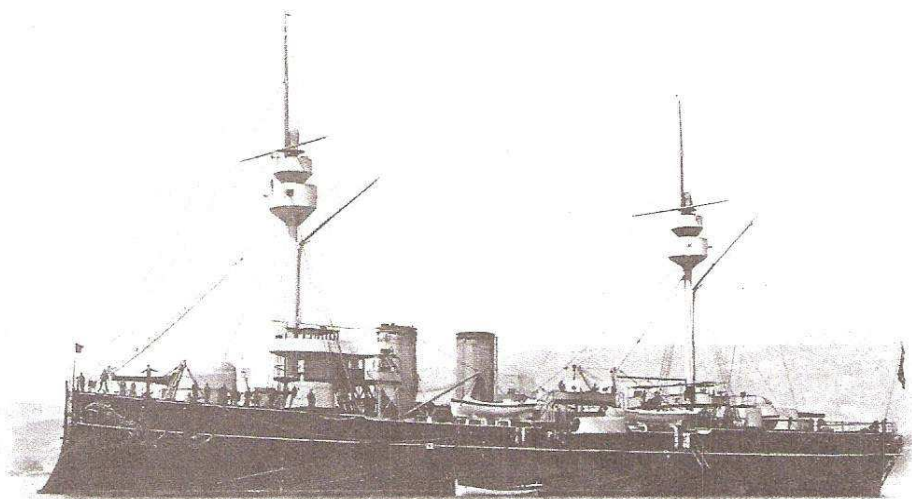


même, les canons et le complément d'armement militaire destinés aux navires qu'elle construisait et, au commencement de l'année 1897, elle céda son service d'artillerie à MM. Schneider et C<sup>ie</sup>.

En 1898 est promulguée la loi sur les accidents professionnels. La Société prend ses dispositions pour satisfaire par ses propres moyens aux prescriptions légales, son nombreux personnel lui permettant



“ CAPITAN-PRAT ”

d'éviter de recourir désormais aux assurances spéciales pour ces risques. Le service ainsi organisé a fonctionné depuis dans les meilleures conditions.

A cette époque commençait une période d'activité considérable pour la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée qui voyait s'ajouter à son courant ordinaire d'affaires les commandes provenant de l'extension des forces maritimes de la France et de diverses puissances étrangères.

Le chiffre de la production des établissements de la Société s'accroît progressivement et pour l'année 1899 dépasse 44 millions et demi de francs.

En même temps le dividende qui, pour la période avoisinant 1896 était de 25 francs remonte régulièrement; il est de 35 francs pour l'exercice 1898, et il augmentera successivement pour atteindre 50 francs pour l'exercice 1905.

Au cours de l'année 1901 M. Amédée Lefèvre-Pontalis, Administrateur de la Société depuis 1894, vient à décéder; très versé dans les grandes affaires, il laissa également le souvenir des plus agréables relations personnelles. Il est remplacé au Conseil par M. A. Musnier qui lui apporte le concours de son expérience dans toutes les questions concernant la navigation commerciale.

La même année marque l'entrée au Conseil de M. A. Lagane, directeur des chantiers de La Seyne depuis 1891 après en avoir longtemps été ingénieur en chef. Dans ces différentes fonctions, M. Lagane conçut les plans et dirigea l'exécution d'un grand nombre des bâtiments de guerre et de commerce dont les résultats hautement appréciés ont maintenu au premier rang la réputation de la Société.

Peu de temps après l'entrée au Conseil de M. Lagane, M. L. Rimbaud était nommé directeur des Chantiers de la Seyne, après y avoir rempli plusieurs années les fonctions d'ingénieur, permettant ainsi d'apprécier sa sérieuse capacité pour la direction d'un grand établissement.

M. Ch. Babin, qui depuis 1884 était Administrateur de la Société, est nommé Vice-Président en 1902. Joignant à une vaste expérience des affaires une profonde connaissance du droit, M. Babin a pris une part importante à la gestion des affaires sociales.

Au cours de l'année 1902 également, M. le comte Albert Armand, occupant dans le monde des affaires de Marseille une situation des plus honorables, est nommé Administrateur de la Société.

Une nouvelle législation sur la marine marchande marque le cours de l'année 1902. Maintenant avec des taux différents le système des primes à la construction et à la navigation pour les navires construits

en France, elle accorde sous le nom de compensation d'armement un certain encouragement aux navires importés de l'étranger. De nombreuses commandes marquent l'avènement de cette loi, mais le législateur ayant fixé une limite au tonnage appelé à jouir des primes de navigation, les chantiers se retrouvent très rapidement et après un gros effort ne plus pouvoir traiter aucune construction de navires de commerce. Les pouvoirs publics saisis des doléances unanimes des armateurs et des constructeurs procédèrent à une laborieuse enquête à la suite de laquelle une nouvelle loi a été votée au mois d'avril 1906.

---

Pendant les premières années de son exploitation la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée exécuta une grande quantité de travaux divers pour le commerce, tant machineries et chaudières que navires complets ; parmi ces derniers il y a lieu de mentionner les paquebots *Navarre* et *Estramadure*, construits pour la ligne postale du Brésil, dont la Compagnie des Messageries Maritimes venait d'obtenir la concession.

Ses travaux pour la Marine de l'État comprenaient notamment les machines de 600 chevaux nominaux des vaisseaux *Friedland* et *Ville-de-Paris*, les chantiers de la Seyne construisaient des avisos, des transports et un grand nombre de canonnières ; quelques unes de ces embarcations d'un type spécial furent montées sur le lac de Garde au cours de la guerre d'Italie et furent cédées au Gouvernement du Roi de Sardaigne lors du traité de Villafranca.

En 1861, les ateliers de Menpenti livrent la machine de la *Gloire*, la première frégate cuirassée, de 900 chevaux nominaux de force.

La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée a, dès son origine, recherché dans les pays étrangers un complément aux travaux dont pouvait l'alimenter sa clientèle française. Dès l'année 1857 elle obtient ainsi du Gouvernement russe la commande peu importante il est vrai d'une goëlette à vapeur de 250 tonneaux, et traite en même

temps avec la Compagnie Russe de Navigation et de Commerce la fourniture de quatre paquebots représentant ensemble 3.660 tonneaux de jauge.

Après les résultats satisfaisants donnés par les canonnières construites pour les campagnes d'Italie et de Chine, le Vice-Roi d'Égypte commande à la Société une canonnière le *Rahmanieh* dont le tirant d'eau ne devait pas dépasser 65 centimètres, nécessitant un allègement notable dans le poids de la coque, qui fut obtenu en partie par l'emploi alors nouveau de tôles d'acier.

En 1861, la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée livre à la marine italienne la batterie cuirassée *Terrible*, dont le poids de cuirassement atteignait près de 500.000 kilogrammes; elle lui fournit successivement les principales unités de sa première flotte cuirassée, ainsi qu'un important matériel de dragage qui fut employé aux travaux des ports d'Ancône et de la Spezzia.

Vers la même époque des relations suivies sont nouées avec l'Espagne et la frégate la *Numancia* est mise en chantiers; ce bâtiment d'un déplacement de 7.500 tonnes avait une machine de 3.000 chevaux et une cuirasse en fer complète de 13 centimètres d'épaisseur à l'abri de laquelle était installée une batterie de 40 canons. La vitesse réalisée fut de 14 nœuds et aussitôt livrée la *Numancia* fut envoyée dans le Pacifique pour les affaires du Pérou.

Un peu plus tard la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée entreprend de chercher de nouveaux éléments de travail dans des pays plus éloignés; en 1865, elle inaugure ses relations avec le Brésil par la commande de la corvette cuirassée le *Brazil*.

A la suite d'un concours ouvert en 1865 et comme résultat d'une mission de plusieurs mois remplie à Berlin par M. Alb. Jouët-Pastré, la marine royale prussienne commandait à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée son premier bâtiment cuirassé, la frégate *Friederich-Karl*. Le prix de ce navire, considérable pour l'époque, était de 6 millions de francs.

Le percement de l'isthme de Suez fut pour la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, qui s'était créé une intéressante spécialité dans la fabrication du matériel pour les travaux publics et des engins de dragage, l'occasion de nombreuses et importantes fournitures faites tant à la Compagnie Universelle du Canal qu'aux entrepreneurs des travaux. Elle livra ainsi, entre 1863 et 1868, 32 grandes dragues avec leurs appareils de service : grues, élévateurs, longs couloirs, en tout environ 20.000 tonnes de tôlerie.

Il y a lieu de rappeler que l'adoption du long couloir rattaché directement à la drague pour l'écoulement de ses déblais et leur répartition sur les berges, a été imaginée pour les travaux du Canal de Suez. C'est à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée et à M. Alexandre Lavalley qu'appartient l'honneur de cette création du long couloir, qui a reçu depuis lors tant et de si diverses applications et a exercé une si grande influence dans l'exécution des travaux publics à la fin du siècle. L'organisation à Port-Saïd de vastes ateliers fut nécessaire pour monter sur place ces divers engins qui devaient être livrés prêts à fonctionner. Ces importantes opérations furent conduites avec autant d'énergie que de succès par M. Paul Carié, qui remplit actuellement les fonctions d'ingénieur en chef à Paris.

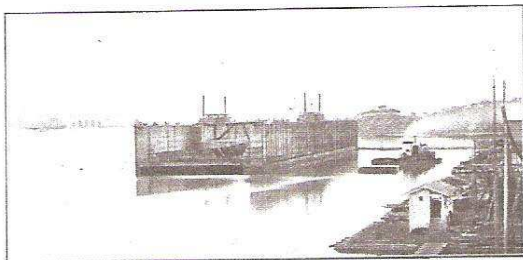
Une grande partie des engins employés depuis pour l'approfondissement du Canal de Suez et son entretien ont aussi été fournis par les Forges et Chantiers.

Parmi les commandes les plus intéressantes exécutées vers la même époque pour la marine du commerce, il convient de signaler l'exécution de neuf bateaux-transports de 1.200 tonnes qui formèrent le commencement de la flotte de la Compagnie des Transports Maritimes à vapeur.

En 1866, la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée reçoit du Vice-Roi d'Égypte la commande d'un grand dock flottant en fer pour le port d'Alexandrie et l'année suivante elle traite avec lui

l'importante fourniture d'une frégate cuirassée, portant 8 canons de 300 et deux corvettes cuirassées armées chacune de deux canons de 300 et d'un canon de 120.

Lorsque en 1870 éclata la guerre franco-allemande la Société des



BASSIN FLOTTANT POUR L'ÉGYPTE

Forges et Chantiers de la Méditerranée mit, comme on l'a vu plus haut, toutes ses forces en œuvre pour contribuer à la défense nationale.

L'importance de ces travaux exécutés dans des circonstances particulièrement difficiles, mit en lumière la

puissance des moyens que la Société pouvait affecter à la fabrication du matériel d'artillerie; quelques années plus tard, la constitution d'une nouvelle artillerie pour la défense des côtes et les armements de la Marine furent pour elle le point de départ de fournitures importantes et variées.

Parmi les principales commandes qui furent traitées en 1871 il convient de mentionner le *Cyclop*, bateau atelier pour la Marine autrichienne.

C'est à cette époque que M. Lecointre, ingénieur en chef des ateliers de Menpenti, abandonna ses fonctions pour des raisons de santé et fut remplacé par M. Orsel, qui, pendant une période de dix-sept années dessina et construisit les différents appareils mécaniques sortis de cet établissement.

Vers le même temps et par suite de la démission de M. Verlaque, M. Lagane était nommé ingénieur en chef des chantiers de la Seyne.

La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée acquit en 1872 un nouveau groupe d'établissements au Havre et organisa le chantier de constructions navales de Gravelle dont la période de production fut inaugurée par la mise sur cale de deux bateaux de 97

mètres de longueur pour la Compagnie des Chargeurs Réunis, le *Rivadavia* et le *San-Martin*.

Indépendamment des appareils moteurs de ces deux navires, les ateliers Mazeline eurent à exécuter vers le même moment, entre autres travaux importants, 20 locomotives pour la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le groupe des établissements du Havre fut bientôt organisé en une exploitation régulière à la tête de laquelle fut placé comme directeur M. Amédée Cazavan, assisté, comme ingénieurs, de M. L. Landeau aux ateliers mécaniques, et de M. A. Marmiesse aux chantiers de Gravelle.

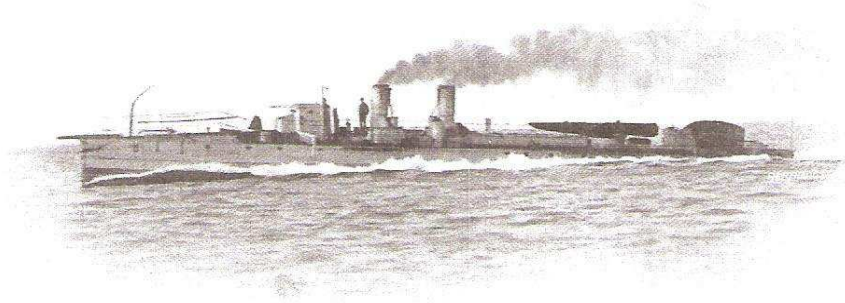
Lorsque le Gouvernement français procéda à la reconstitution du matériel d'artillerie, d'importants travaux furent confiés à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée; pendant l'année 1874 elle fut chargée tant dans ses ateliers de Marseille que dans ceux du Havre de la transformation en canons rayés de 325 obusiers de 22 centimètres et de 340 canons en bronze de 16. Des fournitures également très nombreuses furent faites au cours des années suivantes et leur exécution concentrée aux ateliers du Havre; parmi ces travaux on peut mentionner plusieurs centaines d'affûts métalliques pour canons de 90, de 95, de 138 et de 155, 58 canons de 24 centimètres, plusieurs séries d'affûts de 24 et 27 centimètres, des projectiles, etc.

La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée s'occupe aussi de nouer des relations avec les puissances étrangères pour les fournitures d'artillerie; on remarque en 1874 une commande pour le Gouvernement chinois de 14 canons dont deux de 19 centimètres et deux de 24 avec leurs affûts et accessoires.

Parmi les travaux les plus intéressants exécutés à cette époque en dehors des constructions navales figure la machinerie hydraulique de la Compagnie des Docks de Marseille. Cette machinerie desservait entre autres engins fournis également par la Société des Forges et Chantiers

de la Méditerranée, un grand pont tournant de 62 mètres de longueur établi pour le passage d'une voie ferrée.

Un certain nombre de canonnières et d'avisos destinés à opérer le long des côtes et dans les embouchures des rivières sont construits pour l'Espagne. En 1875 livraison est faite au Brésil de deux monitors cuirassés à deux hélices, le *Solimoes* et le *Javary* construits l'un au Havre, l'autre à La Seyne. Ces deux navires de 3.700 tonneaux de déplace-



TORPILLEUR 253

ment avaient une cuirasse de flottaison de 30 centimètres et portaient dans deux tours cuirassées à 33 centimètres, 4 canons de 25 centimètres.

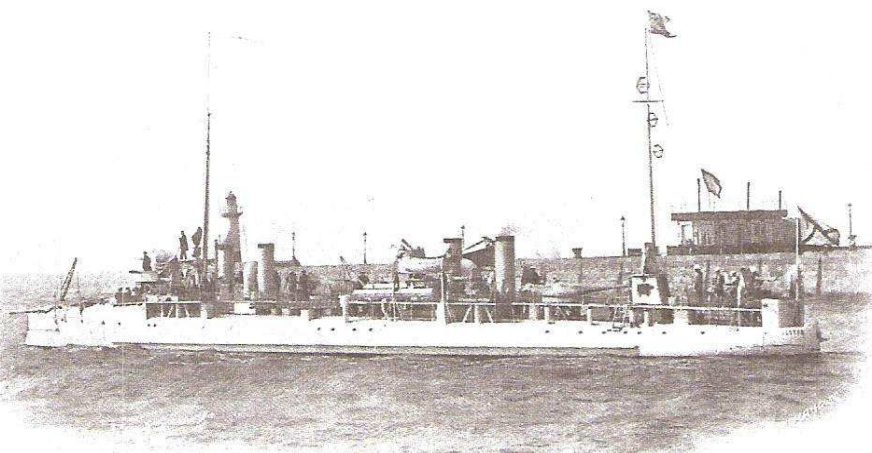
Les principales constructions pour la Marine nationale comprennent plusieurs grands transports ; le croiseur *Tourville* qui donna à ses essais une vitesse de 17 nœuds ; ce croiseur était encore doté d'une voilure de 2.300 mètres carrés ; en décembre 1876, le cuirassé *Amiral-Duperré* de 10.486 tonnes de déplacement est mis en chantiers à La Seyne.

La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée entreprit aussi vers cette époque la fabrication d'engins de combat d'un type



nouveau, les bateaux torpilleurs. Dès l'année 1875, elle avait à livrer à la Marine nationale la machine de 400 chevaux et la chaudière type locomotive d'un torpilleur dont la coque était construite par l'arsenal de Rochefort. En 1877 elle traite la fourniture complète de deux torpilleurs ; c'étaient de petits bateaux de 27 mètres 25 de longueur, mus par une machine compound de 320 chevaux qui réalisèrent aux essais une vitesse un peu supérieure à 18 nœuds ; leur armement consistait en une hampe porte-torpille.

Les torpilleurs ont progressivement augmenté de dimensions et de



"OSÈTRE", CONTRE-TORPILLEUR

puissance et ce sont aujourd'hui de petits bâtiments de 100 tonnes de déplacement avec une machine de 2.000 chevaux qui leur fait réaliser une vitesse de 27 nœuds.

La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée a construit aussi de nombreux contre-torpilleurs dont le déplacement est légèrement supérieur à 300 tonnes et qui ont fourni des vitesses de 31 nœuds.

Le nombre des torpilleurs et contre-torpilleurs exécutés par la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée est d'environ 120.

On remarque parmi les commandes d'appareils moteurs faites par la marine en 1878 et 1879, celles des croiseurs *Forfait* et *D'Estaing*, et des gardes-côtes cuirassés *Caiman* et *Requin*.

La clientèle commerciale, au cours de ces mêmes années, donne des ordres variés; on peut citer: l'*Arménie* pour MM. Paquet; les porteurs de minerai *Cadegal* et *Rontégui* pour la Compagnie de Denain et Anzin; la Compagnie des Chargeurs Réunis commande le *Dom-Pedro* et la *Pampa* et la Compagnie Générale Transatlantique trois paquebots pour ses nouveaux services postaux sur l'Algérie.

Des relations suivies s'établissent avec la flotte volontaire russe qui fait effectuer sur divers paquebots un ensemble de transformations et de remplacements d'appareils moteurs et remet ensuite la commande du croiseur *Iaroslav*.

A la suite du renouvellement de ses conventions pour la ligne postale de New-York, la Compagnie Générale Transatlantique commandait en 1884, à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, les paquebots *Bourgogne* et *Gascogne* de 155 mètres de long, qui furent mis sur cale à La Seyne; ce même chantier entreprenait un peu plus tard la construction du cuirassé le *Pelayo* de 9.900 tonnes pour la Marine espagnole.

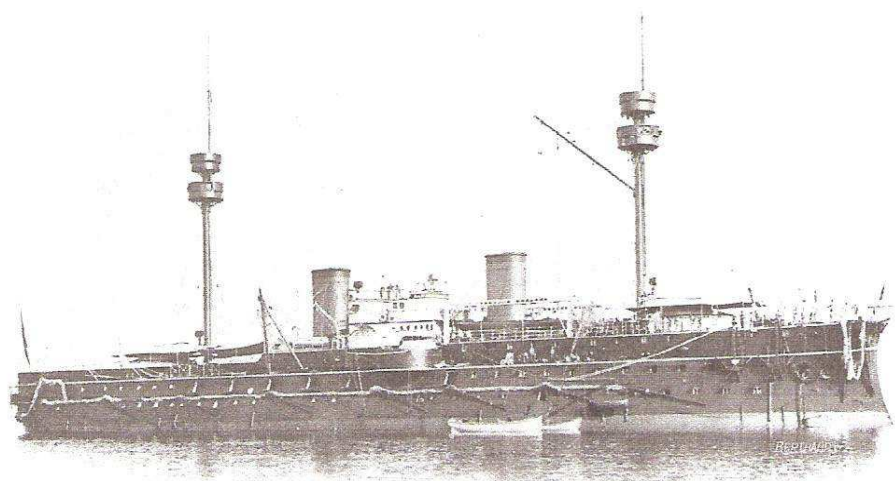
Les établissements du Havre commençaient à cette époque la construction de six avisos-torpilleurs type *Bombe*.

Dans le même temps, la Société fournissait à la Compagnie du Canal de Panama un important matériel comprenant 22 mécanismes de dragues. Ses plans avaient aussi été approuvés pour les mécanismes des écluses, dont l'interruption des travaux du canal ne permit pas l'exécution.

Au cours de l'année 1887, la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée traitait avec le Gouvernement japonais la fourniture des deux garde-côtes l'*Itsukushima* et le *Matsushima* qui se sont signalés pendant la guerre sino-japonaise; dans le même temps, elle recevait de

la Compagnie des Messageries Maritimes la commande du paquebot le *Brésil* et de cinq grands cargoboats. L'année suivante la Grèce confiait à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée la construction de sa nouvelle escadre cuirassée, qui devait lui être livrée munie de son artillerie au complet.

Lorsque le Chili songea à son tour à reconstituer sa marine de guerre, il envoya en Europe une Commission présidée par l'amiral Latorre, avec mission de mettre au concours international les com-

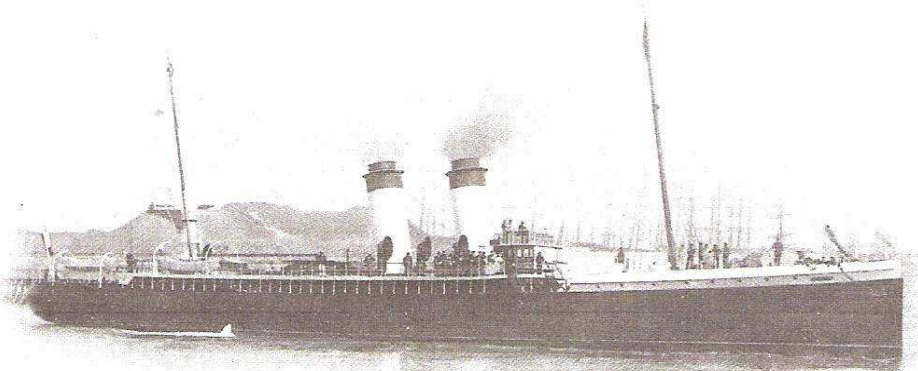


“ PELAYO ”

mandes des bâtiments projetés. La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée obtint dans ces conditions la fourniture des croiseurs *Presidente-Errazuris* et *Presidente-Pinto* et du cuirassé *Capitan-Prat*. C'est sur ce dernier bâtiment que fut appliqué pour la première fois un système complet de manœuvre des tourelles et de l'artillerie par l'électricité.

La Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée poursuivait également pour la navigation commerciale la recherche constante du progrès. Quand les Compagnies de chemin de fer de l'Ouest français et du London-Brighton décidèrent d'augmenter l'importance

de leur service maritime entre Dieppe et Newhaven, elle fit accepter un nouveau type de paquebot à deux hélices; le premier de ces bateaux, la *Seine*, commandé en 1890, effectua les traversées entre Dieppe et Newhaven en un temps voisin de trois heures un quart, gagnant un temps considérable sur les paquebots à roues en usage jusqu'alors. Ce type de paquebot a été encore perfectionné depuis, autant que le permettaient les conditions d'établissement des ports desservis: la



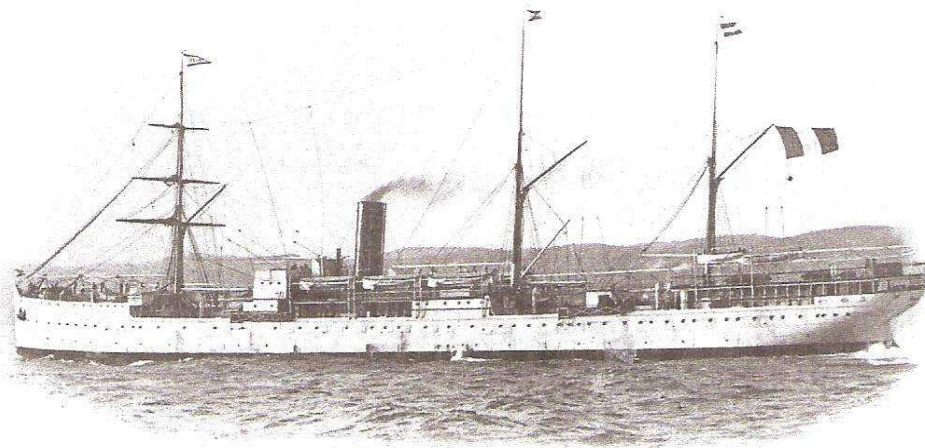
“ SEINE ”

*France*, livrée au cours de l'année 1899, réalisa 3 heures 28 secondes comme temps moyen de ses traversées d'essais.

On peut mentionner pendant la période suivante, la livraison à la Marine française du cuirassé le *Marceau* et du croiseur le *Cécille* qui réalisa à ses essais la vitesse de 19 nœuds 75; le croiseur protégé *Zaragoza* est également fourni au Gouvernement mexicain. Un peu plus tard est entreprise la construction des appareils moteurs des croiseurs *Charner*, *Chasseloup-Laubat*, *Bugeaud*, *Friant* et *Bruix*, dont les coques sont mises en chantier dans les arsenaux de l'État.

Parmi les constructions du commerce présentant un intérêt particulier figure le *Lion*, vapeur destiné au transport du pétrole en vrac, commandé par MM. Deutsch.

Le 27 octobre 1893, le cuirassé *Amiral-Jauréguiberry* est mis à l'eau aux chantiers de La Seyne en présence de M. Carnot, Président de la République, au cours des fêtes auxquelles donna lieu le séjour sur la rade de Toulon d'une escadre russe commandée par l'amiral Avellan. L'*Amiral-Jauréguiberry* est le premier des navires de la flotte française sur lequel la manœuvre de l'artillerie ait été réalisée entièrement au moyen de l'électricité ; les quatre tourelles de ce navire ont été exécu-



“FRANCE”

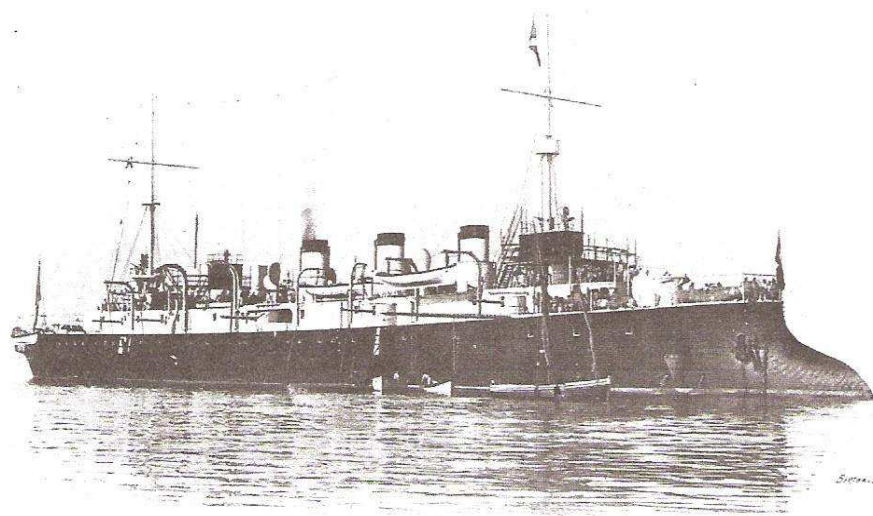
tées à La Seyne comme le sont les tourelles de tous les navires qui sortent de ce chantier ; les affûts ont été fournis par les ateliers mécaniques du Havre.

Parmi les principaux bâtiments de commerce exécutés pendant les années qui ont suivi, figurent les paquebots *Italie* et *France* pour la Compagnie des Transports Maritimes, *Cholon* et *Chodoc* pour la Compagnie nationale de Navigation, cinq grands voiliers quatre-mâts pour MM. Bordes, les cargo-boats *Sinaï* et *Amiral-Courbet* pour les Messageries Maritimes et les Chargeurs Réunis, et une nombreuse série de voiliers à trois et quatre mâts pour divers armateurs.

En 1893, les chantiers de La Seyne commencent la construction du croiseur *D'Entrecasteaux* et ont également à livrer à la Marine

française le *Linois* ; en même temps ils poursuivent l'achèvement du *Jauréguiberry* et du cuirassé garde-côtes *Bouvines*.

Vers la même époque les établissements du Havre ont à exécuter les croiseurs cuirassés *Latouche-Tréville* et *Pothuau*, un peu plus tard le *Catinat*, et pour la Russie la *Svetlana*. Mentionnons en passant que c'est sur le *Pothuau* que M. Félix Faure, Président de la République française, effectua son mémorable voyage à Cronstadt.



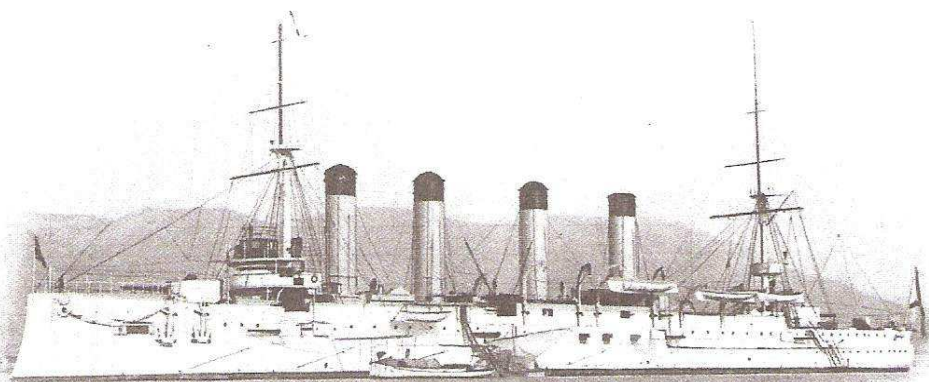
“ POTHUAU ”

MM. Landeau et Marmiesse, ingénieurs en chef des ateliers du Havre et des chantiers de Gravelle, décèdent à environ un an d'intervalle, en 1894 et 1895. M. Sigaudy est alors nommé ingénieur en chef des ateliers mécaniques ; il réalise diverses améliorations ingénieuses dans les machines marines tout en leur donnant une grande légèreté ; il établit également, de concert avec M. Normand, un type de chaudières multitubulaires d'une grande puissance qui a déjà été installé sur un certain nombre de grands croiseurs et de contre-torpilleurs.

M. Coville, qui prend en 1895 les fonctions d'ingénieur en chef des chantiers de Gravelle, leur imprime un développement nouveau pour

satisfaire aux multiples exigences résultant de la construction simultanée des types de bateaux les plus variés pour les marines de guerre aussi bien que pour le commerce.

Pendant la période suivante les chantiers de La Seyne construisent le croiseur *Châteaurenault*, de 24 nœuds 18 de vitesse, et deux cuirassés de moyen tonnage pour le Brésil ; en 1898, on y met sur cale le croi-



“ BAYAN ”

seur cuirassé *Montcalm* ; en même temps, les établissements du Havre exécutent les croiseurs *Sao-Gabriel* et *Sao-Rafael* pour le Portugal et le croiseur *Rio-de-la-Plata* pour l'Espagne avec des fonds provenant de souscriptions faites par les Espagnols habitant l'Amérique du Sud.

Un peu plus tard la Russie commande le croiseur cuirassé *Bayan*, de 7.800 tonnes, et le cuirassé *Cesarevitch*, de 13.105 tonnes. Ces deux navires, construits sur les plans de M. Lagane, se sont fait remarquer par leur excellent service dans la guerre russo-japonaise, ayant été aussitôt après leurs essais dirigés sur Port-Arthur, où ils se trouvaient au début des hostilités. Le *Bayan* effectua de nombreuses sorties pendant lesquelles il tint souvent tête à des forces supérieures ; avarié enfin

par une mine sous-marine, il ne put prendre part à la bataille navale du 10 août et fut coulé par les Russes eux-mêmes à la fin du siège de Port-Arthur.

Le *Cesarevitch* atteint par une torpille au début des hostilités, évita la destruction grâce aux dispositions spéciales de sa construction, et put après réparations continuer son service dans l'escadre. A la bataille du 10 août le feu de la flotte japonaise se concentre sur lui sans réussir à lui faire éprouver d'avaries majeures; il arrive ainsi à Kiao-Tchéou, d'où à la fin de la guerre il est rentré en Europe.

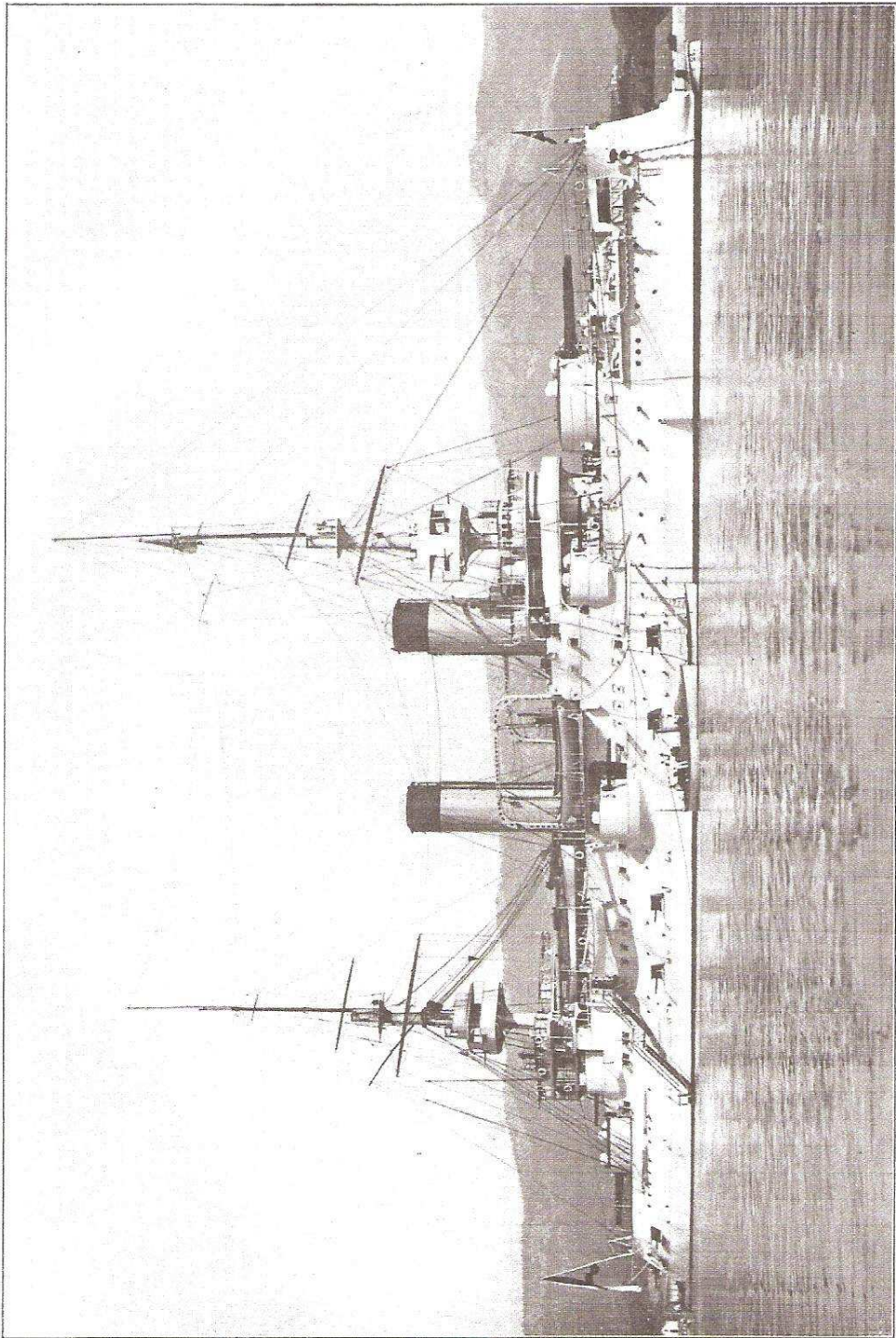
Le Gouvernement russe témoignait de nouveau sa confiance à la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, en lui confiant à la suite de négociations habilement conduites à Saint-Pétersbourg par M. Widmann, la commande de onze contre-torpilleurs et d'un croiseur cuirassé semblable au *Bayan* et qui reçut le nom de l'*Amiral-Makarov*.

Parmi les bateaux de commerce commandés à la suite de la loi de 1902, mentionnons le *Caobang* pour la Compagnie nationale de Navigation, le *Roma* pour M. M. Cyprien Fabre et C<sup>ie</sup>, l'*Iméréthie* pour M. Paquet, la *Ville-de-Rouen* pour M. Prentout, le *Yunnan* et le *Kouang-Si* pour la Compagnie de l'Est Asiatique français.

Indépendamment de la construction du croiseur cuirassé le *Sully* et de divers lots de torpilleurs et de contre-torpilleurs, la Société prend une part importante à l'exécution du programme naval de 1900 par la construction des cuirassés *Patrie* et *Justice* et des machines de la *Démocratie*. Ces cuirassés de près de 15.000 tonnes de déplacement sont protégés par un poids de cuirasse d'environ 3.200 tonnes.

---





“CESAREVITICH”

Pendant le cours des années qui se sont écoulées depuis sa fondation en 1856, la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée a dû constamment accroître ses moyens d'action, développer et refondre sans cesse son outillage, créer de nouveaux établissements; c'est ainsi que la valeur des terrains, bâtiments, outillages de toute sorte, qui ne dépassait guère 4.500.000 francs à la fin de l'année 1857, se trouve déjà être de 7.500.000 francs environ au 31 décembre 1863. Lorsque en 1872 la Société constitue au Havre un second centre d'exploitation, la valeur des terrains, bâtiments et outillages atteint 12.400.000 francs; ce chiffre arrive aux environs de 16 millions peu après l'année 1880 et, au 31 décembre 1905, atteignait la somme de 29.089.950 francs.

Le chiffre de la production des établissements de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée a également suivi une marche ascendante considérable, avec les variations que devaient nécessairement lui faire subir les périodes de prospérité de l'armement ou les crises commerciales, les intermittences dans les commandes pour la flotte nationale, l'état des relations avec les différentes puissances étrangères.

La Société a construit depuis 1856 dans ses chantiers un nombre total de coques de 1.567 réparties de la manière suivante :

Chantiers de La Seyne . . . . .	1.253
Chantiers de Gravelle. . . . .	314

Elle a livré, comme appareils mécaniques complets plus d'un million de chevaux-vapeur, sans compter les refontes, fournitures de chaudières seules, etc.

En résumé la Société a depuis 1856 jusqu'à la fin de 1905, exécuté pour 1.073.170.803 francs de constructions de toutes espèces concernant la marine militaire, la marine marchande, l'artillerie et les industries

diverses. Cette somme totale de travaux peut se diviser en trois groupes principaux :

1 <sup>o</sup> Travaux pour le Gouvernement français et la marine militaire française . . . . .	Fr.	395.489.832	»
2 <sup>o</sup> Travaux pour les Gouvernements étrangers et leurs marines militaires . . . . .		282.676.799	»
3 <sup>o</sup> Travaux pour la marine du commerce et l'industrie en général . . . . .		395.004.172	»
TOTAL . . . . .	Fr.	<u>1.073.170.803</u>	»

1<sup>er</sup> Juin 1906.

