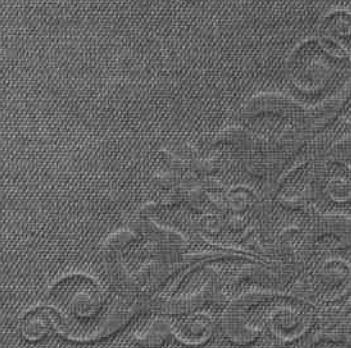




M. M.

CIRCULAIRES

BORDS



COMPAGNIE  
DES  
MESSAGERIES MARITIMES

---

CIRCULAIRES DE LA DIRECTION

---

PAQUEBOTS

---

MARSEILLE  
ÉTABLISSEMENTS MOULLOT FILS AINÉ  
22-24-26, Avenue du Prado

—  
1913

## TITRE I

---

# PERSONNEL DES BORDS

---

## CHAPITRE I

---

### Officiers

*Voir aussi :*

**Participation des Officiers de Pont au Service des Marchandises, RÉF. 1, CH. I, T. III.**  
**Réception des vivres journaliers à Marseille par les Officiers de garde, RÉF. 3, CH. I, T. VIII.**  
**Surveillance par les Officiers des réparations effectuées, RÉF. 2, CH. VII, T. VIII.**

Pour ce qui concerne spécialement le **Médecin du bord**, *voir aussi :*  
**Service de Santé et Mesures Sanitaires, T. VI.**

---

**RÉF. 1, CH. I, T. I. — L'adresse des Officiers doit être donnée à la Direction.**  
**Obligation pour les Commandants de résider à Marseille**

(Serv. Mar. 2-18 3/09)

Tous les Officiers (embarqués ou dans la situation de dépôt et de congé), doivent donner à la Direction (Service Maritime) une adresse permettant de leur faire parvenir, sans retard, toutes communications utiles pendant leur séjour en France.

Je vous rappelle également la première partie de l'Ordre de Service N° 628 du 26 Juin 1891 ainsi conçu :

« Les Commandants des Paquebots attachés au Port de Marseille seront tenus « d'avoir leur domicile à Marseille ».

**RÉF. 2, CH. I, T. I. — Tenue blanche à bord. — Conditions auxquelles elle est tolérée**

(Serv. Mar. 74 — 10/7/05)

Les Officiers ont été autorisés à porter, dans les pays chauds, la tenue blanche ; mais il est superflu d'ajouter que cette tenue n'est tolérable qu'à la condition d'être d'une propreté parfaite et de porter, convenablement fixés, les insignes du grade. De plus le veston à col droit doit être muni d'un faux-col et de manchettes afin de ne pas laisser supposer que la tenue des Officiers peut être moins soignée que celle qui est exigée du personnel de service.

Enfin, pendant le diner, sauf seulement sur les points où la tenue blanche est admise le soir, les Officiers qui président ou partagent la table des passagers, devront porter la redingote d'uniforme, celle-ci pouvant être confectionnée en un tissu léger, peut être très facilement supportée.

Je vous prie de tenir la main à ce que les prescriptions ci-dessus soient rigoureusement observées et je vous saurai gré de toute nouvelle disposition que vous serez amené à prendre dans le but de maintenir le bon renom de la Compagnie au point de vue du personnel.

RÉF. 3, CH. I, T. I. — **Bagages des Officiers. — Interdiction de les étiquetter comme bagages de passagers**

(Trafic 578. — 11/11/90)

J'ai été amené à constater que l'usage s'est établi de recevoir dans la soute aux bagages et d'enregistrer et d'étiquetter comme bagages les récipients que les officiers composant l'Etat-Major et le Personnel du bord peuvent avoir à débarquer à l'arrivée du paquebot à Marseille.

Cette manière de faire a le double inconvénient de faciliter des opérations de pacotille absolument contraires aux règlements de la Compagnie et de mettre à sa charge des risques et des frais de débarquement qu'elle n'entend pas supporter. Elle crée, en outre entre les bagages des passagers et ceux du personnel du bord, une confusion qui augmente les difficultés du classement et du contrôle.

Veuillez prendre note que les formalités d'enregistrement et d'étiquettage prescrites pour les bagages des passagers ne doivent, sous aucun prétexte, être appliquées à d'autres colis.

RÉF. 4, CH. I, T. I. — **Heures de repas des Officiers**

(Commis. 1. — 12/2/12)

Pour amener la régularité et l'uniformité désirables dans les heures des repas servis aux Etats-Majors, je vous prie de dresser un tableau des heures de repas de votre Etat-Major à la mer et dans les ports (Marseille compris) que vous ferez afficher au carré des Officiers et à la cuisine.

Il vous appartiendra de déterminer les exceptions que vous jugerez devoir être nécessaires à la bonne marche du service en général et des opérations de marchandises en particulier et de les faire notifier aux Services intéressés par leurs Chefs respectifs.

RÉF. 5, CH. I, T. I. — **Tables affectées aux Officiers du Bord**

(Ser. Mar. 9-23/8/12 et 29/10/12)

Notre Conseil d'Administration vient de décider les mesures suivantes :

*1<sup>re</sup> Classe - Paquebots.* — Le Commandant désignera une table où les Chefs de Service prendront leurs repas et qu'il présidera ; il aura toutefois la latitude de s'absenter et de se mêler aux passagers.

Le Commandant aura le Second Capitaine à sa droite et le Chef Mécanicien à sa gauche. Le Commissaire devra être placé de manière à pouvoir surveiller le service.

*Cargo-Boats.* — Les mêmes préséances seront observées en ce qui concerne les Chefs de Service.

*Officiers non Chefs de Service.* — En attendant les transformations nécessaires qui doivent être effectuées sur les anciens types pour l'installation de deux carrés

distincts pour les Etats-Majors du Pont et de la Machine, les Officiers de ces deux catégories prendront leurs repas, à des tables séparées, dans le salon des passagers de 2<sup>m</sup>e classe.

Il est entendu, qu'en dehors des heures des repas, les carrés resteront à la disposition de tous les Officiers.

Sur les paquebots dépourvus de carrés, les Officiers prendront leurs repas aux secondes, les lieutenants à la grande table tribord et les mécaniciens à la grande table babord.

**RÉF. 6, CH. I, T. I. — Provisions de ménage. — Limitation**

(Serv. Mar. 5. — 27/6/11)

En raison des abus nombreux résultant de la tolérance accordée jusqu'à présent pour l'achat en cours de voyage des provisions de ménage, je me vois obligé de retirer cette autorisation pour les achats de poules et d'œufs.

Je compte que vous voudrez bien prendre les mesures nécessaires pour que je n'aie pas à étendre cette mesure aux autres articles autorisés.

**RÉF. 7, CH. I, T. I. — Admission des familles à bord le dimanche.**

**Repas de midi du Second Capitaine**

(Serv. Mar. 9. — 18/7,08)

Le Conseil a adopté les modifications suivantes à l'Ordre de Service N° 894 et au deuxième alinéa de l'article 1.201 du Règlement des Bords.

1° Les familles des Officiers et *celles de tout le personnel embarqué* seront dorénavant admises à bord les dimanches et les jours fériés, de 8 heures du matin à 8 heures du soir et lorsqu'il aura fallu travailler ces jours-là, à compter de l'heure de la cessation de l'ouvrage ;

2° Quand on ne travaillera pas aux marchandises, le Second Capitaine sera autorisé à aller prendre le repas de midi dans sa famille, l'Officier de garde restant à bord et assurant, pendant son absence, la responsabilité de la surveillance.

**RÉF. 8, CH. I, T. I. — Chaque Officier est muni d'un revolver qu'il doit remettre à son remplaçant lors de son débarquement**

(Approv. 18. — 14/5/09)

Les armes existant à bord seront débarquées.

Vous ne conserverez que les canons, fusils porte-amarres et revolvers, ces derniers en nombre égal à celui des Officiers du bord (pont et machine).

Chaque révolver dans son étui et accompagné de 12 cartouches, devra être entretenu par l'Officier aux soins duquel il est confié. En cas de débarquement, l'Officier passera à son successeur, contre reçu régulier, le revolver dans son étui, ainsi que les 12 cartouches.

Il va sans dire que le débarquement des autres armes entrainera la suppression des suppléments payés jusqu'à ce jour pour leur entretien.

RÉF. 9, CH. I, T. I. — **Suppléments de remises. — État à fournir.**  
**Délégations**

(Serv. Mar. 17. — 20/10/08)

Les "Suppléments de Remises" qui remplacent, désormais, les divers suppléments de ligne, d'ancienneté ou de fonction, seront réglés au personnel aux mêmes époques que ces derniers ; toutefois, ils devront faire l'objet, de la part du Commissaire du bord, d'un état mensuel, spécial, mais identique à l'état des soldes fixes. Les deux états en question seront réglés en même temps par la Caisse de la Direction.

Comme conséquence de cette décision, le personnel navigant est autorisé à déléguer tout ou partie des "Suppléments de Remises" qui doivent lui revenir mensuellement.

RÉF. 10, CH. I, T. I. — **Débarquements à l'hôpital et décès en cours de route**

(Serv. Mar. 4. — 20/5/12)

Ci-après, copie d'une circulaire à nos Agents, au sujet des renseignements que la Direction désire recevoir sur l'état de santé, ou éventuellement le décès, des personnes de toutes catégories (membres de l'*État-Major* ou de l'*Équipage*) débarquées en cours de route, de l'un de nos paquebots, dans une escale quelconque :

« Certains incidents récents paraissent rendre nécessaires des instructions complémentaires concernant les renseignements que vous avez à nous donner au sujet des membres du personnel navigant ou des passagers débarqués en cours de route, pour cause de maladie, je viens vous prier de vouloir bien, désormais, vous conformer strictement aux instructions qui suivent :

« *État Major et Équipage.* — Dès l'entrée à l'hôpital de votre ville, d'un malade faisant partie du personnel du bord, de toutes catégories (Officiers, Personnel du Pont, de la Machine et du Service Général), vous aurez à obtenir de lui :

« 1° Tous les renseignements utiles pour pouvoir établir éventuellement son état civil ;

« 2° L'adresse de sa famille à Marseille ou ailleurs, ou d'une personne quelconque, que nous puissions tenir au courant de son état de santé et, éventuellement, de son décès.

« Ces renseignements devront être communiqués, par première occasion, et par lettre, à la Direction de l'Exploitation, sous le timbre Secrétariat, qui sera chargé de les communiquer aux Services intéressés.

« Vous voudrez bien, en second lieu, tenir la Direction au courant, chaque semaine, de l'état de santé du ou des malades en question, ou de la date de sortie de ceux qui auraient été licenciés de l'hôpital.

« Par ailleurs, en cas de décès de l'un quelconque des malades débarqués en cours de route, dans votre ville, vous aurez à m'en aviser à nos frais, par la voie télégraphique, en indiquant brièvement : la qualité du défunt (1<sup>er</sup> Lieutenant, Élève-Commissaire, Charpentier, Matelot, 1<sup>er</sup> Chauffeur, Garçon, etc.), la cause du décès, c'est-à-dire la nature de la maladie ou toute autre circonstance particulière qui aurait pu amener la mort.

« Vous auriez, en dernier lieu, à me confirmer avec de plus amples détails, les avis télégraphiques de ce genre.



## CHAPITRE II

**Dispositions communes à tout l'Équipage**

Voir aussi : Débarquements à l'Hôpital et Décès en cours de route. Cir. 10, Ch. I, T.

*A. — Régime de la nourriture  
et liste du matériel de table et de couchage mis à la disposition  
de l'équipage*

RÉF. 1, § A, CH. II, T. I. — Programme de la nourriture des différentes catégories des membres de l'Équipage. — Énumération du matériel de table et de couchage mis à la disposition de chacun. — Mode de délivrance. — Responsabilité du Chef de Service et de l'intéressé. — Paiement par l'intéressé des objets perdus. — Aucune autre fourniture ne doit être laissée à la disposition de l'Équipage.<sup>a</sup>

(Commis. 2. — 29/4/10; 5 et 6. — 7/12/09 et 6. — 30/8/12)

Une révision des conditions d'engagement des hommes d'équipage vient d'être faite et une nouvelle clause, ainsi formulée, figurera à l'avenir aux conditions annexées au rôle d'équipage :

« La Compagnie fournit à chaque homme de l'équipage, contre reçu, le matériel de couchage et de table. Ce matériel, en fin de voyage ou lors du débarquement, doit être représenté en bon état de conservation, sous peine, pour l'homme, de supporter sur ses salaires, la retenue correspondant à la valeur des pertes ou détériorations ».

Cette clause nouvelle vous donnera le droit de faire d'office sur les salaires de l'homme la retenue que l'Administration de la Marine acceptera à titre de règlement de compte, ainsi qu'elle le fait déjà pour les dettes de tabac.

Dans ces conditions, la responsabilité pécuniaire des Chefs de Service (Second Capitaine, Chef Mécanicien et Médecin) se trouve complètement dégagée. Mais ces Officiers ont l'obligation de veiller, à titre d'ordre intérieur, à l'exécution des prescriptions ci-après :

*Matériel de Literie et Matériel de Table individuel.* — Chaque homme embarquant à bord d'un navire, reçoit deux bons signés de son Chef de Service mentionnant, avec le nom de l'intéressé, sur l'un les articles de literie et sur l'autre les articles de matériel de table individuel auxquels il a droit, d'après le détail indiqué à la Circulaire du 29 Avril 1910 et sur lequel figure le prix des objets à délivrer.

Ces bons établis par le Second Capitaine, le Chef Mécanicien ou le Médecin, doivent être présentés par l'intéressé au Commissaire ou au Restaurateur qui lui fait délivrer, contre la remise des pièces signées par l'homme, les objets indiqués, après avoir vérifié si les articles qui y sont inscrits sont bien conformes aux indications qui suivent.

Lorsque un homme débarque, il est tenu de restituer intégralement au Commissaire ou au Restaurateur les articles qui lui ont été fournis ; les bons établis à son nom lui sont rendus en échange.

Si l'intéressé ne restitue pas tous les objets qui lui ont été confiés, le Commissaire ou le Restaurateur déduit des bons qu'il a en sa possession, les articles qui lui sont remis ; la valeur des autres est retenue sur les salaires de l'homme au moment de son règlement devant l'Administrateur de la Marine ou le Consul de France.

Dans ces conditions, le bon n'est pas rendu à l'homme, mais conservé par le Commissaire ou le Lieutenant-Commissaire pour être présenté, en cas de contestation, à l'Administrateur de la Marine.

*Matériel de Table mis en commun.* — Les articles de matériel mis en commun : plats, gamelles, bidons, carafes, salières, etc., sont également délivrés par les soins du Commissaire ou du Restaurateur aux hommes qui en font usage ensemble, en échange d'un bon signé par le Chef de Service et sur lequel figurent, en outre du prix des articles délivrés, les noms et les signatures de ces hommes.

La valeur des articles manquants sera remboursée dans les mêmes conditions que le matériel de literie et le matériel de table individuel par tous les hommes en faisant usage en commun.

Les Chefs de Service sont tenus de faire, accompagnés du Commissaire ou du Restaurateur, des inspections dans les cabines ou postes réservés à l'équipage, dans le but de se rendre compte si les hommes ne se servent pas d'un matériel qui ne leur est pas destiné.

Il devra être procédé, deux fois dans le cours du voyage, par le Commissaire ou le Restaurateur et en présence des Chefs de Service, à l'inventaire du matériel de literie, du matériel de table individuel et du matériel de table mis en commun, distribués aux hommes de l'équipage. La valeur des manquants constatés sera remboursée au Commissaire ou au Restaurateur par l'intéressé, pour le matériel de literie et le matériel de table individuel ; par les intéressés pour le matériel commun.

Pendant la durée du séjour des navires à Marseille, l'inventaire du matériel de couchage et de table, distribué aux équipages, sera fait par le délégué de la Direction et le montant de la valeur de tous les objets constatés manquants fera l'objet d'un ordonnancement au débit du Commissaire ou du Restaurateur.

D'autre part, la vérification des inventaires faite par les délégués de la Direction à l'arrivée des navires à Marseille, m'a permis de constater qu'une certaine partie du matériel qui, d'après mes précédentes instructions, ne devrait être utilisée que par les passagers de chambre, était actuellement en service dans les postes ou locaux occupés par les équipages.

Des matelas, oreillers et couvertures de cabines, du linge fin de table et de toilette, de la porcelaine, de la verrerie, de l'argenterie et divers autres articles sont laissés à la disposition des Maîtres, Capitaines d'armes, Chauffeurs ou Matelots sans qu'il soit même possible au personnel garçon de votre navire de rentrer en possession de ces objets pour les présenter au délégué de la Direction, lors de la vérification de l'Inventaire.

Il s'ensuit non seulement des pertes sérieuses préjudiciables aux intérêts de notre Compagnie, mais encore des protestations très vives, et à mon avis légitimes, de la part des gens de service qui, responsables de ce matériel, sont obligés d'en payer les manquants.

Je vous invite, en conséquence, à bien vouloir donner les ordres *les plus sévères* à vos différents Chefs de Service pour qu'à l'avenir ils empêchent, par une étroite surveillance, les abus dont je vous entretiens et qui ne peuvent être tolérés plus longtemps.

Je compte donc sur votre concours et sur votre autorité pour y mettre un terme.

Ci-après, la nomenclature des objets d'armement qui devront être mis dorénavant, à la disposition des diverses catégories de l'équipage de votre navire, ainsi que les nouveaux programmes de nourriture.

Le Magasin d'Armement est chargé de vous livrer tous les articles de matériel d'après une répartition fixée d'avance pour chaque type de navire. Vous voudrez bien inviter votre Commissaire ou votre Restaurateur à s'entendre avec le Magasin pour fixer le jour où la livraison pourra vous en être faite.

Ce matériel sera porté sur l'inventaire et pris en charge par le Commissaire ou le Restaurateur.

Les paquebots des grandes lignes, recevront, à l'usage des Maitres d'Hôtel, Garçons et Femmes de Chambre, un matériel spécial dont la livraison sera faite directement au 1<sup>er</sup> Maitre d'Hôtel qui en aura la surveillance et la responsabilité.

Quant aux paquebots postaux de Méditerranée, le matériel de table à l'usage des Garçons, ne leur sera donné, sous la responsabilité du 1<sup>er</sup> Maitre d'Hôtel, que sur demande spéciale et dans le cas où ce personnel pourrait prendre ses repas dans le poste qui lui est affecté.

Les articles de table destinés aux Équipages (Pont et Machine) ainsi qu'au personnel de la cuisine, de la cambuse et aux boys *Canagues* ou *Malgaches* devront être prélevés contre reçu sur le stock mis en dépôt, à cet usage, dans la cambuse.

En outre, les paquebots effectuant les voyages au delà de Suez embarqueront, à titre de prêt, les articles suivants, destinés à être mis éventuellement à la disposition des militaires transportés :

- 100 Assiettes fer battu ;
- 100 Couverts » »
- 10 Plats » »
- 10 Gamelles » »
- 100 Verres gobelets.

## MAITRES D'ÉQUIPAGES - CAPITAINES D'ARMES

### 1<sup>ers</sup> CHAUFFEURS

#### Matériel de Cabine - Linge

- 1 Matelas 3<sup>e</sup> classe avec sa housse ;
  - 1 Traversin 3<sup>e</sup> classe avec son fourreau ;
  - 1 Couverture laine grise en été, 2 en hiver ;
  - 2 Draps communs.... } Par personne et par quinzaine, sauf aux 1<sup>ers</sup> chauffeurs  
auxquels les draps seront changés toutes les semaines ;
  - 3 Serviettes d'office (petit modèle)..... } Par personne et par semaine ;
  - 2 Torchons de cuisine..... }
- Cuvettes faïence pour la cabine suivant le nombre de lavabos.
- 1 Récipient à eau sale ;
  - 1 Broc pour eau propre.

### Matériel de Table

---

#### Maîtres d'Équipage — Capitaines d'Armes

1 Petite gamelle (soupière), fer battu.....	pour la table
2 Plats en fer battu.....	»
1 Carafe.....	»
1 Salière double.....	»
1 Louche.....	»
1 Assiette creuse (faïence blanche).....	par personne
2 Assiettes plates ».....	»
1 Verre.....	»
1 Couteau manche noir.....	»
1 Couvert (cuiller et fourchette).....	»

#### 1<sup>ers</sup> Chauffeurs

1 Gamelle (soupière), fer battu.....	pour la table
2 Plats fer battu.....	»
1 Carafe ou 2 suivant le nombre des 1 <sup>ers</sup> chauffeurs.....	»
1 Salière double.....	»
1 Louche.....	»
1 Assiette creuse (faïence blanche).....	par personne
2 Assiettes plates ».....	»
1 Verre.....	»
1 Couteau manche noir.....	»
1 Couvert (cuiller et fourchette).....	»

### Régime de la Nourriture

(Sur toutes les Lignes)

Matin 6 heures	Déjeuner 10 heures	Dîner 5 heures
Café noir avec pain.	1 Hors-d'œuvre ; 1 Plat de viande ; 1 Plat de légumes ; 1 Fromage ; 1 Fruit (sec ou frais).	1 Potage ; 1 Relevé ; 1 Rôti ; 1 Légume ; 1 Fromage ; 1 Fruit (sec ou frais). Salade 2 fois par semaine.

Vin : 1 litre par jour en deux rations de 0 lit. 50 par repas.

NOTA. — Lorsque les feux sont allumés, les 1<sup>ers</sup> chauffeurs reçoivent un supplément de vin de 0<sup>50</sup> par jour en deux rations de 0<sup>125</sup> à chaque repas.

Pain : 0<sup>k750</sup> par jour en 2 rations de 0<sup>k375</sup> chacune ou en une seule ration.

## SECONDS MAITRES ET CHARPENTIERIS

### Matériel de Cabine

- 1 Matelas 3<sup>e</sup> classe avec sa housse ;
- 1 Traversin 3<sup>e</sup> classe avec son fourreau ;
- 1 Couverture laine grise en été, 2 en hiver ;
- 1 Pliant d'équipage par personne ;
- 2 Draps communs par personne et par quinzaine ;
- 2 Serviettes d'office (petit modèle).. } par personne et par semaine.
- 1 Torchon de cuisine..... }

### Matériel de Table

1 Gamelle.....	pour la table
2 Plats en fer battu.....	»
1 Carafe.....	»
1 Salière double.....	»
1 Louche.....	»
2 Assiettes en faïence jaune.....	par personne
1 Verre de cambuse.....	»
1 Couteau manche noir.....	»
1 Couvert fer battu.....	»

### Régime de la Nourriture

6 heures .	10 heures	5 heures
Café noir avec pain.	1 Plat légumes ; 1 Plat viande ; 1 Dessert.	Potage ; Bouilli ou plat de viande ; 1 Plat de légumes ; 1 Dessert. <small>(Deux fois par semaine, le plat de viande ou bouilli sera remplacé par un rôti avec salade).</small>

Vin : 1 litre par jour et par personne | Pain : 0<sup>k</sup>750 par jour et par personne

## CHAUFFEURS ET MATELOTS

**Chauffeurs et Soutiers**

- 1 Matelas 3<sup>e</sup> classe avec sa housse ;
- 1 Traversin 3<sup>e</sup> classe avec son fourreau ;
- 2 Couvertures laine grise en hiver ;
- 1    »            »            en été ;
- 1 Assiette en faïence jaune ;
- 1 Couvert fer battu (cuiller et fourchette) ;
- 1 Verre de cambuse ;
- 1 Gamelle, 1 plat, 2 bidons ;
- 1 Louche pour 6 à 10 personnes.

**Régime de la Nourriture***Le matin à 6 heures*

Café noir avec pain.

*Déjeuner à 10 heures*

- 1 Plat de viande ;
- 1 Plat de légumes.

*Dîner à 5 heures*

- Potage ;
- Bouilli ou plat de viande ;
- 1 Plat de légumes.

Deux fois par semaine, le plat de viande ou bouilli sera remplacé par un rôti avec salade.

Vin : 0<sup>l</sup>75 par jour les feux étant éteints

Vin : 1<sup>l</sup>50    »            »            allumés

Pain : 0<sup>k</sup>750 par jour.

**Matelots et Novices**

- 1 Hamac garni de son matelas ;
- 1 Couverture laine grise en été ;
- 2    »            »            en hiver ;
- 1 Assiette en faïence jaune ;
- 1 Couvert fer battu (cuiller et fourchette) ;
- 1 Verre de cambuse ;
- 1 Gamelle, 1 plat, 1 bidon ;
- 1 Louche pour 6 à 10 personnes.

**Régime de la Nourriture***Le matin à 6 heures*

Café noir avec pain.

*Le matin à 8 heures*

- 1 Plat légumes secs en salade ou sardines d'équipage, ou œufs (3 par personne) deux fois par semaine.

*Déjeuner à Midi*

Ragoût de viande aux légumes frais ou secs ou aux pâtes.

*Dîner à 5 heures*

- Potage ;
- Bouilli ou plat de viande.

Deux fois par semaine, le plat de viande ou bouilli sera remplacé par un rôti avec salade.

Vin : 0<sup>l</sup>75 par jour.

Pain : 0<sup>k</sup>750 par jour.

## SURANGS

---

### Objets d'Armement et Denrées à délivrer aux Surangs

- 1 Matelas d'équipage garni de sa housse ;
- 1 Traversin d'équipage garni de son fourreau ;
- 1 Couverture laine grise en été, 2 en hiver ;
- 1 Pliant d'équipage ;
- 5 Torchons de cuisine par semaine ;
- 3 Assiettes de cambuse faïence jaune ;
- 1 Verre de cambuse ;
- 1 Couteau à manche noir ;
- 1 Couvert en fer battu (cuiller et fourchette).

Toutes les livraisons de fourniture d'armement autres que celles indiquées plus haut sont formellement interdites.

---

En surplus des rations réglementaires de vivres et ingrédients spéciaux délivrés aux indigènes arabes, les surangs recevront pour leur usage personnel :

- |                  |   |   |
|------------------|---|---|
| Par semaine..... | } | <ul style="list-style-type: none"> <li>1 Volaille ;</li> <li>1 Poisson frais si possible ;</li> <li>1 Bouteille d'huile de cuisine ;</li> <li>1/2 litre de vinaigre ;</li> <li>Sel, poivre et condiments de cuisine nécessaires pour une personne.</li> </ul> |
| Par jour.....    | } | <ul style="list-style-type: none"> <li>0*500 de pain d'équipage ;</li> <li>0*50 de vin d'équipage en 2 rations pour les repas du matin et du soir.</li> </ul>   |

Toute distribution de vivres autres que ceux indiqués ci-dessus, doit faire l'objet d'un bon spécial signé par le Commandant et ne doit être délivrée qu'à titre de double ration.

N. B.— Aucune modification n'est apportée au régime actuel de nourriture des équipages indigènes arabes.

Pour le couchage, **chaque indigène** reçoit :

- 1 Couverture laine grise en été ;
  - 2    »                    en hiver.
-

## AGENTS DU SERVICE GÉNÉRAL

---

### Maitres d'Hôtel, Garçons et Femmes de Chambre

---

#### Matériel de Poste — Linge

1 Matelas 3 <sup>e</sup> classe avec sa housse.....	par personne
1 Traversin 3 <sup>e</sup> classe avec son fourreau.....	»
1 couverture laine grise en été, 2 en hiver.....	»
2 draps communs par personne et par quinzaine ;	
3 Serviettes d'office (petit modèle), par personne et par semaine ;	
3 Cuvettes faïence.....	pour le Poste
2 Brocs à eau propre.....	»
2 Récipients.....	»

(Matériel placé sous la responsabilité directe du 1<sup>er</sup> Maitre d'Hôtel)

#### Matériel de Table

1 Assiette plate faïence blanche.....	par personne
1 Assiette creuse » .....	»
1 Couvert métal blanc (cuiller et fourchette).....	»
1 Cuiller à café.....	»
1 Couteau manche noir .....	»
1 Verre gobelet .....	»
2 Gamelles fer battu.....	pour la Table du Poste
4 Plats » .....	»
2 Louches.....	»
4 Carafes.....	»
4 Salières doubles.....	»
1 Toile cirée.....	»

(Matériel placé sous la responsabilité directe du 1<sup>er</sup> Maitre d'Hôtel)

NOTA. — Le matériel de table sera délivré aux paquebots des lignes au-delà de Suez, le personnel de tous ces navires prenant ses repas dans les postes.

Il ne sera attribué que sur demande spéciale, aux navires de la Méditerranée, dont le personnel peut prendre ses repas dans les postes.

Aucune modification n'est apportée au régime actuel de la nourriture des Maitres d'Hôtels, Garçons et Femmes de chambre.

### Personnel de Cuisine et de Cambuse

---

#### Matériel de Poste

1 Matelas 3 <sup>e</sup> classe avec sa housse.....	par personne
1 Traversin 3 <sup>e</sup> classe avec son fourreau.....	»
1 Couverture grise en été, 2 en hiver.....	»
2 Draps communs par personne et par quinzaine.	

(Matériel placé sous la responsabilité du 1<sup>er</sup> Maitre d'Hôtel)

**Matériel de Table**

1 Assiette plate en faïence blanche.....	par personne
1 Assiette creuse " .....	"
1 Couvert fer battu (cuiller et fourchette).....	"
1 Verre gobelet.....	"
1 Couteau manche noir.....	"

(Matériel prélevé sur le stock de la Cambuse)

Aucune modification n'est apportée au régime actuel de la nourriture du personnel de cuisine et de cambuse.

**BOYS****Malgaches et Canaques**

- 1 Paillasse ;
- 1 Couverture laine grise en été, 2 en hiver.

(Matériel placé sous la responsabilité du 1<sup>er</sup> Maître d'Hôtel)

1 Assiette faïence jaune.....	par personne
1 Verre de cambuse.....	"
1 Couvert fer battu.....	"
1 Gamelle, 1 plat, 2 bidons, 1 louche pour 6 à 10 hommes.	

(Ce matériel sera délivré par la Cambuse).

Aucune modification n'est apportée au régime actuel de la nourriture des Boys Malgaches et Canaques.

**Chinois**

- 1 Couverture laine grise en été ;
- 2 Couvertures laine grise en hiver.

(Matériel placé sous la responsabilité du 1<sup>er</sup> Maître d'Hôtel).

Aucune modification n'est apportée au régime actuel de la nourriture des Boys chinois

**RÉF. 2, § A, CH. II, T. I. — Heures des repas des équipages**

(Commis. 1. — 24/2/12)

Pour amener la régularité et l'uniformité désirables dans les heures des repas servis aux diverses catégories de votre équipage, je vous prie de dresser un tableau des heures de repas et de distribution à la cuisine et à la cambuse, pour chacune des catégories de votre personnel (Pont, Machine, Service Général et Cuisine) à la mer et dans les ports, et d'en afficher une copie dans chacun des postes de l'équipage, ainsi qu'à la cuisine et à la cambuse.



**B. — Embarquements - Débarquements - Rapatriements****RÉF. I, § B, CH. II, T. I. — Une visite médicale doit être passée avant l'embarquement à La Ciotat et à Marseille**

(Serv. Mar. 17 — 21/10/09)

Les Médecins des paquebots faisant un séjour à La Ciotat devront, dorénavant, visiter eux-mêmes les hommes qui doivent embarquer.

Conformément à l'ordre de Service N° 881, les effectifs des paquebots doivent être complétés à La Ciotat, le samedi qui précède le départ de ce port pour Marseille pour les navires affectés à la ligne de Chine, et le mercredi qui précède le départ, pour les navires affectés à la ligne d'Australie.

Pour tous les autres navires en réparation à La Ciotat, la Direction, comme par le passé, fixera la date du réarmement ou du complément d'armement, et les effectifs seront à cette date, visités par le docteur désigné pour embarquer sur ces navires.

Toutefois, si un ou plusieurs hommes débarquent d'un paquebot pendant son séjour à La Ciotat, et s'ils doivent être remplacés, l'Officier de garde présent à bord doit, après avoir examiné le fascicule et les certificats des hommes qui doivent embarquer, les présenter lui-même à la visite du Médecin des Ateliers à l'heure que celui-ci indiquera.

Au moment où le navire réarmera ou complètera son effectif, le Docteur du bord devra de nouveau examiner les hommes qui auront été reconnus aptes à nos services par le Médecin des Ateliers.

A Marseille et seulement pour les navires qui n'ont pas de docteur, les hommes qui se présentent à la visite du Chef du Service Médical, devront toujours être accompagnés, soit par l'Officier du rôle, soit par l'Officier de la spécialité à laquelle appartient l'homme qui doit embarquer.

**RÉF. 2, § B, CH. II, T. I. — Heures des débarquements à la Marine**

(Serv. Mar. 22 — 15/1/03)

Les débarquements des hommes aux bureaux de l'Inscription Maritime ne devront plus avoir lieu le matin, mais dans l'après-midi de 3 à 5 heures : ils y seront payés à ce moment, ainsi que l'exige le règlement, par le Commissaire ou l'Élève-Commissaire du navire.

**RÉF. 3, § B, CH. II, T. I. — Débarquements sous prétexte de maladies non reconnues. Avis à donner**

(Serv. Mar. 64 — 27/1/05)

Lorsqu'un homme de votre équipage aura demandé à débarquer pour cause de maladie et que votre médecin, après visite, ne l'aura pas reconnu malade, vous voudrez bien m'en aviser par lettre spéciale et joindre à cette lettre une note du docteur du bord constatant le fait.

**RÉF. 4, § B, CH. II, T. I. — Contenu des certificats remis aux hommes débarqués**

(Serv. Mar. 89, — 18/9/05).

J'ai déjà appelé votre attention sur les nombreuses difficultés que peuvent nous susciter les détenteurs de certificats ou attestations émanant des bords.

Je vous rappelle qu'en dehors des certificats de bonne conduite et de capacité à

vosre personnel, ou d'attestations constatant le temps de présence à bord, il ne doit être délivré de certificat, dans *aucune* circonstance, à qui que ce soit, ni par vous, ni par vos officiers de pont, mécaniciens, commissaire ou *médecin*.

RÉF. 5, § B, CH. II, T. I. — **Rapatriement des malades. — Avis médical à joindre à l'avis de rentrée.**

(Serv. Mar. 92. — 29/9/03).

Les hommes rentrant en France, soit qu'ils proviennent d'un navire en station, soit qu'ils aient été laissés dans un port quelconque, se présentent presque tous à la Direction de l'Exploitation sans aucune indication sur leur état de santé.

Il arrive alors que ceux qui n'ont pas été malades prétendent pour la plupart l'avoir été, en alléguant des maladies qu'on ne peut constater (névralgies, gastralgies, etc.) et, bien entendu, demandent des congés de convalescence.

Pour remédier à cet inconvénient, vous voudrez bien, lorsqu'il s'agira d'un malade ou convalescent, joindre à la lettre que vous m'adressez pour m'aviser de sa rentrée en France, une note médicale détaillée, relatant la maladie soufferte et l'état du malade ou convalescent au moment de son départ; *il est bien entendu qu'aucun certificat ne doit être remis à l'homme rapatrié.*

RÉP. 6, § B, CH. II, T. I. — **Rapatriements par mesure disciplinaire. — Ne peuvent être faits qu'en vertu d'une décision de l'Autorité compétente.**

(Serv. Mar. 5. — 22/5/12).

Vous pouvez être amené à renvoyer en France, en cours de route, une ou plusieurs personnes inscrites sur votre rôle d'équipage, par mesure disciplinaire, ou pour tout autre motif.

Vous ne devez pas perdre de vue qu'il ne vous appartient pas de rompre le contrat qui a reçu sa consécration légale lors de l'expédition de votre rôle par l'Administrateur de l'Inscription Maritime. Le Consul de France, si vous vous trouvez dans un port étranger, ou l'Administrateur de l'Inscription Maritime dans une Colonie française, ont seuls qualité pour cela.

Vous devez donc adresser une plainte ou un rapport à l'autorité compétente qui jugera le cas que vous lui présenterez et puis décidera si le renvoi doit être fait et dans quelles conditions. Mention de la décision devra être portée sur le rôle.

En renvoyant en France, de votre propre autorité (le simple visa de débarquement sur votre rôle et d'embarquement sur un autre navire de la Compagnie rentrant en France ne vous dégage en aucune façon), vous vous exposez à vous faire poursuivre par l'Administration de la Marine, comme ayant commis un abus d'autorité et à faire payer par la Compagnie les salaires dûs pour tout le voyage, ce qui engagerait pécuniairement votre responsabilité.

N° de R.

7  
8  
9

Visite médicale du personnel débarquant malade  
Caisse de prévoyance  
Débarquement des marins malades

N° de S.

1. de 1916.

6

19 de 1916



**D. — Repos hebdomadaire****RÉF. 1. § D, CH. II, T. I. — Repos hebdomadaire — Sentence du Président Ditte  
Chauffeurs et Agents du service général**

(Serv. Mar. 7. — 8/7/09)

A la suite de la sentence arbitrale rendue le 3 Juillet par M. Ditte, Président du Tribunal Civil de la Seine, j'ai l'honneur de vous informer :

1° Que le repos hebdomadaire, c'est-à-dire un jour de repos par semaine ou sept jours de service, est dû à tous ceux, y compris les agents du service général, qui ne sont pas équipage de pont (1) ;

2° Que le repos hebdomadaire, s'il n'a pu être accordé en quelque lieu que ce soit, même en mer, à raison de nécessités de service autres, toutefois, que les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, doit être compensé ou plus exactement remplacé par un nombre de jours de congé équivalent, avec solde, au port d'attache ou dans les escales.

3° Que le décret du 20 Septembre 1908 n'est applicable dans celles de ses dispositions qui réglementent le travail à bord, qu'aux seuls navires visés à l'article 32 de la Loi du 17 Avril 1907 et que, pour tous les navires de plus de 25 tonneaux de jauge brute, autres que ceux ci-dessus spécifiés et énumérés dans le dit article 32, c'est le capitaine qui a qualité pour faire l'organisation du service à bord en vertu des principes reconnus et consacrés par les articles 21 à 28 et 30 de la loi précitée du 17 Avril 1907, dont l'article 6 du décret du 20 Septembre 1908 n'est que le résumé et en quelque sorte la synthèse formulée par les rédacteurs de ce texte pour les navires que l'article 32 sus-visé a exceptés de l'application des articles 21 à 28 et 30 de la même loi.

Le paiement, par notre Compagnie, des journées de repos hebdomadaire perdues à la mer, qui, comme vous le savez, avait été accordé par le compromis du 23 Avril avec effet rétroactif du 27 Mars 1909, au personnel des machines et du service général a été supprimé.

Vous devez vous attacher, autant que possible à faire bénéficier votre personnel, par roulement, d'une journée de repos par sept jours de travail, soit à la mer, soit dans les escales, afin qu'à l'arrivée dans le port d'attache les *chauffeurs* et les *agents du service général* puissent être maintenus à bord pour les travaux d'entretien du navire, ce qu'il vous serait impossible de faire si une partie de ce personnel devait bénéficier à terre d'un certain nombre de jours de congé effectif avec solde.

**RÉF. 2, § D, CH. II, T. I. — Extension de la sentence du Président Ditte  
aux équipages de pont**

(Serv. Mar. 10. — 31/7/09)

Une dépêche ministérielle fait bénéficier nos équipages de pont de la sentence arbitrale de M. le Président Ditte.

Tous les travaux exécutés pendant la journée consacrée au repos hebdomadaire tels que : barre, bossoir, montée des escarilles, heures de propreté prévues pour la bordée de quart, etc., etc., doivent être rétribués au tarif des heures supplémentaires.

(1) Voir circulaires suivantes

Il vous appartient donc, dans la mesure du possible, d'éviter le paiement des travaux qui ne sont pas indispensables.

Dans cet ordre d'idées, par exemple, sur les navires qui n'ont pas de passagers, la propreté générale du navire, devra être faite le samedi après-midi par la bordée de quart; il peut être procédé de même sur les navires où le nombre réduit de passagers permettrait, sans un trop grand dérangement pour eux, de prendre les mêmes dispositions.

Le service de propreté des emplacements réservés aux passagers, la manœuvre des rideaux, etc., etc., devront être assurés, soit par un planton, soit par une partie de vos novices.

Ce personnel devra le lendemain bénéficier d'un repos complet de 24 heures.

RÉF. 3, § D, CH. II, T. I. — **Le repos hebdomadaire doit être accordé aux infirmiers**

(Serv. Mar. 8. — 23/7/09)

Les infirmiers de nos navires doivent être assimilés au personnel du Service Général et ont également droit, dans les mêmes conditions, à une journée de repos après six jours de travail.

N° de R.		N° de S.
4	<i>Au sujet du repos hebdomadaire</i>	6
5	<i>Heures supplémentaires et compensations des repos hebdomadaires</i>	25
6	<i>Sabon des Dépêches</i>	3 (1914)
14	<i>Salaires des Infirmiers</i>	<i>et de 1918</i>

**E. — Paiement, Avances et Retenues sur soldes**

RÉF. 1, § E, CH. II, T. I. — **Clôture du compte-courant de voyage.**

**Règlement des salaires en fin de voyage**

(Compt. 141. — 20/8/12)

Par suite des nouvelles conventions passées avec l'Etat, la Comptabilité de l'Exploitation sera tenue par voyage, à partir des premiers départs de l'Exercice 1913.

La règle immuable qui devra fixer, à l'avenir, la durée de chaque voyage, sera la suivante :

Le voyage effectué par un paquebot devra être terminé trois jours pleins après le jour d'arrivée au port d'attache, c'est-à-dire que lorsqu'un navire aura atteint le point terminus de retour, le 1<sup>er</sup> du mois, par exemple, le nouveau voyage prendra effet le matin du 5. Quant aux paquebots dont le séjour au port d'attache, le voyage étant terminé, serait inférieur à ce délai de trois jours, le voyage prendrait fin le matin de la veille du jour de départ.

Vous voudrez bien, en conséquence, dès réception de la présente circulaire, prendre toutes vos dispositions pour arrêter à partir du premier voyage 1913, dans

les délais et aux dates précitées, non seulement votre compte-courant du voyage, mais encore toutes les pièces de dépenses y afférentes, notamment les états de salaires de l'Etat-Major et de l'Equipage (pont et machine), du personnel de restaurant et de cuisine, chauffeurs indigènes, boys, etc., ainsi que ceux des heures supplémentaires : pont et machine, repos hebdomadaire, etc.

Il demeure entendu que les états de salaires ainsi arrêtés devront être réglés aux ayants-droits pour la durée totale du voyage et non plus par mois comme précédemment, tant pour les voyages des lignes d'au-delà de Suez et annexes que pour ceux concernant celles de la Méditerranée.

RÉF. 2, § E, CH. II, T. I. — Paiement des soldes — Catégories d'hommes  
qui doivent être payés à l'Inscription Maritime

(Serv. Mar. 13. — 31/8/08)

M. l'Administrateur de l'Inscription Maritime vient de m'aviser au sujet du paiement des salaires à la Marine, que dorénavant :

« Devront *obligatoirement* être payés au Bureau de la Marine en présence de l'Administrateur ou de son délégué :

« 1° Les hommes débarqués définitivement (débarquements individuels ou collectifs) ;

« 2° Les hommes présents au renouvellement du rôle d'équipage. Par exception, les Compagnies qui ne procèdent pas à cette occasion au paiement des hommes continueront comme par le passé à être dispensées de cette prescription ;

« 3° Les hommes en dettes ou sur les salaires desquels une retenue doit être effectuée.

« Dans ce cas, le montant de la reprise exercée sera versé, *séance tenante* à la Caisse des gens de mer ;

« 4° Les hommes à régler de leurs salaires de maladie.

« Ces sommes, dont le paiement entraîne si fréquemment des réclamations de tous genres, et doivent réglementairement être apostillées au rôle d'équipage, ne sont actuellement que très irrégulièrement signalées par les Compagnies. »

L'Administrateur de l'Inscription Maritime insistant d'une façon toute particulière sur l'observation de ces prescriptions, auxquelles il sera tenu la main d'une façon stricte, je vous prie de faire à vos Officiers toutes recommandations utiles pour qu'elles ne soient plus perdues de vue à l'avenir.

Voir aussi : Circulaire N° 2, § B, CH. II, T. I.

RÉF. 3, § E, CH. II, T. I. — Retenues sur salaires pour vols

(Cont. 7. — 12,8,06)

Aussitôt que sera découvert un vol commis à bord, les Commandants préviendront d'urgence par lettres spéciales, la Direction et l'Agence du port où se trouvera le navire ou de la première escale.

En ce qui concerne spécialement les vols commis au préjudice des passagers, il importe au plus haut point que l'Agence soit avisée, autant que possible, avant le débarquement de façon à pouvoir faire exercer par la police et par la douane une surveillance effective.

Si les recherches faites dans la première escale restent infructueuses, l'Agent préviendra ses collègues des escales suivantes, qui mettront également au courant du vol les autorités locales.

Enfin, lorsqu'un membre quelconque du personnel du bord est reconnu coupable du vol, ses salaires lui seront intégralement retenus et la Direction aura à apprécier si, et dans quelle mesure, ils peuvent lui être payés. Le principe de l'insaisissabilité des salaires des marins n'est pas, en effet, d'après la jurisprudence, opposable à l'armateur qui peut retenir ces salaires à titre de dommages-intérêts.

N° de R.		N° de S.
4	Paiement des taxes dues en faveur de la Caisse des Invalides et de la C. de Prévoyance	26 de 1914
5	Retenues pour la Marine sur Gratifications	12 de 1915
6	Sous-soldes de guerre	17 de 1916
7	Sous-soldes de guerre	19 de 1917
8	Soldes des équipages	18 de 1917
9	Salaires des équipages	24 de 1917
10	Soldes des équipages	29 de 1917

#### F. — Pacotille

RÉF. I, § F, CH. II, T. I. — Pacotille. — Quantité tolérée. — Taxe de l'excédent  
Oiseaux. — Animaux

(Serv. Mar. 8. — 3/5/10)

Au départ de Marseille, il sera toléré, jusqu'à nouvel ordre :

1° Pour les Arabes appartenant au personnel de la machine, 10 kg. ou 100<sup>dm3</sup> par Arabe ;

2° Pour les boys appartenant au Service du Commissariat, 20 kg. ou 200<sup>dm3</sup> par boy.

Pour le surplus, pendant la traversée de Marseille à Port-Saïd, chaque Chef de Service recherchera, parmi son personnel et dans les locaux placés sous sa surveillance, la pacotille qui aura été embarquée, et en déterminera le poids ou le cubage qu'il vous communiquera.

C'est sur l'ensemble des poids ou des cubages ainsi reconnus que vous aurez à faire payer le fret au prix uniforme de 50 francs la tonne ou le mètre cube (déduction faite de la tolérance accordée).

La Compagnie n'admet comme pacotille que la marchandise ordinaire à l'exclusion de tout article de valeur.

Si un transport de cette dernière marchandise était fait par le personnel de Arabes ou des boys, vous auriez à la taxer, non plus à 50 francs la tonne ou l

mètre cube, mais au taux du fret fixé par les Agences pour la même marchandise ou son équivalente, taux dont les indications vous seraient fournies par les connaissements ou le manifeste.

*Pacotille aux Voyages de Retour.* — Les mêmes poids ou volume seront tolérés pour le retour en employant les mêmes procédés.

Toutefois un contrôle des poids ou volume de la pacotille débarquée à Marseille fonctionnera sous la surveillance de la Direction.

En outre, comme par le passé, la pacotille devra être débarquée au " *Chapeau de paille*".

*Oiseaux et autres animaux.* — Quand la pacotille comprendra des oiseaux ou autres animaux en cages, le volume de ces cages sera à déduire du volume toléré de 200 <sup>dm</sup>³ par homme. Le surplus sera taxé comme il suit :

Pour toute la pacotille, vous devrez quelques jours après le départ du dernier port où l'on embarque les oiseaux, faire procéder par votre second Capitaine et votre Commissaire, au cubage des cages d'oiseaux et animaux divers, et c'est sur le cubage ainsi obtenu au moment où les porteurs de ce genre de pacotille ont élargi leurs oiseaux à bord, que vous taxerez le fret à raison de 50 francs le mètre cube.

A l'arrivée à Marseille, le débarquement des cages d'oiseaux ne pourra être effectué par les intéressés qu'après la remise entre les mains du Capitaine d'armement-adjoint, du récépissé délivré par le Bord.

Pour chaque taxe de pacotille, il devra être délivré un récépissé daté et signé, pris sur le carnet " ad hoc".

Les doubles de ces récépissés devront être, au retour de chaque voyage, joints au compte-courant (recettes à bord), comme il est fait pour les excédents de bagages.

N° de R.		N° de S.
2	Interdiction de la pacotille des oiseaux et autres animaux vivants.	3 de 1915.
3	Contraintes illicites de colis	9 de 1916.
4	Contrebande de Farines	10 " "
5	Pacotilles	5 de 1917
6	Pacotilles	6 de 1917

G. — .....

N° de R.		N° de S.
1	Embarquement clandestin	25 de 1917

N° de R.

N° de S.


H - .....

N° de R.

N° de S.

1

*Répression des actes d'indiscipline*

30 de 1917


## CHAPITRE III

**Dispositions spéciales à certains membres de l'équipage***A. — Maistrance du Pont*RÉF. I, § A, CH. III, T. I. — **Notes confidentielles de Semestre**

(Serv. Mar. 1. — 4/2/07 et 12 22/8/08).

Mon attention a été appelée sur les inconvénients que présente l'absence de moyens d'information sur les services antérieurs du personnel de la Maistrance du pont.

Aussi, pour constituer une source de renseignements confidentiels aussi sûrs et aussi complets que possible, j'ai décidé que dorénavant les maîtres d'équipage, les chefs de bordée, les capitaines d'armes, les chefs pointeurs, les charpentiers et les infirmiers recevront des notes, ainsi que cela se pratique déjà pour le personnel du Commissariat. Vous voudrez bien consigner sur un imprimé à cet effet votre appréciation sur leur conduite, leur tenue et leur aptitude professionnelle en y joignant telles observations que vous jugeriez utile de me faire connaître.

Ces renseignements devront m'être adressés à la date du 1<sup>er</sup> Janvier et 1<sup>er</sup> Juillet de chaque année, pour tout le personnel de la Maistrance ayant servi sous vos ordres pendant la période des six mois écoulés.

N° de R.	N° de S.

### B. — Matelots et Chauffeurs Européens

Voir aussi :

**Gratifications à l'équipage pour transports d'animaux vivants.** — Circ. N° 7, CH. VIII, T. III.

**RÉF. 1, § B, CH. III, T. I. — Engagements pour les stationnaires. — Les derniers embarqués sur le rôle sont engagés pour la station**

(Ser. Mar. 13. — 23/12/07).

Je vous prie de faire inscrire sur votre rôle d'équipage, avec la mention : *Engagé pour la Station*, le dernier embarqué de vos matelots pointeurs, les deux derniers matelots embarqués et le dernier chauffeur. Ce personnel devra prendre cet engagement devant l'Administrateur de la Marine avant son inscription sur le rôle d'équipage de votre navire.

**RÉF. 2, § B, CH. III, T. I. — Permutations de personnel entre courriers et stationnaires**

(Ser. Mar. 4. — 26/2/07).

En vue d'atténuer les frais occasionnés par les fréquents remplacements des matelots pointeurs à bord de nos paquebots stationnaires et le service ne pouvant que gagner à ce que ces postes soient occupés par des hommes de bonne volonté, je vous invite à examiner attentivement les demandes de permutation qui pourraient vous être présentées, aux voyages de retour notamment, et à leur donner votre approbation lorsque vous estimerez pouvoir le faire sans inconvénients.

**RÉF. 3, § B, CH. III, T. I. — Réglementation du travail pendant les séjours à la Ciotat**

(Serv. Mar. 25. — 29/12/09).

Pendant les séjours dans le port de La Ciotat, le service à bord sera ainsi réglé :

Le jour de l'arrivée dans ce port tout le personnel est encore nourri à bord et continue le service tel qu'il est organisé à Marseille, service de veille compris.

Supposons que la bordée de tribord ait assuré le service jusqu'à 6 heures du matin (heure qu'il y aura lieu d'adopter comme point de départ pour l'organisation du service à l'essai) ; la partie de cette bordée qui, en vertu de l'accord intervenu entre la Compagnie et le Syndicat des Inscrits Maritimes, n'aura pas couché à bord, devra rallier à 6 heures du matin.

Travail pour les tribordais de 6 h. à 11 h. 1/2 du matin, soit.....	5 h. 1/2
Repos et repas pour les tribordais	{ en hiver, de 11 h. 1/2 à 1 h. soir.
	{ en été, de 11 h. 1/2 à 1 h. 1/2 soir.
Travail pour les tribordais.....	{ en hiver, de 1 h. à 5 h. 1/2 soir.
	{ en été, de 1 h. 1/2 à 6 heures... 4 h. 1/2
Total des heures de travail..... 10 h.	

La bordée de tribord aura donc fourni les 10 heures de travail prévues par la Loi et elle sera libre, suivant les saisons, de 5 h. 1/2 ou 6 heures du soir, au lendemain 7 heures du matin.

La bordée de babord rentre à bord à 7 heures du matin.

Travail pour les babordais de 7 heures à 11 h. 1/2 du matin, soit....	4 h. 1/2
Repos et repas pour les babordais	{ en hiver, de 11 h. 1/2 à 1 heure.
	{ en été, de 11 h. 1/2 à 1 h. 1/2.
Travail pour les babordais.....	{ en hiver, de 1 h. à 5 h. 1/2.... }
	{ en été, de 1 h. 1/2 à 6 heures. }
Travail pour les babordais de 6 heures à 7 heures, le lendemain matin.	1 h.
Total des heures de travail..... 10 h.	

La bordée de babord aura donc, elle aussi, fourni les 10 heures de travail prévues par la Loi.

Pendant les repas du matin ou du soir, l'Officier de quart devra désigner deux hommes de relève qui iront prendre leurs repas avant ou après les heures fixées ci-dessus, et qui sont celles dont disposent les ouvriers des Ateliers.

Il appartiendra aussi à l'Officier de garde d'organiser le service de garde la nuit, *sans paiement d'heures supplémentaires*, c'est-à-dire que les matelots ou novices qui devront assurer la garde du navire, suivant les saisons, de 5 h. 1/2 ou 6 heures du soir à 6 heures matin, devront bénéficier, pendant le jour, d'un repos équivalent au nombre d'heures de service qu'ils auront à faire la nuit.

L'Officier de garde devra lui-même assister à l'appel de l'équipage à chaque reprise du travail, et tout homme qui ne sera pas rentré à l'heure, sera immédiatement débarqué.

Une liste des hommes devant assurer la veille, pendant les heures de repos ou pendant la nuit, devra tous les jours être remise à M. l'Ingénieur chargé du navire, afin que les surveillants rondiers de jour ou de nuit puissent signaler les infractions commises par le personnel.

RÉF. 4, § B, CH. III, T. I. — **Heures supplémentaires. — Registre spécial.**

(Serv. Mar. 14. — 5/10/09.

Un registre d'heures supplémentaires devra être régulièrement tenu à bord de votre navire, en exécution des prescriptions de la dépêche Ministérielle du 4 Septembre 1909.

Un approvisionnement de ces registres sera déposé à notre Service de la Lithographie qui devra en pourvoir les bords au fur et à mesure des demandes qui lui seront adressées.

N° de R.  
5

Indemnité de nourriture pour travaux de nuit

N° de S.  
n° 4. 1914.


**C. — Agents du Service Général***Voir aussi :***Provisions de Ménage.** Circ. 6, Ch. I, T. I.**Embarquement frauduleux de liquides.** Circ. 4, A. Ch. II, T. VIII.**Gratifications pour transports d'animaux vivants.** Circ. 7, Ch. VIII, T. III.**Remise sur location de fauteuils de bords.** Circ. 41, Ch. IX, T. II.**RÉF. 1. § C, CH. III, T. I. — Livrets individuels des Agents de Service.**

(Commis. 4. — 12/10/09)

Un livret individuel a été adopté pour les gens de service et de cuisine et ils devront en être dorénavant tous munis.

Chaque détenteur du dit livret devra apposer sa signature au bas de la formule d'engagement imprimée sur la 1<sup>re</sup> page, après avoir pris connaissance des conditions et devoirs de sa charge, stipulés dans les articles des "Instructions Générales" énoncées à la fin de cet opuscule (page 15 et suivantes).

Les embarquements des titulaires seront portés sur ces livrets par les soins de la Direction et leurs débarquements devront être tenus à jour par votre Commissaire qui devra, à cet effet, se faire présenter ces livrets à chaque débarquement.

J'appelle votre attention sur le chapitre spécial relatif à la tenue du personnel, inséré dans les Instructions Générales (page 41), qui détermine dans quelles conditions les tenues diverses d'été ou d'hiver pourront être désormais remplacées.

**RÉF. 2. § C, CH. III, T. I. — Limite d'âge du personnel du Service Général**

(Approv. 1. — 15/1/09)

La mesure étendant au personnel de service des paquebots de notre Compagnie la règle fixant à 55 ans la limite d'âge pour le service à la mer, devra être appliquée au personnel de la Cuisine et de la Cambuse de tous nos navires.

RÉF. 3, § C, CH. III, T. I. — **Tenue des Maitres d'Hôtel, Garçons  
et Femmes de Chambre**

(Commis. 4. — 12/10/09 et Approv. 23. — 31/7/09)

Vous devez exiger que la tenue de votre personnel soit toujours réglementaire, d'une parfaite correction et d'une propreté irréprochable.

En principe, la tenue d'hiver est prescrite, au départ de Marseille, du 1<sup>er</sup> Octobre jusqu'à la fin d'Avril, et la tenue d'été de fin Avril au 1<sup>er</sup> Octobre, à moins de circonstances exceptionnelles qui soient de nature à modifier ces dispositions.

Il vous appartient de déterminer, en cours de voyage la tenue qu'il convient d'adopter suivant l'état de la température des différentes latitudes que vous traversez, et de vous assurer, avant le départ, si votre personnel est bien muni des tenues qui lui sont nécessaires pendant le voyage que vous avez à effectuer.

Quant à la composition de la tenue, voir page 41 du livret individuel des Agents du Service Général.

Les fournitures d'habillement seront faites au personnel de service dans les conditions suivantes :

- |   |   |  |
|---|---|--|
| 1 <sup>o</sup> — Sur toutes les lignes<br>au-delà de Suez | } | Fourniture gratuite des tenues d'été délivrées au personnel quand le besoin s'en fera sentir.<br>Tenues d'hiver (du 1 <sup>er</sup> Octobre au 1 <sup>er</sup> Avril, au départ de Marseille), payées moitié par l'intéressé et moitié par la Compagnie. |
| 2 <sup>o</sup> — Sur les lignes de<br>Méditerranée        | } | Tenues d'hiver (du 1 <sup>er</sup> Octobre au 1 <sup>er</sup> Avril), et d'été, payées moitié par l'intéressé et moitié par la Compagnie.  |

RÉF. 4, § C, CH. III, T. I. — **Registre spécial — Etrences — Les femmes de chambre  
participent aux étrennes — Compensation spéciale au garçon de carré**

(Approv. 6. — 27/2/09 et 25 — 1<sup>o</sup>/8/09)

Il doit être tenu par les Maitres d'hôtel un registre sur lequel sont portées les gratifications données par les passagers au personnel de service.

Ce registre spécial doit, dans toutes les escales, être laissé à la disposition des garçons pour permettre le contrôle de l'inscription des versements effectués.

Cette manière de procéder facilitera la tâche très délicate des Maitres d'hôtel et évitera les erreurs toujours possibles par suite des multiples détails de service qui leur incombent à l'arrivée du navire dans les ports.

Dans le même ordre d'idées, il serait désirable, chaque fois que la chose sera possible, qu'un garçon assistât les Maitres d'hôtel dans l'encaissement des souches de consommation des passagers, la plupart de ceux-ci ayant l'habitude de joindre au montant de leurs consommations particulières les gratifications qu'ils destinent au personnel.

Les femmes de chambre sont placées sur le même pied que les garçons des premières et deuxième classes; c'est-à-dire qu'elles seront tenues de verser, dans la caisse commune, les gratifications qu'elles recevront des passagers et, qu'en fin de voyage, elles participeront, au même titre que les garçons de ces deux classes, dans la répartition de ces pourboires.

D'un autre côté, pour éviter les dissentiments qui surgissent souvent, toujours relativement au partage des gratifications, entre les garçons des premières et deuxième classes et le garçon du carré des Officiers qui, jusqu'à présent, partageait avec ses camarades, quoique ne participant pas aux travaux de ceux-ci, il a été décidé que le garçon du carré des Officiers, désigné avant le départ du navire par la Direction pour remplir ces fonctions, sera assimilé à un chef d'emploi. En cette qualité, placé sous les ordres et la surveillance du premier Maître d'hôtel, il sera personnellement responsable du matériel spécial qui lui sera confié. Il ne participera plus, par suite, au partage des sommes remises par les passagers à titre de gratifications, mais il recevra une indemnité spéciale qui a été fixée comme suit :

55 Fr.	par voyage pour les lignes	de Chine et d'Australie
35 »	»	» de Madagascar
15 »	»	» de Méditerranée, Nord et Sud

Dans le cas où le garçon du carré devrait être remplacé en cours de route par suite de maladie ou toute autre cause, son remplaçant, choisi parmi les garçons du bord, serait désigné d'office par le Maître d'hôtel.

RÉF. 5, § C, CH. III, T. I. — **Recettes de Cambuse — Remises aux gens de service**  
**Minimum des recettes à effectuer avant remises — Mode de partage des remises**  
 (Commis. 3. — 23/5/10)

Notre Conseil d'Administration a adopté des dispositions spéciales permettant d'intéresser les Maîtres d'hôtel, les garçons et les femmes de chambre, ainsi que les cambusiers, à la vente des vins fins, liqueurs, eaux minérales, liquides de toutes sortes, etc., effectuée par notre Compagnie à bord de ses navires.

Vous trouverez indiqué sur le tableau N° 1, ci-annexé, le minimum de recettes de cambuse que votre navire devra réaliser à chaque voyage pour avoir droit, sur l'excédent dépassant cette somme, à un pourcentage égal au 10 % de ce supplément de recettes.

La répartition de ce pourcentage entre les membres du personnel intéressé se fera d'après les indications du tableau N° 2 également ci-joint.

Vous voudrez bien, à cette occasion, inviter votre Commissaire à se faire signaler par le personnel toutes les boissons qui, ne faisant pas partie de nos approvisionnements, pourraient être demandées par les passagers et à nous les signaler, spécialement, dans son rapport de voyage.

TABLEAU N° 1

**RECETTES DE CAMBUSE**

		Minimum de Recettes à réaliser à chaque voyage au-dessus duquel le 10 % du supplément de recettes sera réparti au personnel intéressé.
	<i>Ligne de Chine</i>	
Navires	{ Ernest-Simons, Polynésien, Ville-de-la-Ciotat, Armand-Béhic, Australien, Dumbéa,,Néra. }	6.500

Minimum de Recettes à réaliser à chaque voyage au-dessus duquel le 10 % du supplément de recettes sera réparti au personnel intéressé.

*Ligne de Chine*

Navires : Yarra, Océanien, Calédonien, Sydney..... 4.600

*Ligne d'Australie*

Navires } Ville - de - la - Ciotat, Australien, Polynésien, } 4.000  
 { Armand-Béhic, Dumbéa, Néra. }  
 » Calédonien, Océanien, Sydney, Yarra..... 2.700

*Ligne de l'Océan Indien*

Navires : Oxus, Natal, Melbourne, Djemnah, Yarra..... 4.000

*Ligne d'Indo-Chine Commerciale*

Navires : Paquebots-mixtes..... 3.000

*Ligne A*

Navires : Niger, Saghalien, Sénégal, Sydney, etc..... 700

*Lignes B et C*

Navires : Orénoque, Equateur, Calédonien, Sydney, etc.. 500

*Ligne de Calcutta*

Navire : Duplex..... 400

*Ligne Côte Ouest de Madagascar*

Navire : Persépolis..... 450

*Ligne Nouvelle-Calédonie*

Navire : Pacifique..... 500

*Ligne Saïgon-Singapore..... 150*

*Ligne Singapore-Batavia..... 150*

*Ligne Saïgon-Tonkin..... 400*

*Ligne Majunga-Durban..... 200*  
 (Côte Est de Madagascar)

*Ligne Comores-Zanzibar..... 150*

TABLEAU N° 2

Répartition pour chaque navire du 10 % de l'excédent  
sur les recettes de Cambuse

*Calédonien, Océanien, Yarra, Sydney, Djemnah, Oxus, Natal, Melbourne  
Equateur, Orénoque, Portugal, Sénégal, Niger, Saghalien*

Maitre d'Hôtel 1 <sup>re</sup> classe.....	12	Parts
» 2 <sup>me</sup> » .....	8	»
» 3 <sup>me</sup> » .....	4	»
Chefs d'office 1 <sup>re</sup> » .....	6	»
Garçons et Femmes de Chambre (à répartir par parts égales).....	60	»
Cambusiers (1 <sup>re</sup> et 2 <sup>me</sup> ).....	2 : 5 + 5 =	10 »
Total.....	100	Parts

*Ernest-Simons, Armand-Béhic, Ville-de-la-Ciotat, Australien, Dumbéa, Néra*

Maitre d'Hôtel 1 <sup>re</sup> classe.....	8	Parts
» 2 <sup>me</sup> » .....	6	»
» 3 <sup>me</sup> » .....	3	»
Chef d'office 1 <sup>re</sup> » .....	4	»
Barman.....	10	»
Garçons et Femmes de Chambre (à répartir par parts égales).....	63	»
Cambusiers (1 <sup>re</sup> et 2 <sup>me</sup> ).....	2 : 3 + 3 =	6 »
Total.....	100	Parts

*Paquebots en Station*

Le nombre des parts attribuées à chaque membre du personnel participant varie  
selon le nombre des garçons effectuant le voyage.

Maitre d'Hôtel.....	1.....	40 Parts	1.....	30 Parts	1.....	25 Parts
Garçons.....	1.....	30 »	2.....	50 »	3.....	65 »
Cambusier.....	1.....	30 »	1.....	20 »	1.....	10 »
		<u>100 Parts</u>		<u>100 Parts</u>		<u>100 Parts</u>
Maitre d'Hôtel.....	1.....	24 Parts	1.....	20 Parts	1.....	15 Parts
Garçons.....	4.....	64 »	5.....	70 »	6.....	75 »
Cambusier.....	1.....	12 »	1.....	10 »	1.....	10 »
		<u>100 Parts</u>		<u>100 Parts</u>		<u>100 Parts</u>

Au-dessus de 6 Garçons, la répartition se fera comme dans le cas de 6

*Paquebots-Mixtes*

Le nombre des parts attribuées à chaque membre du personnel participant varie selon le nombre des garçons effectuant le voyage.

Maitre d'Hôtel 1 <sup>re</sup> cl.	1..... 40 Parts	1..... 30 Parts	1..... 25 Parts
» 2 <sup>me</sup> »	1..... 30 »	1..... 25 »	1..... 22 »
Garçons.....	0.....	1..... 25 »	2..... 38 »
Cambusier.....	1..... 30 »	1..... 20 »	1..... 15 »
	<u>100 Parts</u>	<u>100 Parts</u>	<u>100 Parts</u>
Maitre d'Hôtel 1 <sup>re</sup> cl.	1..... 25 Parts	1..... 20 Parts	1..... 15 Parts
» 2 <sup>me</sup> »	1..... 20 »	1..... 15 »	1..... 12 »
Garçons.....	3..... 45 »	4 5..... 55 »	6..... 65 »
Cambusier.....	1..... 10 »	1..... 10 »	1..... 8 »
	<u>100 Parts</u>	<u>100 Parts</u>	<u>100 Parts</u>
Maitre d'Hôtel 1 <sup>re</sup> cl.	1..... 15 Parts	1..... 12 Parts	1..... 10 Parts
» 2 <sup>me</sup> »	1..... 10 »	1..... 10 »	1..... 9 »
Garçons.....	7..... 67 »	8..... 72 »	9..... 76 »
Cambusier.....	1..... 8 »	1..... 6 »	1..... 5 »
	<u>100 Parts</u>	<u>100 Parts</u>	<u>100 Parts</u>

Au-dessus de 9 garçons la répartition se fera comme dans le cas de 9

*Observation Importante*

Dans le but de simplifier le partage des sommes à répartir, tout membre du Personnel (supplémentaire ou débarqué malade), qui n'effectuera pas le voyage d'aller et retour au complet, ne participera pas au partage.

N° de R.

6

Lesdemi journalière de nourriture des Apts du Serv. Général

N° de S.

22 de 1917

7

Leursolde de guerre des Apts du Serv. Gt. à compter du 1<sup>er</sup> mai 1917

23 de 1917

**D. — Agents du Service Sanitaire**

Voir aussi :

**Repos hebdomadaire.** Circ. 3, § D, Ch. II, T. I.**Notes confidentielles de semestre.** Cir. 4, § A, Ch. III, T. I.

N° de R.

1

Soldes des Infirmeries	

N° de S.

21 de 1917

**E. — Cafedjis**

Voir aussi :

**Devoirs des Cafedjis à l'égard des passagers.** Circ. 4, Ch. V, T. II.**RÉF. 1, § E, Ch. III, T. I. — Mode de rémunération. — Aides Cafedjis**

(Trafic 11. — 28/2/07)

La rémunération des cafedjis sera décomptée sur les bases suivantes :

*Cafedjis titularisés.* — 0,25 par passager civil de ou pour Marseille.

0,15 par passager civil d'escale à escale.

*Cafedjis non titularisés.* — 0,20 par passager civil de ou pour Marseille.

0,10 par passager civil d'escale à escale.

Une rémunération de 0,05 sur les passagers militaires autres que les militaires français, sera accordée en outre, aux cafedjis titularisés ou non titularisés. L'allocation de 5 % qui était accordée aux cafedjis sur les sommes perçues des passagers embarqués en fraude est supprimée. La Direction se réserve pourtant de compenser cette allocation par une gratification spéciale au cas où les Commandants lui signaleraient par lettre sous ce timbre les bons services rendus par les cafedjis pendant le voyage et les efforts particuliers qu'ils pourront avoir accomplis pour la découverte de passagers ayant échappé aux investigations du Bord.

Le certificat délivré aux cafedjis devra désormais indiquer le nombre de passagers de ou pour Marseille et le nombre de passagers d'escale à escale civils et militaires, mais séparément, afin que le calcul du montant de la rémunération accordée aux cafedjis puisse être établi dès l'arrivée du navire.

En raison des fortes réductions que nous avons dû consentir peu à peu sur les passagers d'escale à escale et de la très faible rémunération que nous laissent certains d'entre eux, il était impossible de continuer à accorder sur ces passages une gratification de franc 0,25, qui représentait parfois plus de 10 % de la somme encaissée.

La Direction, désireuse d'ailleurs d'éviter que les cafedjis ne reçoivent, dans certains cas, une rémunération presque nulle, leur assurera en tout état de cause, une recette minimum de 50 francs par voyage.

*Aides-Cafedjis.* — Les aides-cafedjis se trouvant à bord au service d'un cafedji titulaire ou provisoire ne recevront aucune rémunération de la Compagnie. Leur embarquement ne pourra toutefois, avoir lieu qu'après autorisation de la Direction.

N° de R.


N° de S.

### F. — Equipages indigènes

#### 1° Paiement des Soldes

RÉF. 1, § F I, CH. III, T. I. — Une situation financière individuelle doit être établie pour chaque mutation

(Serv. Mar. 61. — 17/12/04).

Dans le but d'éviter les erreurs qui peuvent se produire dans le règlement de la solde des indigènes de nos paquebots, il convient de ne faire aucun mouvement collectif ou individuel d'indigènes, sans établir, pour chaque homme, une situation financière, aussi bien dans le cas de débarquement pour passer directement sur un navire, que lorsque les indigènes sont laissés temporairement à la disposition des Ateliers en cas de désarmement, ou lorsqu'il s'agit d'envois à l'hôpital à La Ciotat ou Marseille. Ces situations financières devront être remises à la Direction des Ateliers pour les mutations effectuées à La Ciotat et à la Direction de l'Exploitation pour celles ayant lieu à Marseille. Les indigènes envoyés de La Ciotat à Marseille par la Direction des Ateliers et ceux envoyés de Marseille à La Ciotat par la Direction de l'Exploitation seront toujours accompagnés de leur situation financière.

Vous voudrez bien, à l'avenir, n'embarquer ou débarquer aucun indigène sans établir et remettre à qui de droit sa situation financière. Dans le cas d'infractions à cette règle, je me verrais à regret dans l'obligation de rendre les bords pécuniairement responsables des erreurs ayant pu résulter, dans le règlement de la solde des indigènes, de l'absence de ce document.

N° de R.		N° de S.
2	Solde mensuelle des Surcups, Caporaux et Chauffeurs arabes.	7 de 1915
3	Solde mensuelle des Surcups, Caporaux et Chauffeurs	11 de 1917
4	Augmentation de solde des matelots malgaches	12 de 1917

## 2° Chauffeurs arabes d'Aden

RÉF. 1. § F 2, CH. III, T. I. — Prescriptions spéciales aux chauffeurs arabes d'Aden

(Serv. Mar. — 12/2/10).

Dans le but de faciliter la vérification de la solde des chauffeurs arabes, je vous prie d'informer votre Commissaire d'avoir, à l'avenir, à se conformer aux indications suivantes pour l'établissement des états de paiement et situations financières des indigènes :

1° Sur les états établis mensuellement, ne porter comme payés que les hommes qui l'auront été effectivement ; ceux débarqués en cours de voyage à Aden, Djibouti, Hong-Kong, Nouméa, La Réunion, etc..., et qui n'auront pas été réglés par le bord jusqu'au moment de leur débarquement, figureront sur les états pour mémoire seulement, depuis le jour du dernier paiement jusqu'à celui du débarquement.

Une situation financière qui indiquera en même temps que le jour du débarquement, la dernière date à laquelle l'indigène a été payé par le bord, sera remise en double exemplaire, à l'Agence du lieu de débarquement.

2° Toutes les mutations survenues parmi ce personnel devront être régulièrement mentionnées sur les états, avec indication du port d'embarquement ou de débarquement, ainsi que la destination (hôpital, etc...).

3° Les déserteurs figureront également pour mémoire depuis le jour du dernier règlement de solde jusqu'à celui de la désertion.

Dans le cas où les salaires qu'ils auraient acquis seraient versés au Shipping Office d'Aden, mention devra en être faite sur l'état.

Il devra être procédé de même dans le cas de décès en cours de voyage.

4° Les états de solde pourront, comme par le passé, être établis numériquement.

Toutefois, il y aura lieu d'indiquer les noms des indigènes embarquant ou débarquant pendant le voyage.

5° En ce qui concerne les Arabes embarqués ou débarqués à Aden et sur les salaires desquels il y a lieu de retenir les frais d'embarquement ou de débarquement, le bord devra indiquer dans la colonne « Observations », à quelle date il a donné crédit de ces sommes à l'Agence d'Aden.

6° Pour les indigènes embarqués en cours de voyage ou à Marseille, en provenance de l'hôpital ou d'un autre navire de la Compagnie, le bord devra exiger, au moment de leur embarquement, qu'ils soient munis d'une situation financière.

Notre Service de la Lithographie tiendra à votre disposition les imprimés nécessaires pour l'établissement de ces états de soldé.

Il est bien entendu qu'il sera fait un état spécial pour chaque catégorie de personnel.

N° de R.		N° de S.
2	Recrutement des chauffeurs arabes à Djibouti	3
3	Embarquement des Arabes	8

### 3° Boys

Voir aussi :

**Service de propreté des locaux du Service de Santé à bord.** Circ. 2, Ch. II, T. VI.

**RÉF. 1, § F 3, CH. III, T. I. — Recrutement des boys canaques et malgaches. — Livret individuel.**

(Approv. 14. — 29/3/09 et Commis. 1. — 23/9/09).

La composition des équipes de boys, malgaches et canaques, engagés à la Réunion et en Nouvelle-Calédonie pour compléter les effectifs, laisse souvent à désirer au point de vue de la moralité et de l'honnêteté.

Ces indigènes ne doivent être admis à bord de nos navires, que lorsque vous vous serez assuré autant que possible de leur identité et de leurs antécédents ; des instructions à ce sujet seront adressées à nos Agents à Madagascar et en Nouvelle-Calédonie pour qu'ils apportent tout leur soin au recrutement de ces indigènes ; je fais installer dans ces Agences un système de recrutement identique à celui qui fonctionne à La Réunion et qui consiste à pourvoir chaque indigène d'un livret individuel sur lequel figurent tous les renseignements relatifs à son identité et à ses antécédents ; mais je compte aussi sur votre vigilance pour éliminer de nos paquebots tout individu ne présentant pas d'absolues garanties de moralité et dont la présence à bord constituerait par suite un élément de désordre et de désorganisation.

J'ai constaté, d'autre part, que certains de ces boys, que leurs mauvais services à bord avaient fait débarquer disciplinairement à leur arrivée à Marseille pour être rapatriés à leur port d'engagement, trouvaient facilement à s'embarquer sur d'autres navires de la Compagnie. C'est ainsi que plusieurs de nos navires de la ligne d'Australie comptent dans leurs équipes de boys, des indigènes originaires de Madagascar, alors qu'ils ne devraient avoir à bord que des canaques.

Pour mettre un terme à cette situation, vous voudrez bien me signaler les boys que vous débarquerez à Marseille par mesure disciplinaire, avec les motifs de leur

débarquement, ainsi que ceux qui auraient déserté votre navire, et ne plus admettre parmi votre équipage soit à Marseille, soit à La Ciotat, aucun boy indigène sans un permis d'embarquer émanant de la Direction.

Il est bien entendu que cette mesure ne supprime pas pour vous l'obligation de remplir vis-à-vis de l'Inscription Maritime, toutes les formalités prescrites par les règlements de cette Administration en cas de désertion ou d'indiscipline.

Comme complément de ces prescriptions, je vous prie de prendre note, que dorénavant, chaque navire arrivant à Marseille aura à remettre au Bureau du Personnel appartenant aux Agents du Service Général (A. D. S. G.), les livrets des boys embarqués pour qu'ils soient soumis au visa de la Direction.

J'appelle votre attention sur l'intérêt qui s'attache à l'observation des prescriptions qui précèdent, ajoutant que les salaires des boys engagés directement par les bords et non pourvus de livrets pourraient, sauf le cas de circonstances exceptionnelles, être mis à la charge du Commissaire ayant souscrit ces engagements.

**RÉF. 2, § F 3, CH. III, T. I. — Composition des équipes de boys suivant les types de navires.**

(Approv. 11. — 15/3/09).

A la suite de modifications apportées à bord de certains de nos navires où les pankas ont été remplacés par des ventilateurs électriques, l'équipe de boys mise à votre disposition m'a paru pouvoir être réduite dans des proportions appréciables.

De plus, en répartissant mieux les boys dans les aménagements où ils sont strictement nécessaires, l'effectif peut en être diminué sans inconvénient pour le service du bord.

J'ajouterai que sur les paquebots de la ligne de Chine, le nombre des Chinois embarqués m'a semblé excessif, surtout entre Hong-Kong, Yokohama, Hong-Kong, traversée pendant laquelle, les passagers étant peu nombreux, les garçons peuvent être utilisés à certains travaux de nettoyage et de propreté, qui ne doivent être confiés aux boys que dans le cas où il serait impossible au personnel européen de les exécuter. Je saisis cette occasion pour vous rappeler qu'aucun boy à bord de nos paquebots, ne doit assurer un service de propreté ou de nettoyage ni dans les salons, ni dans les cabines de première ou de deuxième classe.

Ci-joint les tableaux qui vous indiqueront, suivant le type du navire et la ligne sur laquelle il aura un voyage à effectuer, la composition, la répartition et les salaires attribués à l'équipe de boys qui dorénavant devra être embarquée sur le navire que vous aurez à commander.

Vous voudrez bien vous conformer aux indications portées sur ces tableaux, et n'avoir recours aux services de boys supplémentaires qu'en cas d'urgence et lorsque vous en reconnaîtrez l'absolue nécessité, ce dont vous aurez à m'informer par lettre spéciale sous le présent timbre.

## LIGNE D'AUSTRALIE

---

Navires types : *Yarra, Calédonien, Sydney, Océanien*

- 1 Caporal.
- 1 Boy office 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » souillarde 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » office 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » souillarde 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » bains 1<sup>re</sup> et 2<sup>me</sup> classes.
- 1 » W.-C. 1<sup>re</sup> et 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » bains et W.-C. dames 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » office 3<sup>me</sup> classe.
- 1 » souillarde 3<sup>me</sup> classe.
- 1 » carré des Officiers adjoint au garçon européen du carré.
- 1 » cuisine.
- 1 » cambuse.

Total : 13 Boys.

Navires types : *Armand-Béhic, Ville-de-la-Ciotat, Polynésien, Australien*

- 1 Caporal.
- 1 Boy office 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » souillarde 1<sup>re</sup> classe.
- 2 » bains et W.-C. hommes 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » » dames 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » office 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » souillarde de 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » bains et W.-C. hommes 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » » dames 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » office 3<sup>me</sup> classe.
- 1 » souillarde 3<sup>me</sup> classe.
- 1 » carré des Officiers adjoint au garçon européen du carré.
- 2 » service des pankas.
- 2 » cuisine.
- 1 » cambuse.

Total : 18 Boys.

N. B. — Les deux boys embarqués pour assurer conjointement avec les autres boys le service des pankas seront supprimés dès que les ventilateurs électriques auront été installés.

Navires types : *Néra, Dumbéa*

- 1 Caporal.
- 1 Boy office 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » souillarde 1<sup>re</sup> classe.
- 2 » bains et W.-C. hommes 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » » dames 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » » hommes 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » » dames 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » office 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » souillarde 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » office 3<sup>me</sup> classe.
- 1 « souillarde 3<sup>me</sup> classe.
- 1 » carré des Officiers adjoint au garçon européen du carré.
- 1 » cuisine.
- 1 » cambuse.

Total : 15 Boys.

## LIGNE DE CHINE

1° De Marseille à Hong-Kong et de Hong-Kong à Marseille

Navires types : *Australien, Polynésien, Armand-Béhic*  
*Ville-de-la-Ciotat, Ernest-Simons*

- 1 Caporal.
- 1 Boy d'office 1<sup>re</sup> classe, assurant le service avec le garçon Chef d'office.
- 1 » souillarde 1<sup>re</sup> classe. » » »
- 2 » bains et W.-C. hommes 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » » dames 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » office 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » souillarde 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » bains et W.-C. hommes 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » » dames 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » office 3<sup>me</sup> classe.
- 1 » souillarde 3<sup>me</sup> classe.
- 1 » office, carré des Officiers adjoint au garçon européen du carré.
- 4 » service des pankas (deux aux 1<sup>res</sup>, deux aux 2<sup>mes</sup>).
- 2 » cuisine.
- 1 » boulanger.
- 1 » boucher.
- 1 » cambusier.
- 1 » pâtissier (1).
- 2 » charpentiers.

Total : 25 Boys.

N. B. — Sur les navires *Dumbéa* et *Néra*, effectuant des traversées sur Chine, l'équipe comprendra 21 boys, par suite de la suppression des 4 boys pankas inutiles sur ces navires.

(1) Voir circulaire 3, § F. 3, Ch. III, T. I.

Navires types : *Yarra, Sydney, Calédonien, Océanien*

- 1 Caporal.
- 1 Boy office 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » souillarde 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » bains 1<sup>re</sup> et 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » W.-C. 1<sup>re</sup> et 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » bains et W.-C. dames 1<sup>re</sup> classe.
- 1 » office 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » souillarde 2<sup>me</sup> classe.
- 1 » office 3<sup>me</sup> classe.
- 1 » souillarde 3<sup>me</sup> classe.
- 1 » office adjoint au garçon européen du carré des Officiers.
- 2 » cuisine.
- 1 » boulanger.
- 1 » pâtissier<sup>(1)</sup>.
- 1 » boucher.
- 1 » cambusier.
- 2 » charpentiers.

Total : 19 Boys.

## 2<sup>o</sup> De Hong-Kong au Japon et Hong-Kong

Navires types : *Australien, Polynésien, Armand-Béhic, Ville-de-la-Ciotat, Ernest-Simons*

Suppression du boy fumoir, de deux boys souillards 2<sup>me</sup> et 3<sup>me</sup> classes, de deux boys pankas et d'un boy cuisinier.

(Celui du pâtissier restant à bord et étant employé à la cuisine).

Soit au total 20 boys ainsi répartis :

- 1 Caporal.
- 9 Boys office.
- 1 » souillarde 1<sup>re</sup> classe.
- 2 » pankas.
- 5 » cuisine.
- 2 » charpentiers.

Total : 20 Boys.

N. B. — Sur *Dumbéa* et *Néra*, l'équipe sera réduite à 18 boys par suite de la suppression de 2 boys souillards 2<sup>me</sup> et 3<sup>me</sup> classes et d'un boy cuisine.

Navires types : *Yarra, Sydney, Calédonien, Océanien*

Suppression de deux boys souillards 2<sup>me</sup> et 3<sup>me</sup> classes et d'un boy cuisine.  
(Celui du pâtissier restant à bord et devant être employé à la cuisine).

(1) Voir circulaire 3, § F 3, Ch, III, T, I.

Soit au total 16 boys ainsi répartis :

	1	Caporal.
	7	Boys office.
	1	» souillarde.
	5	» cuisine et cambuse.
	2	» charpentiers.
	<hr/>	
Total :	16	Boys.
	<hr/> <hr/>	

## LIGNE DE L'OcéAN INDIEN

---

Navires types : *Djemnah, Orus, Natal, Melbourne*

1	Caporal,
1	Boy office 1 <sup>re</sup> classe.
1	» souillarde 1 <sup>re</sup> classe.
1	» bains 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>me</sup> classe.
1	» W.-C. 1 <sup>re</sup> et 2 <sup>me</sup> classe.
1	» Bains et W.-C. dames 1 <sup>re</sup> classe.
1	» office 2 <sup>me</sup> classe.
1	» souillarde 2 <sup>me</sup> classe.
1	» office 3 <sup>me</sup> classe.
1	» souillarde 3 <sup>me</sup> classe.
1	» carré des Officiers adjoint au garçon européen du carré.
2	» cuisine.
1	» pâtissier (1).
1	» boulanger.
1	» boucher.
1	» cambusier.

Total : 17 Boys.

RÉF. 3, § F 3, CH. III, T. I. — **Boy adjoint au pâtissier au-delà de Suez**

(Approv. 23. — 31/7/09)

Sur tous les courriers des lignes au-delà de Suez, un boy doit être adjoint au pâtissier, pour l'aider dans son service. Lorsque, par suite du petit nombre de passagers, le boy devient inutile, il n'est pas débarqué, mais reste à bord et est utilisé au service général de la cuisine. Dès que le besoin s'en fait sentir il est immédiatement remis à la disposition du pâtissier.

RÉF. 4, § F 3, CH. III, T. I. — **Habillement des boys canaques et malgaches**

(Commis. 7. — 9/12/09)

Les fournitures gratuites d'habillement que la Compagnie délivre aux boys de Nouvelle-Calédonie et de Madagascar sont manifestement exagérées.

Les boys, pour peu qu'ils naviguent quelque temps, deviennent possesseurs d'une

(1) Voir circulaire 3, § F 3, Ch. III, T. I.

quantité de vêtements dont ils n'ont nul besoin et dont ils ne songent qu'à se débarrasser en les vendant à vil prix aux journaliers, débardeurs et marchands ambulants qui viennent à bord des navires dans les escales.

Il convient donc de mettre un terme aux abus que je vous signale, et d'empêcher le gaspillage actuel sans laisser cependant aux boys la charge de leur habillement.

Dans ce but, j'ai décidé que dorénavant, chaque boy recevrait, indépendamment de la solde qui lui est allouée suivant sa fonction et à titre d'indemnité d'habillement, une allocation mensuelle de 4 francs à charge pour lui de rembourser au bord la valeur intégrale des habillements qui lui seront fournis.

A cet effet, le bord aura un dépôt de vêtements suffisant pour habiller les boys en leur imposant, toutes les fois que cela sera nécessaire, l'habillement dont ils auront besoin. Cette façon de procéder supprimera le commerce actuel qui se fait aux dépens de la Compagnie, car chaque boy payant les effets dont il sera obligé de se munir, aura tout intérêt à les ménager et à les soigner.

J'insiste sur ce point que l'indemnité d'habillement devra toujours être attribuée sous forme de supplément spécial indépendant des salaires et ne devra être payée aux intéressés que si ceux-ci sont bien munis des tenues en drap et en toile qui leur sont nécessaires.

N° de R.

5  
6  
7

Recrutement des Boys à Hong-Kong
2° à Haiphong
augmentation de la solde des boys de service et de cuisine

N° de S.

4 de 1915.  
5  
19 de 1917

G. — .....

N° de R.


N° de S.