".

A titre d'exemple, voilà trois publicités qui illustrent parfaitement cet "égarement".

Croyez-le, la matière première ne manque pas dans la Presse, pour peu que l'on se donne la peine d'observer.

Les pages de SILLAGE sont prêtes à accueillir les "perles" que vous ne manquerez pas de découvrir au hasard de vos lectures. Il vous suffira alors de les découper et de nous les adresser.

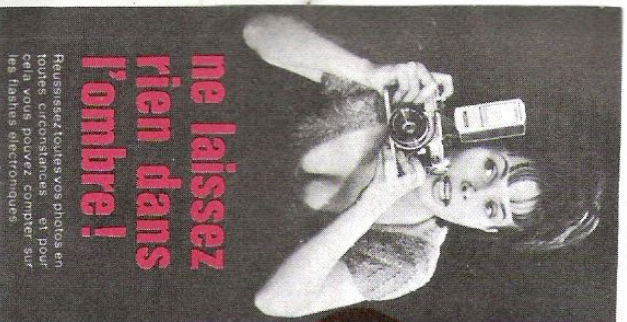
Un jury classera les envois dont les meilleurs seront publiés dans SILLAGE.

Les gagnants bénéficieront de prix qui seront les suivants :

- Premier prix : F. 100. --
- Deuxième prix : F. 50. --
- Troisième prix : F. 30. -

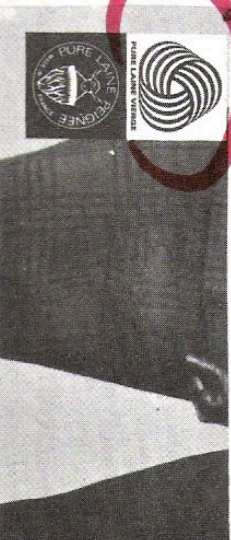
Mais vous pourrez également gagner en aidant la publicité à s'égarer. La modification partielle ou totale des textes qui accompagnent les dessins peut complètement transformer le sens de la publicité et modifier le but recherché. Ce n'est plus votre observation qui interviendra, mais votre imagination.

Amusez-vous, amusez-nous et que les meilleurs gagnent !



Plusieurs fois vos photos en toutes circonstances et pour ce n'est pas possible, comptez sur les habits spectaculaires.

C'est sûrement du jersey Saint Joseph !...



Téléphone Marin

Si les cafards se plaisent sur les bateaux et cherchent à s'acclimater au marin, il semble qu'ils ne soient pas les seuls parasites existant à bord. Je veux parler des parasites grouillant dans les fils téléphoniques et autres interphones reliant les différents services d'un navire moderne, et les uns comme les autres sont particulièrement envahissants.

Pour le visiteur, tous ces beaux téléphones blancs sur les bureaux, respirent l'organisation et l'efficacité. Eh bien, c'est une erreur profonde. Le Monsieur qui pense ainsi se met profondément le doigt dans l'oeil.

Dire que ça ne marche pas serait de la médisance, c'est beaucoup plus complexe :

Vous appelez une station , au bout de quelques instants, vous entendez : Allo ! Ensuite, il y a en général un bon échange d'Allo, histoire d'avoir la communication bien en mains. Puis vous expliquez votre cas à votre correspondant, vous vous évertuez à parler le plus distinctement possible. Peine perdue. Vous n'avez pas fini votre explication que vous êtes interrompu par :

Allo ! Allo ! Arch...brr...grth...pas.

Vous en déduisez finalement que le gars, à l'autre bout, n'a strictement rien pigé.

Après deux ou trois Allo de réamorçage, vous voilà reparti dans votre discours en articulant encore mieux (à votre avis) et en changeant la tournure de la phrase. En principe, à ce stade, une lueur de compréhension doit se faire jour chez votre correspondant. Il vous répète ce qu'il croit avoir compris, et vous, de votre côté, dans un bruit de fond et de crachements, vous attrapez quelques mots clés laissant fortement supposer que votre demande a été comprise.

En principe, tout marin doué d'une intelligence moyenne et au conduit auditif clair de tout obstacle, doit pouvoir comprendre une conversation téléphonique après trois répétitions. Il est évident que le côté divinatoire y entre pour une grosse part, et j'ai l'impression que l'amateur de mots croisés est nettement favorisé, mais ce n'est là que jugement personnel.

De tout cela il est non moins évident que des quiproquos peuvent s'élever, provoquant quelques frictions entre services intéressés. C'est ce qui est arrivé récemment sur ce fier vaisseau qu'est le "HEBE".

Dans la précipitation du départ, un volumineux chauffe-eau destiné à la machine avait été saisi sur le pont faute de mieux. Il était prévu qu'au prochain port, une grue serait demandée pour descendre l'appareil par la cheminée. Donc, au port suivant, pendant la manutention, le Second capitaine, en accord avec le Chef Mécanicien, guettait la pose des dockers pour demander la grue au Foreman, sans ralentir le chargement.

Accord du Foreman : Cinq minutes au plus, préparez tout à l'avance, c'est bien parce que c'est vous... On se confond en remerciements.

Quelques instants plus tard, le Foreman arrive chez le Second Capitaine :

- Ready ?

- Ready.

Le Second bondit sur son téléphone et appelle la machine.

- Allo ! Allo ! Le Chef est en bas ?

- Allo ! Gr.....oui.

- Dites lui d'envoyer du monde pour s'occuper du chauffe-eau, nous avons la grue pour cinq minutes.

- Allo ! Allo ! Chgrrr..Arr...pas.

- Allo, dites au Chef Mécanicien que.....

- Allo ! Chrrr..phr..chef...Ahrrrh..eau chaude..schttt..de suite.....cord.

Et l'on raccroche. Le Second en déduit que l'affaire marchait. Il aurait dû se méfier. Comprendre en répétant seulement deux fois, il avait affaire à un gars au-dessus de la moyenne. C'était une erreur. Il va sur le pont, ne trouve que le Foreman le regardant d'un air interrogateur et chargé de reproches. Quant à l'équipage, personne.

Bref, il arrive à raccoller trois matelots par ci, deux mécanos par là, on élingue l'engin, on montre du doigt la cheminée au grutier et voilà l'affaire enlevée.

Le Second commence à bougonner : "Sacré Chef, toujours pareil, pas capable de s'occuper de ses affaires.... Toutes les vieilles rancunes contre le Chef lui remontent à la gorge.

En même temps d'ailleurs, il montait à la cheminée pour diriger la manoeuvre.

L'appareil passe en douceur dans la cheminée et le grutier amène doucement et amène toujours. Cela fait une bonne hauteur depuis le fond de la machine jusqu'au sommet de la cheminée.

Le chauffe-eau arrive à hauteur des moteurs, un signe fait stopper la grue. Tout le monde se regarde ; flottement très net dans l'équipe. "Où arrimer ce foutu machin ? Et ce sacré Chef qui n'est toujours pas là. "Il pourrait quand même s'occuper de ses affaires, c'est bien la peine de le prévenir".

Finalement, en désespoir de cause et talonné par le Foreman, l'appareil est رهissé jusque dans la cheminée où il est arrimé sur une plateforme. La grue est larguée. Il était temps, car le grutier commençait à donner quelques signes d'impatience.

Lorsque le Second Capitaine rencontre le Chef, quelques instants plus tard, il sent qu'il y a de l'explication dans l'air.

Le Chef fronce les sourcils et attaque le premier :

- Alors, il paraît qu'il n'y a pas d'eau chaude chez vous, vous êtes le seul, tout le monde a de l'eau chaude à bord, j'ai été obligé d'arrêter les gars qui commençaient à bricoler sur le chauffe-eau.

-!! ?

- Il paraît même que c'était urgent.

- Sacré bon sang ! Les gars en bas n'ont rien compris au téléphone. Je demandais du monde en vitesse pour arrimer votre chauffe-eau dans la machine.

- Ah bon ! Et c'est fait, où l'avez-vous mis ?

- Arrimé dans la cheminée.

- Vous auriez quand même pu essayer de me prévenir.

- Mais j'ai averti par téléphone, j'ai répété deux fois.

- Deux fois ! Deux fois ! Vous auriez répété trois fois comme d'habitude, alors là vous aviez des chances d'être compris. Enfin.....

Le Second Capitaine se sentit presque coupable.

Et puis une idée lui vint. A terre, même à bonne distance, les communications sont claires. Or les fils téléphoniques vagabondent à travers champs, en suivant routes et voies

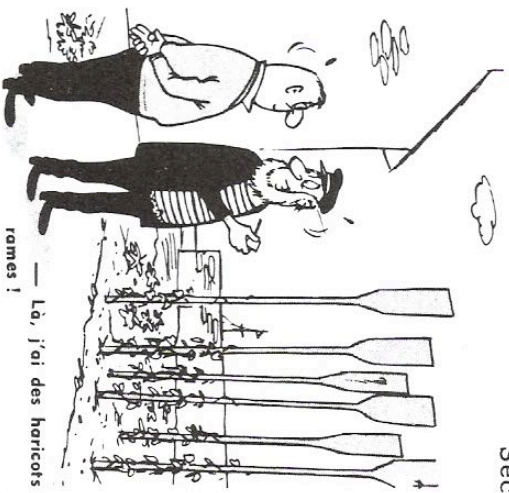
ferrées. A bord, au contraire, le malheureux fil se perd dans de sombres conduits ; c'est quand même moins gai. Alors peut-être que si, entre chaque station, le câblage allait se promener dans la maturé, par exemple, il se sentirait tout ragailardi par l'air pur du large, ce qui, à n'en pas douter, mettrait de la clarté dans les communications.

Drôle d'idée ? J'ai bien vu des gars faire des trous dans une tôle pour la renforcer. Il est vrai que certains papiers ne se déchirent pas toujours où sont les trous.....

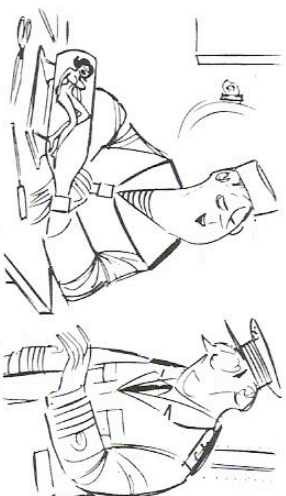
Histoire envoyée par M. Costard
Second Capitaine "Hébé"



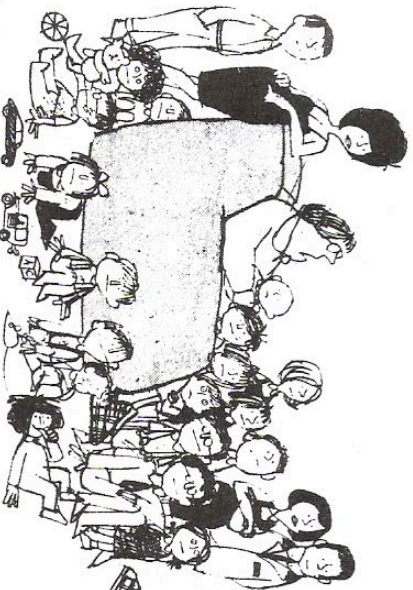
— Je dis: faudrait peut-être apprendre à lancer plus loin si vous ne vulez pas avoir d'en-nuis !



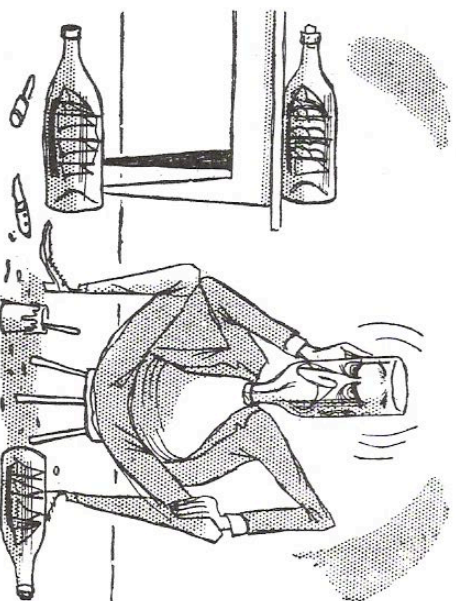
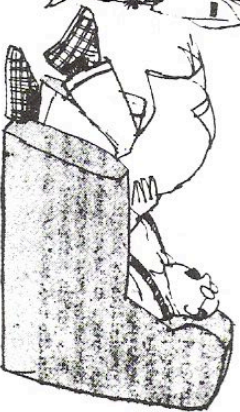
— Là, j'ai des haricots à rames !



— Avouez que c'est plus original que d'y mettre un bateau !



— De temps en temps, tu pourrais être un peu tendre avec moi.



LES BOUTEILLES MAGIQUES

parasites!

Dès qu'un navire est en opération commerciale à DAKAR, celui-ci est envahi par les marchands de souvenirs "Made in Africa". Cherchant l'amateur à travers les coursives un de ces marchands aperçoit l'occupant d'une cabine faisant la guerre aux cafards armé d'une bombe "Catch".

- Ca, c'est-y bon pou' cata'ids ? demande le visiteur en désignant la bombe.
- Tiens- Regarde :

Un cafard passant à proximité reçoit un jet de gaz à bout portant et ne tarde pas à se retrouver les "6 fers en l'air".

- Tu me donnes ? demande alors l'Africain
- Pourquoi ? Tu as des cafards chez toi ?
- Oui, dans ma 'adio,
- Dans ta radio ?
- Oui, c'est tout plein de cata'ids dedans -
Quand ma 'adio ma'che, eux c'est faire tout plein de b'uits dedans.

N.B. Et Dieu sait quelle dose de patience il a fallu pour lui faire comprendre que si ces bruits s'appellent des parasites, ils n'ont rien de commun avec ces autres parasites que l'on nomme CAFARDS.

il fallait y penser!

A Oran, un docker vient trouver le Lieutenant pour se faire soigner le pied.

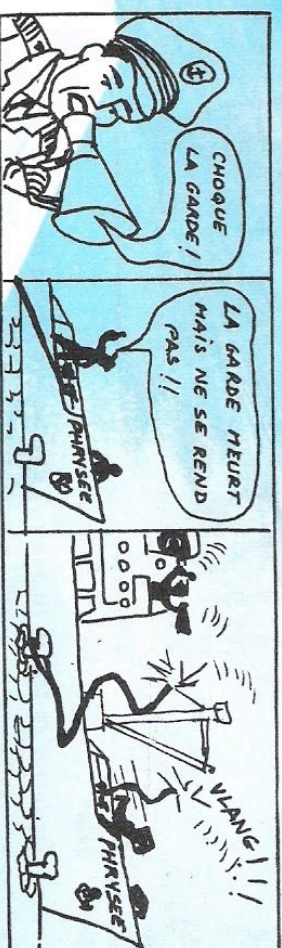
Après avoir ôté ce qui lui sert de savate le lieutenant découvre un pied dans un état pitoyable. La poussière enlevée, il constate alors que la plaie purulente a été préalablement saupoudrée de poudre blanche.

- Qu'as tu mis la dessus ? demande-t-il
- C'est de la poudre.
- Bien sûr, je le vois, mais quelle poudre ? de l'Exoseptolix ?
- Non, c'est cachet,
- Un cachet ?
- Oui, c'est cachet ASPRO écrasé.

En repartant, heureux comme tout, avec un beau pansement, et la fin d'un tube de pomade à la penicilline, on ne manque pas, cependant, de lui recommander de ne pas avaler le reste de pomade.

Histoires envoyées par
Monsieur G. Lesage
Lieutenant "Astrée"

MANOEUVRE



Le "VIN FOU"...de l'Intendance.

ETAT-MAJOR

Le Général BARBEYRAC DE SAINT MAURICE
Commandant la 2ème Région Militaire

à Monsieur le Général Commandant en Chef
Les Forces Terrestres
G. Q. G. E. M. G. 2ème Bureau

J'ai l'honneur de vous envoyer, malgré le caractère un peu spécial et courtelignesque, un rapport du Commissaire de Police d'Amiens.

Je ne pense pas que l'accusation portée contre le vin de l'Intendance soit vraiment fondée, néanmoins comme ce bruit circule et qu'il peut agir sur le moral, j'ai estimé devoir vous en rendre compte.

Signé : Barbeyrac de Saint-Maurice.

Le 1er Octobre 1939

Le Commissaire de Police
Chef des Services de Sûreté,

à Monsieur le Commissaire Central d'AMIENS.

Au risque de n'être pas pris au sérieux, voire même quelque peu ridiculisé, j'estime de mon devoir de me faire l'écho des racontars d'un caractère un peu spécial qui tendent à prendre consistance par la diversité de leur provenance aussi bien que par leur pluralité.

Le bruit tend en effet à se répandre que le vin alloué par l'Intendance serait sophistiqué et que sa consommation provoquerait une carence presque complète des fonctions génésiques du soldat.

Il vient, en effet, de m'être rapporté de source absolument certaine que six femmes de réservistes du 29ème R. A. L. stationné dans les environs d'Hirson, à la trouée du Haut, Plateau de l'Oise, qui avaient pu voir leurs maris la semaine dernière à leur cantonnement et passer la nuit avec eux, sont rentrées toutes six à Amiens, sans qu'aucune d'elles ait trouvé son mari en état de remplir ses devoirs conjugaux.

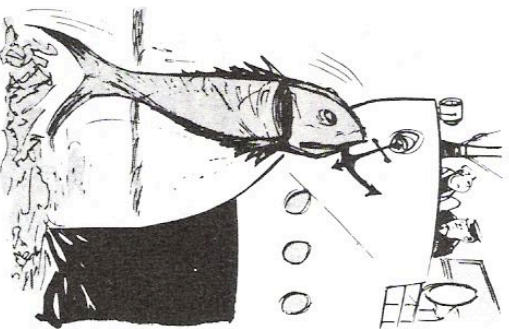
Deux réservistes casernés à Friant, un sous-officier et un homme de troupe appartenant à la Compagnie de passage, et tous deux âgés de 33 et 38 ans, exprimaient hier à deux agents de mon service des doléances personnelles du même ordre.

Un troisième réserviste, Cadet Georges, de la caserne Friant également, disait hier toujours à un inspecteur de mon service, qu'il n'osait plus partager le lit conjugal, crainte de se voir reprocher une frigidité anormale et taxé d'avoir une liaison extra-conjugale.

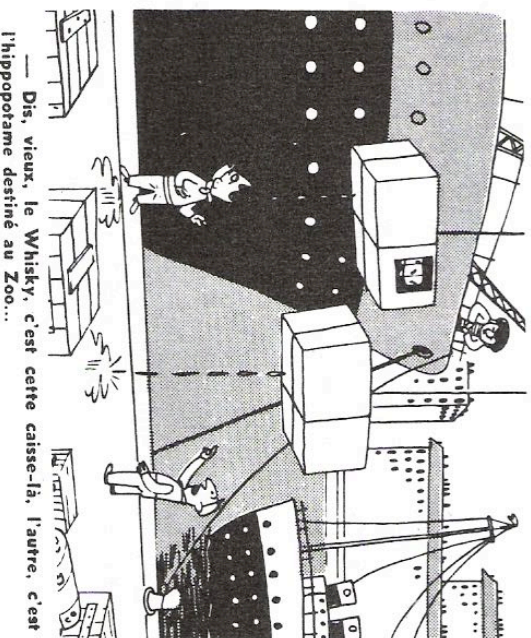
Enfin, le mardi 10 courant, un réserviste âgé de 25 à 26 ans, taillé en athlète, amenait devant moi dans l'après-midi, une fille soumise à laquelle il réclamait les honoraires versés d'avance d'hoirie, soit 15 frs, sous prétexte qu'il n'y avait pas eu d'usage, à quoi la fille rétorquait en substance : "Ce n'est pas ma faute, j'ai fait tout le possible pendant deux heures, mais il n'y a rien eu à faire et j'estime avoir bien gagné mon argent".

Je fais rechercher s'il n'existe pas d'autres faits du même ordre, et il m'est également revenu que certains militaires assureraient que le vin a un goût pharmaceutique très prononcé.

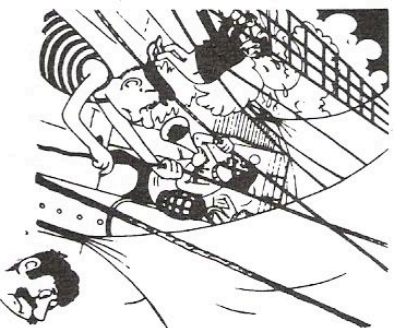
Signé : illisible.



— Mon capitaine, c'est arrivé en levant l'ancre suivant vos ordres !



— Dis, vieux, le Whisky, c'est cette caisse-là, l'autre, c'est l'hippopotame destiné au Zoo...



— Serrez le grand humier, serrez le grand foc, serrez la grand voile... Alors, toi, là-bas, qu'est-ce que tu fais ?
— Je serre les fesses !

la Bouée Postale

Les novices ont toujours été l'objet de farces à Bord des navires. En voici une faite sur un pétrolier, passant Gibraltar en 1956 :

- 18 h. - Le Lieutenant passe dans les coursives en annonçant : "Dans deux heures levée du courrier, ceux qui n'ont pas de timbres espagnols peuvent affranchir avec des timbres anglais - Qu'on se le dise".

Puis s'en va trouver le novice : "Novice ! à 20 h. vous passerez dans les postes - Ramassez le courrier que vous porterez chez le Second Capitaine pour qu'il le tamponne".

- Bien Lieutenant.

A 20 h. le jeune garçon ramasse le courrier, assez abondant, car tout l'équipage était de mèche, puis s'en va voir le Second.

- Ah.! très bien, posez çà sur mon bureau, je vais y apposer le cachet du Bord ; pendant ce temps, allez passer des vêtements chauds et revenez me voir".

Il s'en va, le Capitaine avait à peine fini qu'il était de retour, bien couvert.

- Bon ! vous allez mettre le courrier dans un seau, que vous amarrerez à une touline, ensuite vous irez sur le gaillard, guetter la bouée postale.

- La Bouée postale ? s'exclame notre jeune marin.

- Comment ? vous n'avez jamais entendu parler de la Bouée postale, nom d'une pipe ! Qu'est-ce qui m'a fichu un paysan pareil ?

- Bien ! Vous allez demander les jumelles de nuit au Commandant et vous guetterez la bouée, vous la reconnaîtrez facilement à ses deux éclats gris toutes les 8 secondes. Lorsque

vous l'apercevrez, contactez la passerelle par l'interphone, afin de venir soit à tribord, soit à babord. Il faut passer à ras, et vous débrouiller pour y déposer le seau au passage et larguer tout ; tâchez quand même de prendre un seau et une touline pas trop neufs ! Pouvez disposer !

- Bien, Capitaine !

Et voilà notre novice, fier comme Artaban, debout, jumelles aux yeux, scrutant l'obscurité avec un soin méticuleux, énorme dans son gros pull et son blouson de mer.

21 h. R.A.S. - 22 h. idem, à 22 h. 30 le Lieutenant l'appelle à l'interphone :

- Alors ? cette bouée, vous l'avez vue ?

- Non Lieutenant !

- Mais ! Sacré nom ! voilà 1 heure que nous l'avons laissée par tribord, vous dormiez ou quoi ?

- Non Lieutenant !

- Venez ici, espèce d'âne !

Notre novice, tout contrit, remonte avec son seau, vraiment pas fier, tenant les jumelles à la main, comme s'il avait honte à présent de les porter au cou.

- Et alors ! c'est bien la peine de vous faire confiance ! Demain vous passerez au bureau du Commandant et je vous garantis que je ne voudrais pas être à votre place ! Allez vous coucher, demain vous rendrez les lettres à leurs propriétaires, et ne vous étonnez pas s'ils vous engueulent ! "

Pauvre novice, le lendemain le Commandant l'a sermonné, en réprimant à grand peine son envie de rire, puis lui a offert un jus de fruit pour le consoler.

- "J'espère que vous vous en tirerez mieux la prochaine fois ! "

Histoire envoyée par J. C. Bescond
3ème Mécanicien "ENNEE"

Naissances

XAVIER né le 2.12.65, fils de CHAVRY Xavier, matelot "NELEE"
CHRISTOPHE né le 6.12.65, fils de MARTIN François, matelot "HEBE"
JEAN-PIERRE né le 3.12.65, fils de BUCHON Jean, mécanicien "MANDOURAH"
ANNE-CECILE née le 29.11.65, fille de PENSEC Jacqy, lieutenant "PROTEE"
MARIE-CHRISTINE née le 6.12.65, fille de LE GALL Vincent, graisseur "AVRANCHES"
BRUNO né le 8.12.65, fils de LE ROUX Louis, radio "AMPHIOPE"
PASCAL né le 17.12.65, fils de BOUGEANT Guy, aide de cuisine "AMPHIOPE"
VALERIE née le 29.12.65, fille de BRUNE Maurice, matelot "PHEBE"
YANNICK né le 29.12.65, fils de LUCAS François, matelot "DIONE"
DANIEL né le 1.1.66, fils de LECOULANT Eugène, matelot "ORPHEE"
ANITA née le 10.1.66, fille de DREAN Ferdinand, matelot "CALYMENE"
PHILIPPE né le 9.1.66, fils de LE LEVIER François, lieutenant
PASCAL né le 9.1.66, fils de HAMON Bernard, matelot "CALYMENE"
PHILIPPE né le 9.1.66, fils de LE HIR Olivier, graisseur "THESEE"
VALERIE née le 8.1.66, fille de CHATTON Gérard, électricien "NELEE"
CHRISTINE née le 17.1.66, fille de TREANTON Pierre, matelot "AMALTHEE"