

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: 1 (1906)
Heft: 43

Artikel: La peinture à l'hectare
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-256317>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

gue barbe lui soutient la tête... un missionnaire qui passait dans la rue de Rivoli et que l'on a arrêté et conduit au poste, lui aussi.

Blaise le regarde, tournant la tête avec effort.

— Qui êtes-vous ? demande-t-il.

Et le missionnaire, se penchant, murmure :

— Je suis un prêtre du Dieu de Jeanne d'Arc qui vous a porté dans ses bras jusqu'ici !

EDMOND COZ.

La peinture à l'hectare

Le propriétaire qui fait peindre son habitation tous les cinq ans considère qu'il accomplit tout son devoir dans l'art de sauvegarder les apparences. Quels seraient donc les sentiments de cet homme qui se plaint des dépenses que lui occasionne ce devoir s'il venait à posséder tout d'un coup un grand transatlantique ? En apprenant ce qu'il faut pour tenir son grand palais flottant dans un état présentable, son premier mouvement devrait être de s'affilier au Syndicat des peintres. Si le vaisseau moderne dévore le charbon sans compter, il ne dévore pas moins la peinture, et chaque année les notes à payer à cette occasion atteignent un chiffre réellement fantastique.

D'habitude, les navires qui font partie des lignes les mieux entretenues sont repeints à la fin de chaque voyage. Prenons par exemple un bateau de la *White Star Line*, l'*Océanie*, ou encore la géante *Baltic* qui fut lancée dernièrement. On les repeint toujours à leur arrivée à New-York, et ce n'est pas une petite affaire : il ne s'agit nullement de couvrir ça et là les endroits effacés par la mer et le grand air. Il n'est pas un décimètre carré du vaisseau au-dessus de la ligne flottante — côtes, pont, cheminées — qui ne soit refait minutieusement et reçoive une parure complètement neuve.

Comme chaque vaisseau fait la traversée d'un bout de l'année à l'autre, on peut se demander avec angoisse ce que coûtent ces réparations. L'intérieur — salons, chambres d'état-major, magasins, cabines — est renouvelé chaque fois que le vaisseau se répare de fond en comble, ce qui arrive régulièrement une fois par an. Il suffit de contempler la grandeur d'un transatlantique pour s'imaginer quels soins constants, quelles attentions ininterrompues incombent aux Compagnies de navigation ! Les dimensions d'un bateau de première classe, de la ligne de flottaison au pont, représente à peu près une surface de 40 ares. Les ouvrages extérieurs du pont et des cabines mesurent autant, et la surface extérieure des grandes cheminées du monstre atteint seule 30 ares. Ainsi, approximativement, à la fin de chaque traversée, il faut repeindre 1 hect. 10 ares. La Compagnie internationale de la marine marchande compte plus de 140 steamers. En supposant que chaque steamer fait seulement dix voyages au cours d'un an, et qu'une centaine seulement de vaisseaux sont employés, la Compagnie doit assumer comme l'un de ses devoirs la peinture de 1000 hectares par an. Ceci requiert les services de plus d'une centaine d'hommes travaillant sans relâche, et, naturellement, des centaines de mille de litres de couleur sont utilisés. Cette dépense, bien que figurant parmi les dépenses secondaires dans le budget d'une grande Compagnie, s'élève par an à des milliers de livres sterling. Cette dépense, rien que pour la peinture, est immense, mais

elle est nécessaire pour la conservation des grands steamers. Il y a deux raisons qui veulent que le transatlantique soit remis à neuf si fréquemment. C'est d'abord pour empêcher la corrosion du métal ; c'est aussi pour tenir le bateau en toilette brillante. Les éclaboussures de l'eau de mer sont plus funestes à la peinture que n'importe quoi ; tous les directeurs des Compagnies savent que leurs vaisseaux doivent être clairs et propres chaque fois qu'ils quittent un port, s'ils veulent obtenir les préférences des voyageurs. Le grand obstacle à la blancheur éclatante dont resplendissent souvent les parties supérieures du steamer est le charbon employé dans les foyers des machines. La poussière de ce charbon s'incruste dans la peinture pendant le voyage, de sorte qu'il est presque toujours impossible de l'enlever sans détériorer la couleur. Aussitôt que le transatlantique est à l'ancre et que les passagers ont débarqué, commence le travail des peintres. Une troupe de vingt-cinq à trente ouvriers est toujours gardée par chaque bateau, comme partie intégrante de l'équipage, à terre. Les tuyaux — partie du bateau la plus ennuyeuse — sont refaits en premier lieu. Ces orifices géants d'où s'élève la fumée, assez puissants pour mettre en mouvement une double rangée de tramways, sont si lourds et si massifs en apparence, qu'on croirait difficilement qu'ils puissent être détériorés par ces ouvriers que l'on voit se balancer sur leurs échafaudages aériens comme d'énormes mouches ; cependant ces cheminées doivent être réparées avec beaucoup de soin. Le moindre coup de marteau y ferait des trous et provoquerait bientôt leur complète destruction. La crasse épaisse qui se forme aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur du tuyau doit être enlevée soigneusement avant qu'on y applique la plus fine couche de peinture. Cette application de peinture se fait beaucoup plus rapidement que le nettoyage des matières grasses ; les ouvriers emploient pour peindre de très grandes brosses. Pendant ce temps, un autre groupe de peintres sont occupés à refaire les œuvres vives du steamer. Ils travaillent debout sur un radeau ou sur des échafaudages suspendus aux bastingages et sont armés de larges brosses au long manche comme celles dont se servent les colleurs d'affiches.

Le travail du pont, beaucoup plus facile que celui des bordages ou des cheminées, va cependant plus lentement, parce que le nettoyage préliminaire doit être plus parfait et que cette besogne doit s'accomplir sans mettre obstacle aux autres travaux qui se font sur le bateau.

La plupart des steamers ont leur tillac peint en blanc, la coque en noir et la cheminée d'une couleur claire avec une bande d'une autre couleur comme signe distinctif.

Presque toutes les peintures des grands transatlantiques sont faites en Amérique. La raison en est due aux conditions du temps. Les beaux jours sont beaucoup plus fréquents en Amérique qu'en Angleterre ou que dans bien des ports du continent européen. C'est pour cela que presque tous les grands transatlantiques, même s'ils n'ont pas leur port d'attache aux Etats-Unis, se font peindre dans les ports américains, bien que la plus grande partie des autres réparations nécessaires pour leur entretien se fasse en Europe.

Ainsi, lorsque quelqu'un visite un steamer ancré au port, entre deux voyages, il voit des peintres suspendus aux tuyaux, d'autres suspendus aux flancs du navire, d'au-

tres perchés sur les parties supérieures, d'autres encore sur le pont, mettant en couleur chaque décimètre carré d'espace découvert.

Cette peinture constitue l'un des détails les plus intéressants parmi les multiples activités d'un grand transatlantique.

Petite chronique domestique

Pour les petits enfants. — Pain frais et pain rassis. — La fabrication du vinaigre en ménage.

J'entends souvent dire : « Il faut laisser crier les petits enfants. Ce sont des êtres capricieux, exigeants, qui veulent que l'on s'occupe d'eux sans cesse. Laissez-les crier ; quand ils verront que leurs cris vous laissent indifférents, ils s'arrêteront et vous aurez le repos. »

Je ne crois pas à tous ces arguments, et il me semble que lorsqu'un enfant crie, c'est qu'il a quelque motif pour le faire. Le cri est le langage de l'enfant — puisqu'il ne peut parler ; — c'est donc par ses cris qu'il exprime tous ses sentiments. A la moindre contrariété, à la moindre gêne, à la plus petite douleur, l'enfant crie. C'est à nous, mamans, de savoir pourquoi il crie, car ce n'est ni par des discours ni par des caresses ou des gâteries, ni même par des gronderies et encore moins par des secousses que nous parviendrons à le calmer.

Voyez d'abord si quelque épingle piquée trop profondément ne traverse pas un pli de la peau et occasionne les cris. Cela produirait une irritation dans le système nerveux et amènerait une convulsion. L'enfant peut être trop serré et ses membres engourdis demandent un peu de mouvement. Ou bien il souffre dans ses langes humides et demande à être changé ; il crie si ses repas ne sont pas réguliers, s'ils sont trop répétés ou trop éloignés. D'autres fois ses cris sont provoqués par des coliques, inévitables au cours des premières digestions.

Il arrive aussi que l'enfant crie parce qu'il a trop chaud : il manque d'air, il étouffe. Et je ne croirai pas sortir de mon sujet en disant quelques mots sur la manière de vêtir les enfants.

On les enveloppe de flanelles, de langes, de châles et on les tient constamment dans des appartements très chauds. Il en résulte qu'au bout de très peu de temps l'enfant ne peut plus supporter l'air, et que, pour peu qu'on l'y expose, il s'enrhume et gagne une fluxion de poitrine, une bronchite, si ce n'est pas une ophtalmie, qui peut le rendre aveugle.

Aussi, jeunes mères, dès que votre enfant tousse, dès que les yeux de votre bébé deviennent rouges, larmoyants, boursoufflés, avec les paupières collées par un peu de pus, appelez sans hésiter votre médecin ; les heures sont comptées...

Il faut donc que les vêtements de l'enfant ne soient pas trop chauds et qu'ils soient façonnés de manière qu'il n'y ait rien de trop juste, rien qui colle au corps, nulle ligature, et que tous les mouvements soient libres. Il faut exclure tout ce qui peut serrer ou comprimer et par conséquent gêner la circulation, rendre les humeurs stagnantes et déterminer l'affluence du sang vers la tête et la poitrine.

Un autre inconvénient qui résulte de la compression qu'exercent les bandes et les maillots, c'est la difformité qu'ils occasionnent. Les os sont, à cet âge, très mous et très flexibles ; ils cèdent aisément et prennent une mauvaise direction, à laquelle il est bien difficile de re-