

## Une forme particulière de l'entraide en matière d'entretien

Nous entendons par là l'entretien des machines, du matériel et même des bâtiments.

Mettant ce point de vue sur le plan général, d'aucuns, répondront que le travail actuel étant compartimenté, des services spéciaux créés à cet effet en sont chargés, et que tel qui fraise ou qui monte sur forme n'a nullement besoin de signaler au contremaître ou au mécanicien un bruit insolite dans le fonctionnement de sa machine, ou la charnière d'une porte qui a perdu 2 vis sur 5. Si du fait de l'organisation moderne du travail où celui-ci est fait en série, chacun a des attributions bien définies, il n'en reste pas moins vrai que ceci ne détruit pas les principes de solidarité auxquels nous ne pouvons nous soustraire.

Dans notre Entreprise, par exemple, le département de la fabrication compte sur les services 700 et 770 pour le bon entretien des machines et des locaux. Le contremaître uniquement responsable de la production et de la qualité a été délesté de ces multiples tâches qui dans le passé lui incombait, à savoir : embauche, approvisionnement, préparation du travail, exécution contrôle, paie, etc. De nos jours, les besoins de la grande fabrication nous ont amenés à la création de services spécialisés : du personnel, d'études du prix de revient, d'achats, de vente, de publicité, etc., et en particulier d'entretien.

Mais, si le contremaître se repose sur le service d'entretien qualifié pour réparer ses machines en temps opportun et avec toute la diligence désirée, ce dernier verra, par réciprocité, sa tâche facilitée et plus rapide par les remarques qui lui auront été faites et les suggestions formulées au cours de la marche des ateliers où un arrêt ne semblerait pas devoir se justifier, mais où cependant, « ça ne tournerait pas rond ».

Comme chez l'homme qui ressent quelques légers malaises avant-coureurs de maladies graves et qui ne juge pas le moment propice de consulter son médecin, en mécanique par exemple, toute machine qui est sujette à quelque défaillance n'handicapant aucunement la production sur-le-champ, peut sans tarder connaître un dérangement sérieux et des réparations onéreuses.

Il s'agit en l'occurrence, comme le dit Louis Ambert dans *Travail et Maîtrise* de comprendre les difficultés éventuelles de son partenaire. Averti en temps utile le mécanicien décèlera plus vite le mal et évitera qu'il n'empire.

Il est donc indispensable que le contremaître soit toujours au courant des moindres anomalies dans le fonctionnement de ses machines pour prévenir et non combattre. Il devra s'attacher à inculquer à son personnel « l'esprit d'entretien en lui définissant la valeur du matériel, en faisant ressortir les conséquences désastreuses d'un mauvais entretien tant au point de vue prix de revient que de sécurité. Un ronflement anormal, une odeur suspecte, sont souvent à l'origine d'une panne importante pouvant avoir les plus fâcheuses conséquences.

Une fenêtre au-dessus de nos têtes dont le carreau en partie brisé ne tient que par « enchantement », une échelle dont un barreau à moitié sectionné vous laisse indifférents, une tuile qui, au bout d'un toit a quitté son alignement, autant de petits riens offerts à vos yeux, qui auront souvent échappé au service d'entretien, et qui risquent de dégénérer en accidents sérieux.

Pourquoi ne pas le signaler ? Averti, le chef pourra avant qu'il ne soit trop tard, alerter au moment convenable les services spécialisés.

De même poursuit Louis Ambert que l'équipage d'un Constellation s'appuie sur le travail des mécanos qui ont visité l'appareil avant le départ, des météorologistes qui lui ont prescrit la route la plus sûre, des « tours de contrôle » qui le guident automatiquement jusqu'à la piste d'atterrissage invisible sous la brume, nous nous appuyons sur nos collègues de l'entretien et des autres services. Mais le Constellation signale constamment sa position et les difficultés qu'il rencontre. Nous devons donc en faire autant, car nous sommes, nous aussi, responsables en dernier ressort.

Nous dépendons les uns des autres ; aidons-nous les uns les autres.

## POUR VOUS, MADAME !

Ce nouveau sport vous plaira. Il n'a pourtant que trois pièces, d'où sa simplicité.

Mais, les bourrelets entre coutures font fantasie partant du coin des quar-

rière, la fermeture trois anneaux en métal brillant, les attaches la supportant qui servent de garnitures, une belle trépointe crantée que rehausse une couture petits-points au



...iers, se rapprochant dans le bout ou longeant la partie supérieure de fil jaune, une forte semelle crêpe ou cuir, en font l'élégance et le confort.

## Le but et la portée d'un voyage

Le compte-rendu publié par ailleurs permettra à nos lecteurs de connaître les détails du récent voyage à Bordeaux d'un bon nombre de nos agents de maîtrise ; il convient cependant d'en dégager ici le but et la portée.

Il était proposé à nos voyageurs ce jour-là, tout en ayant la possibilité de passer une journée agréable et dans une ambiance amicale, de s'intéresser à la fabrication d'une matière première essentielle dans notre industrie : le cuir ; de visiter l'exposition organisée par l'Entente des Métiers d'Art de la Chaussure qui groupait modelistes, patronniers, bottiers, formiers et fabrication d'accessoires, etc., etc., et surtout de prendre contact avec le commerce de détail de la chaussure, connaître son activité, ses difficultés et ses besoins ; de toucher du doigt tout ce qui constitue la vente de la chaussure, dont dépend notre fabrication, c'est-à-dire

le reporter dans son article nous dit que l'attention de tous nos amis à entendre les explications de leurs guides pendant la visite de la tannerie ; leur curiosité évidente à examiner les modèles, les formes, les accessoires exposés par l'Entente des Métiers d'Art ; les questions posées au gérant du magasin visité, qui offre à la clientèle quantité de chaussures que nous fabriquons, et enfin les comparaisons faites entre nos articles et ceux de la concurrence, après avoir vu les vitrines des nombreux autres magasins de chaussures qui ne se comptent plus dans une grande ville comme Bordeaux, permettent de penser que le but de ce voyage a bien été atteint.

Quelle doit en être la portée maintenant ?

Nous espérons qu'elle a été bien comprise par tous et qu'elle trouvera une heureuse répercussion dans notre travail de tous

les jours ou sans cesse des efforts doivent être faits et renouvelés à tous les échelons et en particulier par ceux à qui incombe la charge d'assurer la production : les agents de maîtrise, pour une qualité toujours meilleure.

Nous savons maintenant comment se traite le cuir que nous employons pour nos intercalaires et nos semelles, nous pourrions donc l'utiliser d'une manière plus appropriée. Nous avons vu les nouveautés qui feront la mode de demain, nous nous en inspirerons dans nos études. Nous avons appris une fois de plus que le client recherche des chaussures de bonne qualité à de meilleurs prix et que la concurrence est de plus en plus sévère.

Ce voyage a donc été pour nous du plus grand intérêt et nous avons pu nous convaincre au cours de celui-ci de l'impérieuse nécessité qu'il y a de poursuivre sans relâche nos efforts pour produire, avec la coopération efficace et intelligente de bonne qualité.

Ainsi, nous en faciliterons la vente, et par là même, nous pourrions nous assurer des débouchés plus certains pour notre production.

Ch. LEVASSEUR.



... dans le magasin de Bordeaux où ils ont été accueillis.

## Une agréable et intéressante journée

J'avais alors neuf ans.

Pour la première fois mon père m'amena à Bordeaux à l'occasion des foires d'octobre, par le train évidemment, car en cette époque il y avait peu d'automobiles et les cars n'existaient point.

Dire que je ne dormis pas la nuit précédente à la pensée de ce « long voyage » et des hautes maisons de l'importante ville, ne sau-

rait mentir, et je me souviens encore de la réflexion que me fit en patois, dans le wagon, un homme maintenant vieillard : « Tu vas à Bordeaux, petit ? Sache que les maisons t'empêcheront de voir la ville. »

Je ne comprenais pas alors ce que cela signifiait et j'y ai bien souvent songé depuis.

J'ai refait le voyage bien des fois mais pour d'autres raisons que celles de contempler les mouettes au pont de pierre ou les gondoles qui effectuaient alors la traversée de la Garonne pour deux sous.

La dernière visite, quelque peu analogue à la première malgré deux âges opposés remonte au samedi 26 janvier. Nous avions prévu un déplacement instructif et agréable.

Avouons qu'il le fut.

L'un des grands cars Renault nous emportait donc ce matin là à 6 h. 30 dans la nuit noire, sous une température très froide due à une forte gelée blanche.

Nous étions cinquante, grands et petits et, blottis dans nos pardessus nous nous laissions emporter joyeusement par le confortable véhicule, indifférents au gel qui ressortait argenté de la rigole ou au

(Suite page 3.)

## M. SMUTEK parmi nous

Il nous a été agréable de recevoir ces jours derniers, M. Smutek, chef de fabrication à l'usine amie de Verdon.

Replié à Neuvic pendant la guerre, il travailla longtemps parmi nous, nous fit profiter de sa longue expérience et n'a laissé que de bons souvenirs. Aussi après une absence de plusieurs années, c'est avec beaucoup de plaisir que tous ceux qui le connaissent — et ils sont nombreux — lui ont serré la main et se sont entretenus avec lui.

Naturellement les conversations ont surtout porté sur ce qui nous fait vivre : la chaussure. Si la fabrication dont il a la responsabilité est différente de la nôtre, elle n'en connaît pas moins la même crise. Ayant fait plusieurs voyages Outre-Mer il nous a dépeint les difficultés qu'il y a rencontrées dans notre industrie, la concurrence de plus en plus acharnée et, des nombreux contacts qu'il a eus avec des personnalités marquantes, il nous a donné ses impressions.

Il en ressort comme nous l'avons déjà dit d'ailleurs, que tous nos efforts doivent tendre vers une qualité toujours meilleure au plus bas prix.

Nous le remercions de son tour d'horizon, de ses bons conseils, désirerions le voir plus souvent à Neuvic et l'assurons du meilleur accueil chaque fois qu'il voudra bien nous honorer de sa visite.

## Sur la ligne de Mussidan-Beauronne

Il est 6 heures 10 lorsque le car s'ébranle dans une de ces soirées de fin janvier, où par temps clair, on est presque surpris de voir les jours sensiblement allongés.

Il est plus qu'au complet car nous remarquons l'allée encombrée par des gens debout. Il file à vive allure ; Neuvic est traversé, Théorât atteint et nous voici déjà sur la belle route de Bordeaux. Un arrêt au But, puis au-dessous de Gonfard, à La Gravette, à Baronie et à Sourzac. Là il reste beaucoup de sièges vacants et nous arrivons peu après à Mussidan où il se déleste encore de bon nombre d'usagers. Alors que nous longions l'Isle depuis Sourzac, nous la traversons là et à quelques kilomètres dans la plaine fertile découvrons Saint-Front marqué d'un nouvel arrêt.

(Suite page 3.)



De g. à dr. : MM. Broggi, Smutek, Levasseur et Walsmann





