

Musée du  
Bateau

29100  
Douarnenez

# ASSOCIATION TREIZOUR

Décembre 1999  
Janvier 2000

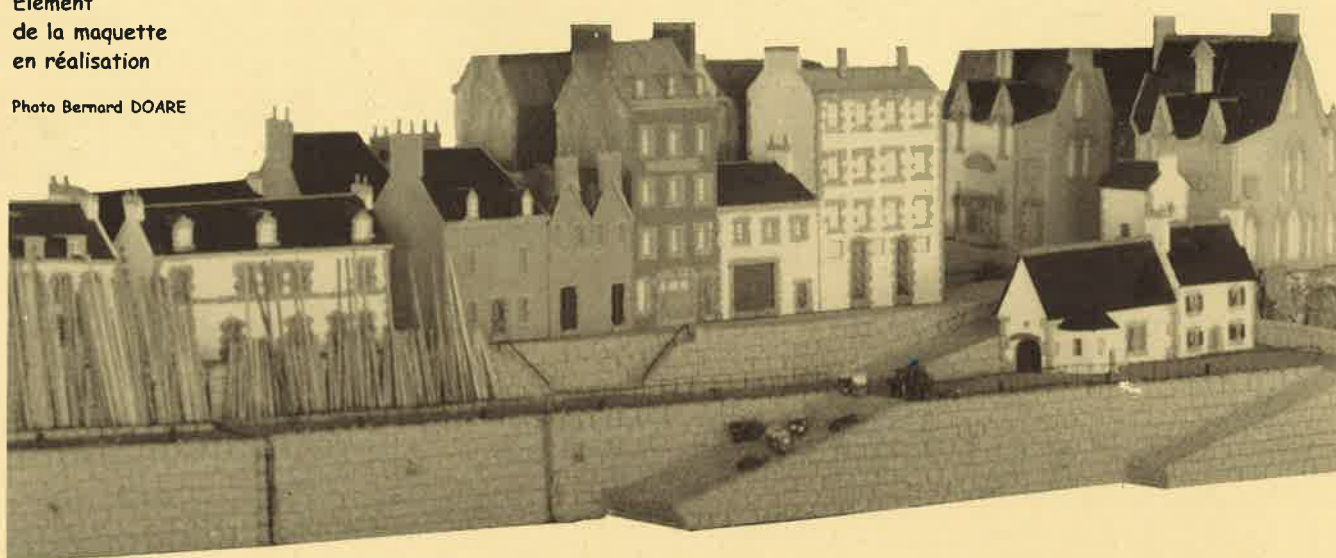
N° 11

---

## Bloavez mad Vers un nouveau départ

Elément  
de la maquette  
en réalisation

Photo Bernard DOARE



Basculer de 1999 à 2000, passer d'un siècle à l'autre, mieux, entrer dans un nouveau millénaire revêt, même si l'on s'en défend, une symbolique particulière.

C'est d'abord le moment du bilan, du regard sur le passé et puis, surtout, le moment des projets, des souhaits, des résolutions.

Treizour n'échappe pas à cet exercice. Notre association s'est penchée sur ses 20 années d'existence et déjà elle a esquisé ses projets.

### Un enthousiasme intact

Le repas d'anniversaire pris en commun à la sortie de l'été et notre assemblée générale de décembre ont montré que le bilan est positif, que les hommes sont là, qu'ils sont prêts à aller de l'avant, que la foi, l'amitié, l'enthousiasme sont intacts.

L'an 2000 ne nous inspire pas, loin s'en faut, la peur du vide.

## Les projets

La nouvelle année ouvrant le siècle ne va guère nous laisser le temps de souffler. Nous avons déjà sur les rails avec la charge de les mener à bien, deux grandes opérations :

- L'Atlantic Challenge 2000. La compétition internationale des yoles 1796 où vont s'engager nos jeunes équipiers d'Amitié et de Volonté.

- Notre exposition 2000 dans le bâtiment Jaffry sur les thèmes :

- ➔ Radiomaritime (section radio)
- ➔ La présentation de la maquette du Rosmeur (section maquette)

En sus de ces projets, il y a aussi depuis peu une nouvelle donne sur les perspectives d'évolution du site du Port Rhu. Nous y sommes fortement impliqués.

### La relance du Port Musée

Un partenaire privé n'ayant pu être trouvé pour assurer la gestion du site les orientations sont maintenant précisées : la Ville va le gérer directement, le remettre progressivement à niveau. Dans cet objectif, tout un programme d'actions est en cours de définition avec pour base un nouveau projet muséographique qui va être présenté dans les deux premiers mois de l'année.

Dans ce projet de relance, la ville compte sur une adhésion la plus large et sur le concours des forces locales : professionnels, entreprises, associations, individus...

Fondatrice du Musée, Treizour a toute sa place à prendre dans cette

reprise. Il n'y a aucune raison que nous mesurions notre soutien à la relance de ce que nous avons créé et accompagné depuis l'origine.

C'est l'intérêt de Douarnenez, de notre Région, de notre patrimoine maritime qui doit motiver notre action. C'est d'ailleurs la vocation de notre association au titre même de ses statuts.

### Proposer et agir

Notre cap est toujours le même. Aidons, coopérons, à tout ce qui peut donner vie au Port Musée. La démarche est simple. Elle passe par la proposition et l'action dans une relation de confiance avec la Ville et le Conservateur du Musée, élément central de ce mouvement de relance.

Proposition : apportons nos acquis, notre expérience, notre avis dans les choix et orientations du projet de relance.

Action : mobilisons nos adhérents, nos moyens pour mettre sur pied des animations, des actions où ils se retrouveront tout en servant la vie du site.

### Expérience

Nous n'avons pas attendu dans ces domaines. L'atelier de maquettes de Pierre JOIN, l'animation enfants qu'il a mis sur pied cet été avec un plein succès montrent bien la voie, avec bien d'autres initiatives précédentes. Nous avons ainsi assumé dans des conditions pas toujours faciles la gestion de la boutique depuis la disparition de la SEM. Selon Mme le Maire cette gestion devrait nous rester confiée.

# 20 ans de Treizour

## Une réunion conviviale réussie.

Nous avons voulu marquer les 20 ans de Treizour par "une petite bouffe "entre tous les adhérents. Quelque chose de simple mais qui nous donnerait l'occasion de nous retrouver, d'échanger, de rencontrer de nouveaux visages.

Nous avons ce repas le samedi 23 octobre sous notre hangar du boulevard Camille REAUD. Au menu soupe de poissons suivi de sardines, thon et saucisses grillées (le thon fit défaut, resta la sardine).

Les adhérents ont répondu en nombre à notre appel. C'est réconfortant de constater que Treizour bénéficie d'un capital sympathie toujours fort et que des gens sont prêts à crocher dedans.

Un moment aux cuisines nous avons même eu peur de ne pouvoir faire face à la demande, mais en définitive, tout s'est arrangé.

Le lieu, la disposition des tables, la sono d'ambiance tout a bien fonctionné. Après les quelques mots d'ouverture, de notre président Michel BALANNEC, Henri GLIN, maire adjoint a salué l'assemblée au nom de Mme le Maire empêchée nous assurant du soutien de la mairie et comptant sur notre appui pour le coup de collier des fêtes 2000 et le soutien au Port-Rhu.

Il y eut bien sûr l'intermède des chansons ouvert par Georges TANNEAU, guilviniste, qui nous fit partager les sympathiques chansons qu'il a composé sur Douarnenez. Les penn sardin bien sûr ne voulurent pas être en reste successivement Paul LE JONCOUR, Michel PHILIPPE, Michel MAZEAS nous firent entendre les standards habituels du crû et de la chanson de mer. Yann GUEDON clôtura la prestation par une chanson "sentimentale" de son pays malouin.

Elle devrait figurer dans tous les ouvrages de sociologie et d'ethnologie.

Tout cela avait donné le ton de nos retrouvailles, lesquelles se prolongèrent pour certains assez loin dans l'après-midi.

Nous nous étions fixés un programme d'animation à l'intention des participants et même du public: navigation de la chaloupe - tannage de voiles.

Nous devons dire que nous avons visé trop haut. Difficile pour certains d'être en même temps au four et au moulin et tout compte fait il aurait été dommage de casser une ambiance et des discussions qui ne demandaient qu'à se prolonger.

En définitive, seule la yole Volonté prit la mer avec Yves ADAM à la barre. Il faisait beau et la balade fut appréciée.

Concluons en disant que la réunion du 20<sup>ème</sup> anniversaire a atteint son objectif : créer un moment sympathique de rencontre permettant de montrer à nos adhérents parfois dispersés, isolés qu'il ne sont pas seuls et qu'ils font partie des "TREIZOUR".

Cette réunion a été très utile car nous allons aborder l'an 2000 où nous attendent des échéances importantes : soutien à la relance du Musée, l'Atlantic Challenge, les expositions, maquettes, radio, lors des fêtes de Douarnenez 2000.

Merci à tous ceux qui ont aidé à la réussite de notre opération : les services municipaux, Rémi LE HENAFF du Comité des gras, Pierrick LE MEIL pour la sono...

# Cap sur Rochefort



**La Corderie Royale sur les bords de la Charente**

*Samedi 9 octobre : Il est 08h00. Sur les quais de l'Odet, les membres de l'association "Lougre de l'Odet" se regroupent, discutent et je découvre la bonne ambiance quimpéroise.*

*Grâce à l'énergie de cette équipe et plus particulièrement de Jean GOURRET et du président Pierre DONNARD, nous embarquons dans le car en direction de Rochefort sur Mer. Bien sûr nous sommes avant tout sur la route du muscadet et notre ami Jean GOURRET a prévu un moment de réflexion dans une cave du village de Monnières. Alors, passons à l'étape dégustation; la dégustation est à la fois une science et un art: Gros Plant, Muscadet, Muscadet de Sèvre et Maine sur lie élevé en fûts de chêne. Eh oui, une découverte surprenante en saveur avec un vin qui, dégusté à l'aveugle, nous fait penser à un vin de type Bourgogne. En fait, il s'agit d'un Muscadet que les vignerons laissent vieillir en fûts de chêne qui sont remplacés tous les quatre ans.*

*Allez, en route, ne nous égarons pas. Nous sommes en week-end culturel.*

*Après un pique-nique en bordure d'un étang suivi d'un circuit touristique jusqu'à Rochefort*

*nous sommes attendus pour une visite de la ville et nous replongeons dans l'histoire de France.*

Dans la seconde partie du 17<sup>ème</sup> siècle, la marine qui était prospère sous Richelieu, se trouvait dans un état déplorable. Les ports et arsenaux étaient insuffisants au point que tous les vaisseaux du royaume avec tous leurs approvisionnements jusqu'à la poudre à canon, étaient achetés à l'étranger.

Louis XIV, insatisfait de cet état de choses, et jugeant nécessaire à sa politique une flotte puissante et dissuasive chargea COLBERT d'une vaste réorganisation des ports et de la création d'un arsenal sur la côte atlantique qui n'était alors protégée que par le port de Brest.

En 1665, la ville de Rochefort n'a que trois siècles d'existence. Elle est née tout simplement d'une volonté royale. Le site semblait convenable pour établir un port. Dès 1666 les travaux du port et de l'arsenal commencent et un gigantesque chantier s'active sans relâche. La ville de Rochefort composée de 200 habitants (agriculteurs et pêcheurs) va passer à 9000 habitants dès 1668. La population compte 20000 en 1673 alors que l'arsenal s'achève et que les constructions de navires vont bon train.

Rochefort est placé à l'intérieur des terres, sur la rivière la Charente, à environ 24 km de son embouchure. Une rade formée par le littoral et l'île d'Oléron, refermée partiellement par l'île d'Aix est le complément indispensable du port de Rochefort. Sa situation particulière n'autorisait qu'un tirant d'eau de l'ordre de 6 mètres. Aux marées d'équinoxes, les fonds atteignaient 7 à 7,50 mètres.

Après cette introduction historique dirigeons nous vers l'école de médecine navale, témoin privilégié de la curiosité scientifique des officiers et des médecins de marine des siècles derniers.

Le fonds prestigieux de la bibliothèque comprend aujourd'hui 25000 volumes et est préservé dans son intégrité.

Après une observation de la place Colbert, au cœur de la cité, nous voici à l'arsenal avec ses trois formes de radoub où on construit et on répare les navires.

La première forme de radoub construite en 1671 est la plus vieille forme maçonnée au monde. La deuxième, où se construit l'Hermione, date de 1683. On l'appelle la forme Louis XV. La forme la plus importante, c'est la forme NAPOLEON III, construite de 1861 à 1864. Elle mesure 146 mètres de long pour 14 mètres de profondeur.

Le système de forme de radoub fonctionne par remplissage d'eau, fermeture de la porte éclose et vidage de l'eau par un système de godets actionnés soit par des moulins, des manèges de chevaux ou d'immenses cages à écureuils dans lesquelles on mettait des bagnards. Une fois la cale à sec on pouvait réparer.

La visite continue et je tiens surtout à vous faire part des informations que j'ai retenu concernant la reconstruction de l'Hermione.

L'Hermione, frégate de 65 mètres de longueur hors tout, déplaçant 1200 tonnes, dotée d'une voilure de route de 1500 m<sup>2</sup>, a été mise en chantier à Rochefort en 1778 dans l'arsenal créé par Colbert. Elle a pris à son bord le marquis de

La Fayette le 21 mars 1780, ce bateau est donc chargé d'histoire.

Le chantier de reconstruction a commencé le 4 juillet 1997 et aujourd'hui 60 couples sont posés sur un total de 62. Le bois utilisé est du chêne. Ces arbres sont choisis pour leur forme et ont entre 150 et 300 ans d'âge. Les travaux de bordage vont commencer début février 2000 et la fin de chantier est prévue pour 2007. L'objectif est ensuite d'en faire un bateau musée visitable de l'intérieur comme de l'extérieur.

*Je pourrais vous donner de plus amples renseignements sur Rochefort et sa Marine mais je vous laisse le soin de les découvrir vous-même lors d'un voyage touristique.*

*Merci à toute l'équipe de l'association "Lougre de l'Odet" d'avoir accepté un douarneniste dans leur randonnée touristique ce qui permet, en même temps, d'apprendre à mieux se connaître et à favoriser les échanges.*

Michel BALANNEC

# Modélisme naval

Depuis l'antiquité il y a eu maintes formes de modélisme naval. Rites funéraires chez les Egyptiens ou les Vikings, instrument pédagogique dès le XVIIème siècle en Europe, fonction religieuse des ex-voto dans les églises du moyen-âge, support de l'hydrodynamique de nos jours.

S'il est devenu un loisir artistique et créatif, on peut considérer qu'il est également une façon originale de voyager dans le temps et dans l'espace au-delà des murs des petits chantiers navals de milliers de pratiquants.

Cette activité peut certes prétendre à la qualification de création artistique, création comparable à celle de l'écrivain donnant la vie à d'imaginaires héros à l'aide d'une plume et d'une rame de papier, à celle du peintre faisant jaillir de sa palette de fleurs presque odorantes, à celle du compositeur créant une symphonie sur une portée, à celle enfin du sculpteur œuvrant sur un bloc de marbre d'où naîtra une aphrodite aux courbes troublantes.

N'est ce pas une démarche similaire qui pousse le modéliste naval à usiner d'inerte "bout" de bois qui se transformeront en petits navires de toutes sortes ?

Démarche encore amplifiée lorsque le modèle peut naviguer, car au-delà de la pure réduction statique du bateau, ses évolutions sur un mini-océan lui confèrent un complément d'authenticité.

La réalisation de modèles de bateaux apparaît encore plus créative lorsque l'on considère que les lignes gabées et les volumes harmonieux de toute carène résultent du savant agencement d'un ensemble de pièces au demeurant parfaitement plates: quille, étrave, étambot, couples, barrots de pont, etc.

Quel modéliste n'a pas ressenti la reconfortante satisfaction de la difficulté vaincue, et de la ténacité récompensée, lorsque s'élabore dans l'espace à trois dimensions la délicate charpente de son minuscule navire ?

Une fierté méritée l'envahit ensuite lorsque, un à un, les cordages ténus s'établissent autour d'une mâture jusqu'à composer un gréement dans lequel, gabier liliputien, il ira envoyer les voiles.

Lorsque la maquette est achevée comment ne pas admirer le fruit du labeur façonné par de grosses mains plus ou moins adroites ?

Et c'est bien d'art dont nous parlons quand le bois se mute en vaisseaux évocateurs de mers lointaines, de découvertes et d'aventures. Art quasi magique où la baguette de merlin est remplacée par le cutter ou l'opinel, art qui ne manque jamais de surprendre le profane lorsqu'il prend conscience qu'un simple tronc d'arbre débité en fines planchettes devient en quelques mois la caravelle d'un découvreur génois.

Le modéliste se découvre souvent lui-même en accomplissant une autre prouesse par laquelle se révèle son talent.

On aborde ici, à défaut des rivages d'Hispanolia, l'aspect complémentaire du modélisme naval, à savoir une manière de voyager à peu de frais, une évasion salutaire à une époque où le terrien vit de plus en plus confiné dans le béton des grandes cités, trop souvent éloigné des océans porteurs de rêves.

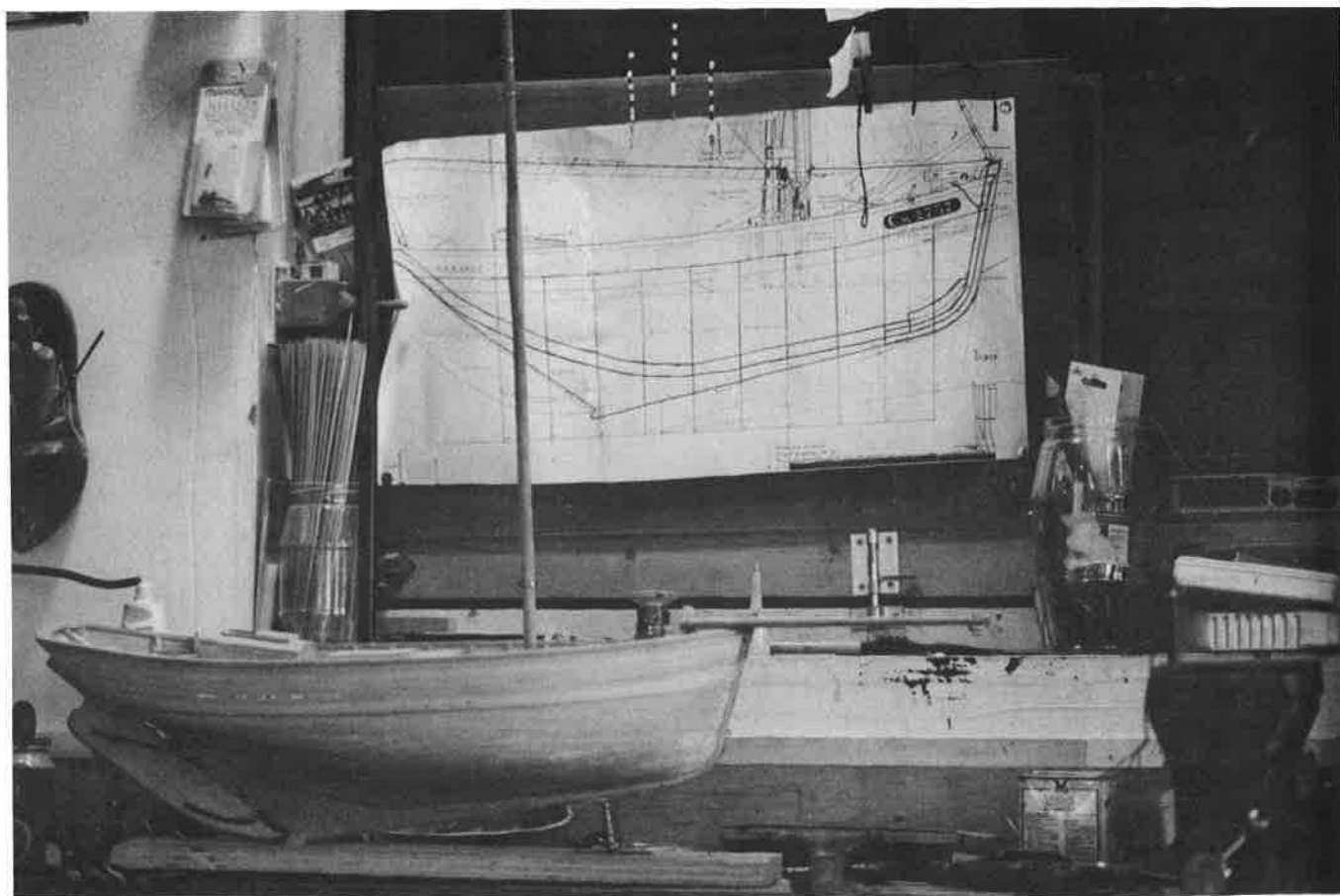
N'est-il pas symptomatique à ce propos que les premiers adeptes du "bateau en bouteille" aient été des gardiens de phares, condamnés dans leurs locaux vitrés à astiquer les lentilles de Fresnel garantes de la sauvegarde des grands navires, tandis que leurs goélettes prisonnières

de flacons variés leur dispense leur part d'alizés lointain !

Loisir forcés comme l'étaient parfois ceux des matelots des grands cap-horniers encalaminés qui, assis sur le guindeau du gaillard, confectionnaient de leurs doigts crevassés par le chanvre des maquettes dont les os d'albatros faisaient les fins espars.

A suivre

La section Maquette



# L'Eau de Boisson à bord des Navires

*Nous publions, avec son autorisation, le chapitre premier de l'ouvrage de M. Jacques GAY "L'eau à bord des navires de l'Antiquité à nos jours".*

« L'homme peut subsister sans vêtements, sans abri, même un certain temps sans nourriture, sans eau il meurt rapidement » écrivait (1) le Médecin Général BONNEL

Nous n'allons pas expliquer ici le rôle joué par ce liquide dans notre organisme, mais nous préoccuper, ainsi que des générations de médecins de marine l'ont fait, des problèmes posés par son approvisionnement, sa conservation, son utilisation pour la boisson et la cuisine, puis pour l'hygiène corporelle. Nous évoquerons aussi ses usages industriels, qui sont à l'origine d'une production accrue favorable au développement des utilisations premières.

L'eau à bord : de quoi s'agit-il ?

- Procurer au navire une eau de qualité n'a pas toujours été facile. Des travaux importants de captation, de stockage et de distribution ont été nécessaires.
- Loin du port d'armement, le réapprovisionnement dans les aiguades est souvent aléatoire : qualité douteuse de l'eau, difficultés d'accès, hostilités des habitants rendent la collecte dangereuse.
- Le stockage à bord et la conservation de l'eau ont posé des problèmes qui n'ont pu être résolus qu'après plusieurs siècles de recherches.

Nous ne pouvons mieux exposer les faits qu'en citant les notes prises au cours d'un voyage aux Indes, en mai 1690 par Robert CHALLE, écrivain du Roi (2).

*« Notre eau provient d'un ruisseau qui passe à Hennebont, on l'appelle rivière quoiqu'elle ne porte point de bateau... Au bout*

*de deux mois que cette eau est embarquée, et qu'elle entre sous les chaleurs d'entre les tropiques, ses humeurs se remuent soit par l'agitation perpétuelle où elle est dans un vaisseau, soit par la chaleur qui la fait fermenter : je crois que l'un et l'autre y contribuent (ayant examiné ces symptômes, je les donne pour vrais), elle devient rousse, et tellement puante qu'il faut se boucher le nez. Elle reste neuf à dix jours dans cet état; après cela elle s'éclaircit peu à peu, mais en s'éclaircissant elle conserve un goût très fade qui reste huit à dix jours à se dissiper. Elle reste dans sa nouvelle pureté trois semaines ou vingt jours. Sa rousseur la reprend, mais moins forte que la première fois. Il s'y engendre pour lors des vers gros comme la plus grosse paille vers la racine du blé. Ces vers sont d'un blanc grisâtre, le nez noir, et ont de petites queues longues comme les deux tiers de leur corps, et le tout d'un bon travers de doigt. On passe cette eau et le linge les retient. Cela dure environ huit jours. Ces vers meurent dans l'eau, qui devient blanchâtre, à peu près comme du petit lait. Cette eau se répure peu à peu, et redevient belle et claire, sans aucune mauvaise odeur ni dégoût que celui d'être remplie de petits vers un peu longs qu'on voit remuer comme des anguilles. Ils sont blancs, extrêmement vifs et si menus et déliés qu'ils passent à travers tout et ne sont pas retenus par la plus fine mousseline pliée en huit double c'est-à-dire seize lits l'un sur l'autre. Cependant, il est vrai que cette eau filtre à travers plus qu'elle n'y coule : nous l'avons expérimentée une infinité de fois. Telle est l'eau de fond de cale que nous avons présentement à bord; et on a beau la mettre dans des jarres pour se répurer, les vers y restent toujours...*

*Voilà ce que les marins appellent les 3 maladies de l'eau... »*



Nous vous prions d'excuser la longueur de cette citation, mais elle décrit un phénomène essentiel de notre étude. L'explication scientifique en a été souvent donnée par le Médecin Général Carré (3)

*« Le chimiste Eugène Chevreul ( 1786 - 1889 ). Académie des Sciences 1826 ) s'intéressa au problème de l'eau de boisson à bord.*

*Vers 1850 il donna une démonstration du phénomène des pourrissements : il mit dans des récipients de verre des copeaux de bois, soit avec de l'eau de source, soit avec de l'eau distillée. Le phénomène des pourrissements successifs se produisit avec de l'eau de source; l'eau distillée ne bougea pas .*

*L'explication est la suivante : l'eau de source contient des sels minéraux dont des sulfates; au contact du bois des barriques , il se produit un phénomène physico-chimique de réduction (élimination de l'oxygène), et les sulfates se transforment en sulfures d'où l'apparition de l'acide sulfhydrique avec l'apparition de la fameuse puanteur (étrangère aux problèmes des animalcules, larves du bois ,etc.); au contact de l'air les sulfures s'oxygènent et redeviennent des sulfates solubles, d'où l'éclaircissement de l'eau . Le phénomène se répète deux autres fois, jusqu'à ce que les matières organiques du bois aient toutes été modifiées et perdu leur faculté de réduction. L'eau peut alors se conserver indéfiniment dans le même tonneau »*

Mais en 1850, cette découverte passe inaperçue car le problème a été résolu par l'adoption des caisses métalliques.

Mais au fait, pourquoi ne pas boire de l'eau de mer ? Le Capitaine Wallis (4) a écrit vers 1770 : *« Pour une dose de 4 onces chez l'homme l'eau de mer excite des vomissements et des selles, indices d'irritation qu'elle exerce sur les parois digestives ... A la vérité, au lieu d'apaiser la soif, l'eau de mer la rend plus ardente, et elle finira par agir sur le système animal à la manière des eaux les plus insalubres . »*

1 - Bonnel ( Médecin général ) : « Le dessalement de l'eau de mer Réalisations récentes. Perspectives d'avenir » ; *Revue des Corps de santé des Armées*; T. VII N° 6 Dec 1966 p. 1019-1030.

2 - Robert Challe; *Journal d'un voyage aux Indes*; Mercure de France 1979 p.197

3 - Nous avons choisi de rapporter une citation insérée par le Médecin Général Carré dans : John Dunmore et Maurice de Brossard: *Le voyage de Lapérouse 1785 - 1788* Paris Imprimerie Nationale 1985 T1 p.163 note 31

4 - Presseur J. P. Kerneis « L'eau douce des navires ou l'histoire médicale de Gautier , le précurseur nantais » *Cahiers des Salorges* n° 16

\*\*\*\*\*

**« L'eau à bord des navires de l'Antiquité à nos jours »** de M. Jacques GAY comporte 50 pages qui explique très bien tous les problèmes de l'eau douce à bord des bateaux. Sur les vaisseaux du Roy, la provision d'eau était de 3 litres par jour et par homme plus l'eau pour abreuver le bétail sur pied. Puis vinrent les bouilleurs et les osmoseurs.

Si certains étaient intéressés par cet ouvrage , nous pourrions faire une commande groupée .  
**Contact Eugène CHAPALAIN Tel 02 98 92 10 22.**

#### ***Du même auteur :***

*La Fabrication des cordages au XVIIIe siècle.*

*Six millénaires d'histoire des ancres.*

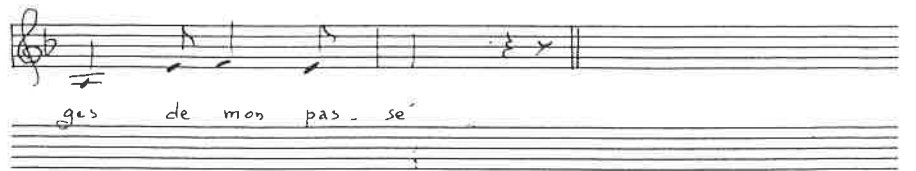
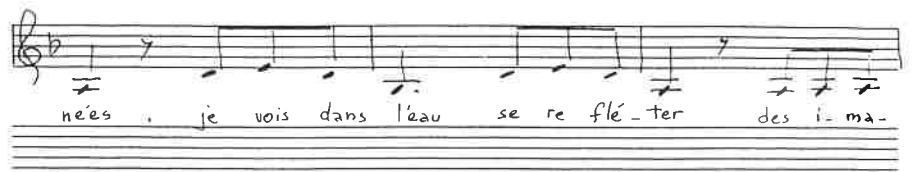
**Commentaire de Treizour :** à la vôtre quand même ! On comprend un peu pourquoi les marins étaient plus portés sur le pinard voire le rhum.

# Le Pescadou

(version guilviniste)

LE PESCADOU

Paroles et musique de G. TANNEAU



Au fond du port quand murmure le vent  
Et que mes pas m'y conduisent rêvant,  
Je vois dans l'eau se refléter  
Un peu de mes jeunes années  
Je vois dans l'eau se refléter  
Des images de mon passé.

Et je revois des thoniers en partance,  
Dont les tangons dans le ciel se balancent,  
Les filets bruns des chalutiers,  
Des pyramides de casiers,  
Les filets bruns des chalutiers,  
Les filets bleus des sardiniers.

Et je revis l'angoisse d'un moment,  
Celui de mon premier embarquement,  
Premiers instants d'un mousaillon,  
Ses premiers pas dessus le pont,  
Premiers instants d'un mousaillon  
Dans sa vareuse de coton.

Où est-il donc ce premier équipage  
Qui m'a appris à tresser les cordages ?  
Qui m'a appris, à quatorze ans,  
Que je n'étais plus un enfant ?  
Qui m'a appris, à quatorze ans,  
Ce dur métier que j'aime tant ?

## Dédicace du « Mousse du Pescadou »

Georges Tanneau signera « Le mousse du Pescadou » ce samedi à la Maison de la presse, place de la République, Pont-l'Abbé, de 10 h à midi et de 14 h à 18 h. Né au Guilvinec en 1937, Georges Tanneau a débuté sa carrière maritime comme mousse à bord d'un sardinier. Dans ce nouvel ouvrage publié chez Coop Breizh, il raconte sa première saison de pêche dans les années cinquante au Guilvinec. Il a dû accepter vexations et travaux pénibles avant d'être admis dans le métier, au

cœur de l'action de pêche, sur la corde des plombs. Un cahier central de photos illustre les étapes de la pêche. Un glossaire maritime bigouden complète le livre.

Ouest France  
11 décembre 1999

Qu'est devenu ce bateau qui sentait  
L'huile de lin, le goudron, les filets,  
Et les cirés qu'on suspendait  
Près du fanal sur un étai,  
Et les vieux surtoits qui poissaient  
Et la chique sous les bérets ?

Sa "salabarde" (\*), dressée vers le ciel,  
Semblait pêcher les rayons du soleil.  
Sur son avant étaient gravées  
Les initiales du quartier.  
Sur son avant étaient gravés :  
6616 et G.V.

Qu'est devenu ce bateau qui roulait  
Un peu d'espoir et beaucoup de regrets ?  
Il a sombré et le remous  
Dans mon cœur a laissé un trou.  
Il a sombré je ne sais où.  
Il s'appelait : "Le Pescadou" !

# Le Voyage du Sant Eflam

## Itinéraires 2000

### De l'infusion d'un rêve...

*ou comment le songe au tremblant visage descendit sans se presser les marches innombrables qui joignent imperceptiblement le tout esprit à la toute matière.*

Nous avons quitté les îles d'Aran vers trois heures du matin. A la sortie du Gregory sound qui sépare Inishman d'Inishmore, un vent violent saisit le Sant Eflam et le projeta sur une houle dangereusement formée. Au large des îles, le soleil commença à se lever dans notre dos et tandis que le vent forçissait encore et que les vagues commençaient à déferler, un spectacle grandiose se forma dans le ciel : un arc-en-ciel, tel que je n'en avais jamais vu de semblable occupait toute une moitié de l'horizon et sous sa voûte venait un grain si noir qu'on aurait dit que la nuit retombait brutalement sur le monde.

Nous faisons route vers eux, vers ce qui semblait être le paradis et l'enfer unit en une étreinte étrange et fantastique. Je savais que dans quelques instants ce grain serait sur nous et qu'il faudrait lutter, mais je restais fasciné par cette beauté sauvage qui symbolisait parfaitement ce que nous avons vécu depuis ces trois dernières années. L'arc-en-ciel était la porte du rêve réalisé; le grain sombre, la nuée des difficultés qu'il avait fallu affronter pour accomplir ce voyage et boucler la boucle.

### Magie du rêve

Il est vrai qu'il y a trois ans, lorsque nous avons imaginé cette aventure, nous n'étions ni des professionnels de l'aventure ni des



Le Sant Eflam à Achill Sound (Irlande)

charpentiers, ni des marins confirmés, ni des spécialistes de la communication ou de la recherche de financements, non plus que des historiens... Le pari semblait pour le moins un peu démesuré, mais qu'importe, trop de rêves s'étaient évanouis sans traces, c'était pour nous le moment ou jamais de se saisir de celui-là et de l'accomplir. Il est possible qu'à cet instant ou nous avons décidé de franchir le pas, nous avons pu visualiser l'ensemble des difficultés et contraintes qui nous attendaient nous aurions fait marche arrière mais c'est la magie du rêve que de maquiller, au commencement, la réalité, après bien sûr, il est trop tard, il faut aller jusqu'au bout ou digérer l'échec. L'arc-en-ciel fait presque oublier le grain, il le rend abstrait, et puis soudain le grain est là...

Arc-en-ciel et grain, paradis et enfer, paradis mythique à l'autre bout de l'horizon, vers lequel les moines navigateurs comme saint Brandan

lancèrent leurs barques de cuir, fuyant l'oppression et l'église romaine, des saxons, des vikings, fuyant un monde qui de plus en plus résolument entrait dans une ère matérialiste et mercantile. Rêve d'un monde nouveau, ils partirent sur la mer.

De même, il y avait dans notre intention du départ, du voyage, l'idée d'une course vers le monde de nos rêves, l'idée d'un arrachement à une vie que nous avons pas vraiment la sensation d'avoir choisie. Ce fut sans doute le premier parallèle, car d'une certaine façon nous allions naviguer pour les mêmes raisons : rêve, absolu et liberté.

### **La recherche de l'Eden**

Depuis le néolithique les hommes partent sur la mer. Ils naviguent pour découvrir des terres nouvelles, conquérir, ils naviguent pour faire la guerre ou fuir la guerre, ils naviguent pour pêcher, transporter des marchandises, faire du commerce, plus récemment peut-être, pour leur plaisir. A l'aube du premier millénaire, certains parmi ceux que l'on nomment les moines navigateurs, menèrent à travers l'atlantique des barques de cuir à la découverte du Paradis terrestre. Qu'il s'agisse là d'une image ou d'une réalité, l'idée reste là, avec toute sa force, sa signification : naviguer à travers l'océan immense avec l'espoir d'atteindre le lieu de toute délivrance, de tout affranchissement, de toute liberté. Ils naviguaient dans ce but. Ils atteignirent, les premiers, les côtes du nouveau monde, et leur rêve eut un nom.

Ces navigations vers l'ouest, ou vers le continent, représentent dans leur ensemble, l'une des plus fantastiques épopées de l'histoire maritime, et pourtant aujourd'hui, qui se souvient d'eux. A peine quelques fables, plus récemment des livres, quelques recherches... Ils ont été comme effacés de la mémoire des hommes.

### **Suivre l'exemple**

Un travail de mémoire s'imposait donc, et il n'y avait pas de meilleur moyen pour parler de ces hommes, pour faire revivre leur aventure, que de reconstruire leur bateau et de suivre leurs traces le long des côtes celtiques, s'arrêtant dans les lieux où ils vécurent, retrouvant en mer les sensations et les difficultés qui durent être les leurs.

Le voyage que nous avons accompli ne retrace pas le périple d'un moine en particulier, mais suit les itinéraires maritimes qu'ils empruntèrent le plus fréquemment de monastères en monastères, depuis l'Ecosse jusqu'en Bretagne, lors de leurs migrations, pèlerinages et voyages entre le Vème et le VIIIème siècle.

Le Sant Efflam fut reconstruit à partir des rares indices littéraires et iconographiques rassemblés en Bretagne et en Irlande.

Nous avons pu constater, depuis deux ans, que le cuir tanné à l'écorce de chêne allié au suint de laine de mouton, résiste parfaitement à l'eau de mer et que la structure de bois, mise à rude épreuve lors du voyage, a résisté sans dommage à trois mois de mer. Les bateaux de cuir ne sont donc pas une fable du moyen âge, et il n'y a pas à douter qu'ils aient pu parcourir nos mers pendant plusieurs générations.

### **Un bateau fiable**

Ce voyage du Sant Efflam sur plus de mille milles, qui peut-être considéré comme une réussite sur le plan de la navigation, grâce au talent de nos deux skippers successifs à l'entraînement de l'équipage, et aux grandes qualités marines du bateau, est aussi et surtout une réussite sur le plan humain. Car ce sont plus de vingt-cinq personnes qui se sont relayées à bord au cours de ces trois mois, ou qui ont assuré le suivi logistique de l'expédition. Cinq personnes ont accompli l'ensemble du périple, accueillant et intégrant à mesure les nouveaux arrivants et nous tenons à remercier chacun de son sérieux, de son implication, de sa ténacité. Il est difficile de dire ce que ce voyage nous a apporté individuellement, cela regarde chacun, néanmoins, ce qui est sûr, c'est que ceux qui y ont participé en sont tous revenus heureux, et cela est pour nous le signe d'une réussite.

### **Faire partager l'aventure**

Tout au long de ce projet, nous avons eu à cœur de diffuser notre aventure le plus largement possible : télévision, journaux, radio ont fait écho de cette entreprise dont l'un des axes était justement de révéler une page peu connue de notre histoire. Un film réalisé en partenariat avec France 3 Ouest et retraçant toute l'aventure sera diffusé dans le cadre de l'émission "Littoral"

au cours du premier trimestre et nous travaillons à la rédaction d'un ouvrage. Notre site Internet, créé au début de l'été sera régulièrement alimenté au cours de l'année. L'été 2000 sera l'occasion pour le Sant Efflam de reprendre la mer, puisqu'une nouvelle traversée de la Manche est prévue en compagnie de cinq autres bateaux médiévaux, vers Brest 2000, où les six bateaux seront accueillis dans un espace spécialement réservé et aménagé pour mettre en valeur l'histoire de la navigation celtique médiévale.

### **Vers un nouveau projet**

Notre association : "Aux Marches du Cranou", s'est donné pour but l'étude et l'exploration des Itinéraires Maritimes des Celtes. Le voyage du Sant Efflam et l'aventure des moines navigateurs était le premier projet d'une série consacré à ce thème. A Brest 2000 sera présenté notre second projet, qui sera élaboré cet hiver et qui nous entraînera du côté des bateaux Vénètes, les Pontos, et de la route de l'étain.

Les grandes routes commerciales antiques furent des routes d'échanges où se véhiculèrent les techniques, les idées, les religions, les langues, elles sont les grands axes du progrès moral et technique humain qui ne se conçoit que dans l'échange et nous prouve, que c'est par l'ouverture, la mixité, le mélange qu'un peuple s'instruit, se propage, grandit.

La harpe celtique vient d'Egypte, le cidre du pays basque et le secret de la distillation d'Orient, de même il existe des bateaux de peaux au Tibet, en Inde, au Groenland...

Les Celtes sont riches de ce qu'ils ont appris des autres peuples et de ce qu'ils leur ont transmis. Première véritable route commerciale à joindre le nord au sud, la route de l'étain fut le lieu de ces échanges.

### **Au-delà des nationalités**

L'équipage du Sant Efflam constitué de Bretons, d'Écossais, d'Irlandais, de Gallois, d'Espagnols, de Canadiens, reflète cette volonté d'échange, de partage, de respect, de découverte... Valeurs qui, nous l'espérons accompagneront cette aventure tout au long de sa réalisation.

Aujourd'hui, nous sommes fermement décidés à continuer, vaille que vaille. Nous avons pu bénéficier d'un emploi-jeune, ce qui est un progrès considérable, et nous souhaitons créer un second, puis un troisième emploi d'ici à quatre ans, en profitant de la spirale ascendante de notre second projet, et de l'engagement de nos partenaires. En attendant, nous avons tous repris nos activités professionnelles, en essayant de consacrer un maximum de temps à notre passion. De grands projets se mettent en place pour l'été 2000, en collaboration avec Brest 2000, des écossais, des irlandais, des cornouillais... Nous vous enverrons sous peu, un descriptif complet de ces projets.

**Julian STONE**

Contact : ☎ 02 98 21 92 64  
02 98 73 39 59



Arrivée à Landévennec

# Les communications maritimes

Lorsque les hommes ont commencé à parcourir les mers, laissant la terre loin derrière eux, ils ont souvent dû se demander où ils se trouvaient et comment ils pourraient communiquer avec les autres navigateurs. Ils disposaient de méthodes astronomiques qui leur permettaient de faire le point mais, pour ce qui est des communications entre la terre et les navires ou entre ceux-ci, les historiens présumant que celle-ci en ces temps-là dépendaient, tout comme les communications sur terre, de divers moyens : trompettes, cloches, voix humaines, drapeaux, fumée, réflexions solaires, torches, lanternes et flammes.

Ces moyens de communications étaient extrêmement rudimentaires et ne servaient plus beaucoup en matière de transmission d'informations.

En dépit des progrès accomplis par l'homme dans d'autres domaines, pratiquement tous les moyens de communications employés par lui depuis les temps anciens jusqu'à il y a environ 400 ans restaient très primaires. Les communications maritimes n'ont pas fait de progrès sensibles pendant plusieurs siècles.

La grande innovation qui remonte à 400 ans a été l'invention du télescope en 1608. En permettant à l'homme d'étendre sa vision, le télescope a du même coup contribué au développement des communications.

En 1665, près de 60 ans après l'invention du télescope, le duc d'York, qui monta sur le trône d'Angleterre sous le nom de Jacques II, imagina un système de signalisation au moyen de pavillons qu'il fit adopter de manière systématique par la marine.

Dès lors que l'on commençait à utiliser la signalisation au moyen de pavillons dans les communications maritimes, on fut bientôt en mesure de transmettre même des messages plus complexes en combinant de différentes manières plusieurs pavillons.

En 1778, Claude CHAPPE invente une machine constituée d'une règle de bois tournant sur un pivot.

En 1799, mise en service d'une ligne reliant Paris à Brest.

## Comment fonctionnait une liaison Chappe ?

Une ligne de télégraphie Chappe est composée de deux stations terminales. Entre ces deux stations, sont installées des stations intermédiaires dont la fonction est de répéter le signal. Le télégraphe à proprement parler, se présente sous la forme d'un mât de bois au sommet duquel pivote un grand bras de bois. Au bout de ce grand bras, sont posés deux bras de taille plus petite. Ils pivotent également et peuvent prendre plusieurs positions. Actionnant ces bras de bois à l'aide de manettes, de poulies et de cordes, un opérateur (le télégraphier) leur donne diverses positions. A chacune de ces positions correspond l'élément d'un code pré-établi.

Le télégraphe de Chappe restera en service jusqu'en 1850, date où il fut peu à peu remplacé par le télégraphe électrique.



Prototype de Télégraphe CHAPPE

*Photo M. B. ILANNEC*

## Le sémaphore

L'officier d'artillerie Dupillon, s'inspirant très certainement de l'invention de Chappe, propose à la Marine en 1801 un système un peu

différent qui permet de disposer de 301 signaux au lieu de 105 pour le télégraphe.

Le système Dupillon se compose d'un mât sur lequel pivotent trois ailes formées d'un cadre de bois dont la moitié comprend quatre lattes en claire-voie. Manipulées par des roues et des chaînes, les ailes peuvent prendre huit orientations définies par leurs parties sombres. Si la Marine a choisi le système Dupillon, avec un code et des équipement spécifiques, c'est sans doute pour ne plus avoir à traiter avec les frères Chappe, mais aussi pour se doter d'une ligne télégraphique totalement indépendante de celle du ministère de l'Intérieur.

Dès le début du XIX<sup>ème</sup> siècle, des codes de signaux à l'usage des marins ont été publiés dans divers pays. L'utilisation de combinaisons de pavillons commença à se généraliser et des livres de signaux de navigation furent publiés en Angleterre, en France et au Danemark.

En 1855, un comité fut chargé par le "Board of Trade" britannique d'établir un projet de code ce fut le premier Code international. Il contenait 70 000 signaux et utilisait 18 pavillons. Publié en 1857 par le "Board of Trade" britannique, il comportait deux parties : la première contenait des signaux généraux et internationaux, la seconde uniquement des signaux britanniques.

En 1897, de nombreux changements furent apportés : le nouveau code fut achevé et diffusé à toutes les nations maritimes.

En 1932, la nouvelle édition fut adoptée par la Conférence radiotélégraphique internationale. Le nouveau code comportait des signaux différents pour les transmissions par signes visibles et sonores et pour les transmissions par radiotélégraphie.

En 1947, le Code international de signaux tombe sous la compétence de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O.M.C.I.) rebaptisée par la suite Organisation maritime internationale (O.M.I.).

Ce code révisé en 1964 englobe différents moyens de signalisation (pavillons, signaux

sémaphore, feux clignotants, lanternes, signaux sonores et signaux radio).

Ces moyens ont progressivement amélioré les communications entre les navires, encore que le contenu informatif des communications reste limité et que les difficultés dues à des conditions météorologiques défavorables ou à l'obscurité la nuit demeurent.

## Radiocommunications

Le succès des expériences de radiocommunication menées par Guglielmo Marconi en 1895 et les progrès ultérieurs auxquels celui-ci a ouvert la voie ont véritablement révolutionné les communications en mer.

Marconi n'était pas sans concurrents. Tandis qu'il se livrait à ses expériences, d'autres essayaient sans désespérer de découvrir des moyens de radiocommunication. Toutefois, aucun des autres appareils concurrents n'avait une portée de plus de quelques centaines de mètres, ce qui était insuffisant pour une quelconque utilisation pratique. L'appareil que Marconi inventa constituait une découverte sensationnelle: il était équipé d'un élément rayonnant (antenne) à ondes électromagnétiques dont une des extrémités était raccordée à la terre.

Marconi mit au point un cohéreur grandement amélioré, constitué d'un tube à vide renfermant une fine poudre composée à 95% de limaille de nickel et à 5% de limaille d'argent. L'équilibre du mélange des matériaux dans le tube du cohéreur conférait au détecteur une plus grande sensibilité aux signaux. Aucun des autres appareils ne l'égalait pour ce qui est de la portée de transmission.

**Le terme de Radiotélégraphie est officiellement adopté à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1908 pour désigner les télégrammes transmis par T.S.F.**

# Construction de la yole MASSALIA



**Yole MASSALIA**  
Apprentis charpentiers et formateur (automne 1999)

*Mme COT de Marseille qui est une sympathisante de Treizour nous a fait parvenir un petit mot sur la construction de la yole Massalia.*

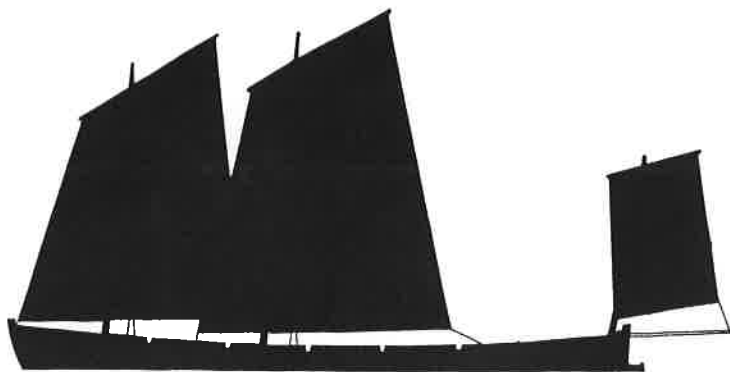
Dans le hangar (construit par nos jeunes) situé dans les jardins de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande, la construction de la yole Massalia (nom grec de Marseille il y a ... 2600 ans !) avance.

Nous avons commencé à poser les bordés. La fête du lancement organisée entre autre par l'Office de la Mer pourrait avoir lieu lors du Salon Nautique de Marseille (fin mars 2000). Nos sept jeunes stagiaires (contrat C.E.S.) sont représentatifs de l'identité de Marseille : des Comoriens, un Antillais, un Maghrébin, d'autres Marseillais dont une jeune fille.

Ils sont encadrés par Olivier (des Charpentiers Réunis de Méditerranée, la Ciotat), Frédéric (charpentier des

compagnons du Tour de France, Jean (bénévole ayant une bonne expérience de la charpenterie de Marine), René, de l'association ARFADE (insertion) porteur du projet, et filmés par l'équipe vidéo cinéma des lycéens, de Jean-Pierre (lycée polyvalent d'Etat Marcel Pagnol).

Michèle COT  
Chargée du dossier de recherche.





# La yole "SOLIDITE" ou les infortunes de la vertu

"Grand vent, petite toile" (adage de l'Almanach du Marin Breton).

"Trop fort ne saurait consentir". Cette "loi" est-elle irréfutable ?

Certes, dans une structure au matériau rigide et bien mis en œuvre, cela peut être, et parfois doit être, pratiqué : raidisseur de bastaque, winch à trois vitesses pour coller le génois à un millimètre des barres de flèche. Sur nos bateaux, une avarie a vite fait de nous rappeler à une certaine réalité... Sur les bateaux les plus modernes d'ailleurs, la solidité et la raideur ont leurs limites.

Parlons d'abord d'un incident : journées de formation de juin 99 à Douarnenez. Dans le but pédagogique de montrer la physionomie d'une voile au tiers à ses stagiaires, le chef de bord se laisse décaler trop loin de la côte, qui aurait abrité sa démonstration du vent de suroît et des surventes qu'il réserve.

L'équipage rassemblé au vent écoute l'orateur qui explique les points d'amure, d'écoute, le rocambeau, la drisse, etc... Hisse !! On borde, la toile prend le vent, le bateau démarre et la claque de suroît un rien rabattante survient, le bateau gîte ...larguez la drisse !! La voile enflée prend des allures de "bubble gum" refuse de descendre et... CRAC !!!

En effet une voile très pleine dans une risée ne s'affale pas spontanément, pire la drisse larguée en urgence ne haubanne plus le mât.

Donc, en cas de survente, on largue tout : écoute, drisse, et le gabier de mât pèse sur l'amure pour halier bas. Choquer

l'écoute est insuffisant, pour sauver le mât il faut la filer en bande (la larguer quoi!), et en même temps larguer la drisse.

Nos bateaux sont heureusement pourvus de trois mâts et voiles, et la sortie s'est normalement poursuivie sous misaine dûment arisée et tape cul. Il s'avèrera d'ailleurs qu'ainsi, avec la toile du temps, la marche est restée très satisfaisante par rapport aux autres yoles souvent surtoilées.



Un dimanche en baie avec les Guilvinistes

Photo P. LE JONCOUR

Mât cassé, la belle affaire, quelques coups de scie, de ciseau ou d'herminette et le long tronçon restant aura permis à la yole "Solidité" de terminer sa navigation voire sa saison sans autre inconvénient que d'avoir à prendre un ris plus ou moins indispensable.

En revanche, au cours des journées de formation, deux ou trois emplantures : caisse, étambrai, collier ont "consenti". Un pied de mât est ouvrageux, intégré à la structure de la coque par la carlingue et par son banc, l'avarie à ce niveau est sérieuse.

Il vaut mieux casser trois mâts et encore mieux ne rien casser du tout que porter atteinte à l'emplanture de

mât ou casser quelque varangue par l'effet de vrillage de la longue coque surmenée. Imaginez les contraintes, efforts et dégâts apparents ou non.

Il en va de nos mâts comme des béquilles sur les bateaux de nos côtes. Il vaut mieux que ce soit l'accessoire qui casse en premier surtout si c'est un espar susceptible d'une réparation quasi instantanée.

Donc fabriquons des mâts simples en bois léger et bon marché, résineux en général, au pied facile à refaçonner à la hache et à la scie, à ajuster au ciseau à bois.

Chacun au cours de ces journées, virilement ventées, à pu constater à quel point nos bateaux, voiles arisées, sont rapides et confortables dans la brise. Leur comportement par mer formée est étonnant.

Il va de soi qu'il faut diminuer toutes les voiles pour qu'aucune structure ne force. On peut gréer le tapecul en misaine à l'avant et gréer la misaine complètement arisée en grand voile, au delà (ou en deçà) de cette surface minimum il est temps de chercher un refuge ou de gréer en vitesse les avirons... pour rentrer à l'abri.

Donc "grand vent, petite toile"... c'est marin.

## **RICHESSSES DU LOF POUR** **LOF**

On aura observé que le virement de bord vent devant est incertain et laborieux. Il comporte un temps d'arrêt appréciable face au vent misaine à contre, pire on cule. Dans le clapot tout cela s'aggrave...

Travaillons donc le virement de bord vent arrière rapide, en utilisant au maximum les qualités de nos voiles carrées sur nos trois mâts, elles peuvent être manœuvrées chacune pour son compte.

1 - Carguer le tape cul : en fait le brigadier arrière largue l'écoute et étouffe la voile à plein bras. La barre est mise au vent.

2 - Affaler la grand voile que les gabiers de grand mât disposent aussitôt prête à rehisser sous la nouvelle amure.

3 - La barre est au vent toute, la misaine qui reste bordée fait abattre en grand.

4 - Le brigadier aide la vergue de tape cul à passer le lit du vent ( à empanner si vous préférez) puis il borde la voile sans faiblesse sous la nouvelle amure.

5 - Hisser la grand voile sous la nouvelle amure, border.

6 - Amener la misaine dès qu'elle est sous ventée, la gambeyer, la hisser et la border.

Le bateau revient au vent sous l'effet de ses voiles arrière, il ne va pas revirer comme une toupie ou un 420 soyez tranquille, la manœuvre de misaine après celle du taillevient alors qu'on est encore largue, se fait facilement.

Il est impossible de manquer à virer.

Le passage délicat vent arrière a lieu pratiquement à sec de toile donc sans risque.

La perte en temps et en route mérite d'être comparée par chaque équipage, chronomètre en main, au virement vent devant.

Donc en compétition : vent régulier mer plate allez y vent devant. Clapot, mer formée, vent irrégulier, voiles arisées, pratiquez plutôt le virement lof pour rapide et sûr... et entraînez vous à chaque occasion, c'est très amusant.

# LE PORT-MUSEE EN 2000

*Madame MOUSSET-PINARD, conservateur, a fait, début décembre, un point complet sur la situation du Port-Musée et dégagé ses perspectives pour l'an 2000.*

*Ce document a servi de cadre à l'intervention de Madame Le Maire lors de notre assemblée générale.*

*Madame Le Maire a accepté que nous reproduisions in extenso ce texte. Nous l'en remercions.*

Le Musée achève actuellement le travail de programmation scientifique et technique des activités du Port-Musée mené sur la base des grandes orientations proposées à l'automne 1998 dans le cadre d'une esquisse de projet culturel validé par le Ministère de la Culture.

Ce travail permettra à la Ville de Douarnenez et à ses partenaires de programmer les étapes progressives d'un nouveau développement des composantes du Port-Musée sur les années à venir.

Dès l'année 2000, le Port-Musée pourra en effet affirmer sa relance sur de nouvelles bases.

Si, au cours des années passées, état des lieux, réflexion et études ont été nécessaires pour définir ces bases, une phase de refondation a néanmoins été entamée qui s'est traduite par plusieurs types d'actions :

## Action sur les collections :

. avec la réhabilitation et l'emménagement de 2200 m<sup>2</sup> de locaux de réserves pour les bateaux

. avec la réalisation de travaux de restauration sur une partie des bateaux à flot (Ariane, Per Couz, Catherine, Kermoor, Oiseau Matinal, Fume Bihen, Tom Souville, St Quido, Hirondelle, en 1998)

## Actions de recherche :

. avec la participation très constructive d'anciens marins de Douarnenez concernant la pratique de la pêche au filet droit

. avec une formation-action du service au public du Musée à la réalisation de dossiers éducatifs basés sur le Fonds documentaire d'Anita Conti

## Actions d'animation et de diffusion :

. avec la présentation de trois grandes expositions temporaires :

L'Aigle de Nouadhibou

Anita Conti, photographe

Route océane des conserveries,

présentées dans le bâtiment Jaffry

. avec la présentation de deux expositions temporaires dans le rez de chaussée du Musée :

Portraits d'Anita Conti

Rencontre avec les

sardiniers

. avec l'animation « On débarque la sardine »,

**Le Port-Musée, en 2000, se présentera comme un ensemble d'activités réparties sur le site :**

## → Au Musée du Bateau

avec . son exposition permanente à la présentation légèrement modifiée

. sa salle audiovisuelle proposant un programme de films d'archives d'une heure

une exposition temporaire présentée dans l'espace occupé aujourd'hui par les réserves visitables.

Celle-ci sera consacrée à la pêche à pied. Elle consistera en une extension de l'exposition présentée en été 99 au Musée de Saint Briec.

Le Musée sera complété par un espace ouvert au public au rez de chaussée du bâtiment de façade de l'usine Quéré, mitoyenne, qui fait l'objet dès janvier 2000 de travaux de mise en sauvegarde préparant la liaison future des deux bâtiments. Un traitement unifié des deux façades embellira la Place de l'Enfer.

#### Sur le bassin de Port Rhu

Trois des plus grands bateaux à flot seront à nouveau ouverts au public, il s'agit de :

- Notre Dame de Rocamadour
- Dieu-Protège
- Anna Rosa

Ceux-ci vont faire l'objet de travaux de restauration lourds de janvier à mai 2000. Il est prévu de poursuivre ce programme de restauration par le traitement de Northdown et de St Denys, entre autres, en automne 2000, ainsi que les partenaires financiers s'y sont engagés.

#### Sur les quais, estacades et rive gauche du site

##### - Des ateliers témoignant des métiers traditionnels maritimes

Le conservateur du Musée est chargé, ainsi que décidé par le Comité de Pilotage du Port Rhu, d'établir des partenariats avec diverses personnes ressources intéressées par le développement de leur activité sur le site du Port-Musée, entre le printemps et l'automne.

Les activités proposées devront être en cohérence avec le thème général maritime du Port-Musée et répondre au cahier des charges relatif à la nature de l'activité, au lieu, aux conditions d'ouverture, etc... Chaque participation aux activités du Port-Musée ainsi définie sera fixée par convention.

L'Association Treizour est un interlocuteur privilégié pour proposer une participation à

l'animation du site en soumettant les noms des personnes de savoir-faire qui pourraient enrichir le site.

Ainsi, par exemple, une convention va confirmer l'action du sculpteur de marine sur le site.

##### - L'atelier maquette de Treizour et son bassin

Une convention sera établie pour confirmer le rôle de l'atelier maquette et les modalités de poursuite de l'activité sur le site.

##### - L'exposition « Radio-maritime »

créée par Treizour et présentée dans le bâtiment Jaffry. Une convention de partenariat mentionnant le rôle de conseil technique du Musée sera établie.

##### - Un carrousel marin

Créé par Emmanuel Bourgeau, le carrousel marin sera présent sur la place de l'Enfer à partir du 17 juillet 2000. Il sera exploité par le Musée dès le 1<sup>er</sup> août et pour une durée non encore précisée.

##### - Un espace « récits de mer »

proposé par l'Association Cap sur Anita Conti. Un rendez-vous quotidien proposé à horaire régulier aux visiteurs pour une heure de récits extraits de l'œuvre d'Anita Conti interprétés par Laurent Girault.

##### - Des visites du Port-Musée en bateau

La société « Vedettes d'Ys » qui a réalisé les promenades à bord du Loup de Mer au Port Rhu en été 1999, souhaite poursuivre son activité.

Une convention avec le Musée va être passée précisant les conditions d'un partenariat.

L'ensemble de ces activités, basées sur une collaboration précisée rigoureusement dans le cadre d'une charte commune entre le Musée et les divers partenaires, constitue une sorte de préfiguration du fonctionnement caractérisant le Port-Musée dans l'avenir.

# Essai de bibliographie maritime

(Deuxième partie.)

## Blaise Ollivier

Blaise Ollivier est né à Toulon en 1701. Il est le fils de Joseph Olivier qui était sous-maître constructeur de navires, et exerçait à l'arsenal de Toulon.

En 1720 Joseph Ollivier et son fils Blaise sont chargés par le ministre de la marine de la construction des vaisseaux le *Saint Philippe* et le *Saint Louis* au port de Rochefort. Les travaux commenceront le 1er décembre 1720.

En 1722 Blaise Ollivier reçoit un brevet de sous maître constructeur.

En 1724 il est chargé de la réalisation de la frégate *La Néréïde* qui sera lancée le 26 mars de cette même année.

Le 12 août 1724 Joseph Ollivier et son fils Blaise quittent Rochefort pour Brest. Joseph obtient le titre de maître constructeur.

En 1725 Blaise Ollivier effectuera le relevé du vaisseau du vaisseau *Le Lys* du constructeur Blaise Pangalo.

En 1727 le père et le fils sont chargés d'établir les plans de la frégate *l'Astrée*.

En 1728 Blaise effectue une campagne entre Brest et Toulon à bord du vaisseau *l'Achille* construit par Blaise Pangalo, afin d'en étudier le comportement en navigation.(1).

En 1729 Jean Frédéric Phélypeaux comte de Maurepas ministre de la marine, confie à Blaise Ollivier la construction du vaisseau *Le Fleuron* dont la mise à l'eau aura lieu en avril 1730.

Cette réalisation sera une grande réussite dans l'art de la construction navale. Blaise Ollivier en tirera un manuscrit illustré de sa main, ce très précieux document se trouve conservé aux archives de la marine à Vincennes sous la côte Ms 273.

Monsieur Jean Boudriot à ce sujet nous renseigne sur ce devis « *Ce manuscrit provient de la collection Augustin Normand et a été acquis par le service historique de la marine sur l'initiative de M. Busson. Rédigé entièrement de la main de Blaise Ollivier, ce texte accompagné*

*de dessins, décrit avec précision ce vaisseau de 64 canons. Données de base dans la conception dont Blaise Ollivier sera l'initiateur et l'on peut considérer ce manuscrit rédigé en 1729, comme un "document repère" dans l'histoire de l'architecture navale française et même européenne. Déjà dans son rapport sur le vaisseau l'Achille à la suite de la campagne de 1727, Blaise Ollivier évoquait la nécessité de connaître la capacité des carènes et la pesanteur des vaisseaux. Ces calculs sont en effet enfin possibles depuis la fin du 17<sup>ème</sup> siècle avec la généralisation du dessin .*

*Le Fleuron est la première réalisation importante de Blaise Ollivier, car on peut supposer que la participation de son père a été celle d'un exécutant. Ce vaisseau sera reconnu comme ayant les meilleures qualités et il annonce les futures réalisations qui feront la réputation de Blaise Ollivier. ».*

En 1734 on lui confie la construction de deux galiotes à bombes *La Salamandre* et *La Tonnante*.

En 1735 il construit Le Dauphin Royal vaisseau de 74 canons.

En 1736 Maurepas lui confie "la mission" d'enquêter sur les marines anglaises et hollandaises. Mission qui durera de mars à août et qui fera l'objet d'un remarquable rapport. Un exemplaire de celui ci est présentement conservé à la bibliothèque du port de Brest sous le titre *Remarques sur les navires des anglais et des hollandais*.

En 1739 il obtient la direction générale des travaux du port de Brest.

Ce poste créé spécialement pour lui il cumulera les fonctions de constructeur naval et d'ingénieur des ponts et chaussée. On lui doit de nombreux ouvrages notamment des batteries, des forges, les cales de construction à Pontaniou, la reconstruction des magasins détruits par les incendies de 1742 et 1744.

En 1740 c'est la mise en chantier du *Royal Louis* vaisseau à 3 ponts de 124 canons ; Puis d'une frégate *La Médée*.

En 1742 mise en chantier du vaisseau de 64 canons *l'Alcide*, dont la décoration sera confié à

*Charles Philippe Caffiéri*. Le plan des ornements de poupe, proue et bouteilles est conservé aux archives de la marine à Vincennes sous la côte (D1 67, f°7) L'achèvement des travaux et la mise à l'eau s'effectuera en 1743.

Toujours en cette même année 1742 *Blaise Ollivier* sera instructeur à Brest de jeunes sous-constructeurs (Jacques Luc Coulomb, J.Chapelle, François Guillaume Clairin Deslauriers ainsi que de son fils aîné *Joseph* (2).

Il reçoit la Croix de l'Ordre de Saint Louis, ce qui est rarissime.

En 1744 il mettra en chantier la flûte *Le Chameau*.

En 1745 trois vaisseaux de 64 canons seront mis en chantier suivant un plan identique pour les trois *Le Monarque*, *le Sceptre* et *l'Intrépide*. Les plans du *Monarque* sont conservés au National maritime museum de Greenwich.

Le plan des ornements de poupe, proue et bouteilles, signé *Charles Philippe Caffiéri*, est conservé aux archives de la marine à Vincennes sous la côte (D1 67, f°11).

*Blaise Ollivier* décédera à Brest le 20 octobre 1746.

- (1) Ceci conformément aux instructions données par le règlement de mars 1671, confirmées par l'ordonnance de 1689, prévoyant que sur chaque vaisseau il sera mis un bon charpentier qui aura ordre d'observer soigneusement tout ce qui concerne son métier dans la navigation.....etc...
- (2) Marié à Suzanne Cannevet à une date inconnue *Blaise Ollivier* sera père de 3 garçons et de 3 filles. Le fils aîné *Joseph* (1728-1777) sera nommé sous-constructeur en 1737, à l'âge de .....9 ans.....

## Œuvres de Blaise Ollivier

**TRAITE DE CONSTRUCTION** rédigé au cours des années 1733 - 1737.

Manuscrit conservé à la bibliothèque du musée de la marine sous la cote B 276

**TRAITE DE CONSTRUCTION** rédigé au cours de l'année 1736 où 1737.

Ouvrage présenté sous la forme d'un dictionnaire.

Manuscrit conservé à la bibliothèque du service historique de la marine de la marine sous la cote 310.

Ce manuscrit a fait l'objet d'une publication par les éditions Oméga à Nice en 1992.

**REMARQUES SUR LES MARINES DES ANGLAIS ET DES HOLLANDAIS** rédigé au cours de l'année 1737.

**TRAITE DE CONSTRUCTION** rédigé au cours de l'année 1743.

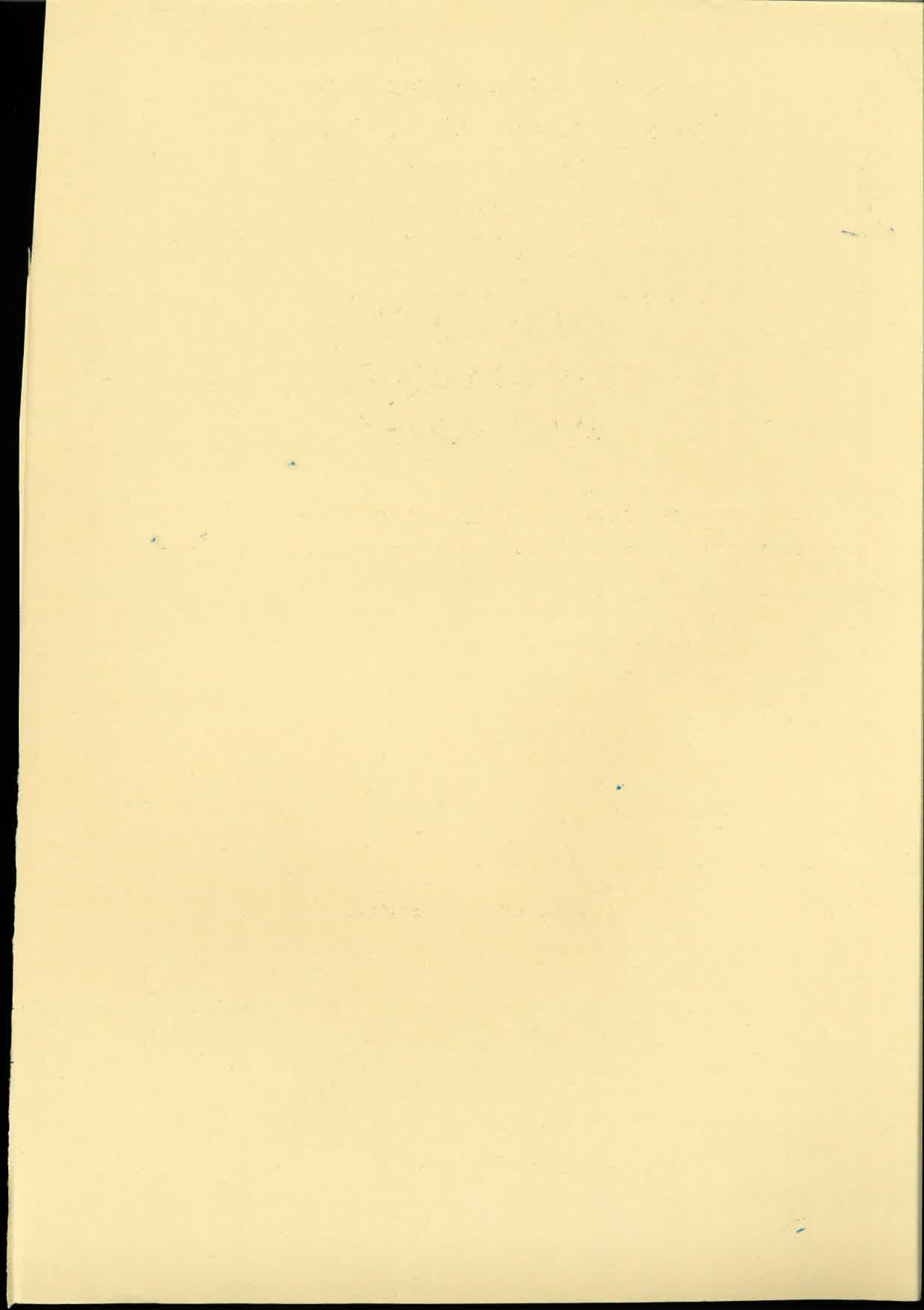
Manuscrit conservé à la bibliothèque du musée de la marine sous la cote B 251.

A ce manuscrit et sous la même cote s'ajoute un devis dimensionnel concernant le Vaisseau le *Dauphin Royal* ainsi qu'un autre document concernant un vaisseau de 56 canons conçu pour la course en 1744.

**DEVIS DESCRIPTIF DU VAISSEAU DU 3<sup>ème</sup> RANG LE FLEURON** 1729.

Devis descriptif et dimensionnel avec une suite de plans, donnant les meilleurs informations sur ce vaisseau de 64 canons.

Ce document est conservé aux archives de la marine à Vincennes sous la côte Ms.273.



**APPEL A PARTICIPATION**  
**« Les Amis du Port-Musée, Treizour »**  
**Musée du Bateau**  
**29100 Douarnenez**  
☎ 06 67 48 17 04

**EMBARQUEZ**  
**RE-EMBARQUEZ**  
**AVEC NOUS !**

**Cette association est la vôtre.**  
Vous bénéficiez de l'accès gratuit au Musée du Bateau et d'une réduction de 15% sur les produits de la Boutique.

***Cotisation 2000***

***150 F Individuel adulte***

***250 F Couple***

***320 F Famille (parents + enfants à charge)***

Envoyez ce bulletin avec votre cotisation. Vous recevrez en retour votre carte d'adhérent et serez informés des activités de l'association par notre bulletin périodique.

**BULLETIN D'ADHESION**

Nom : .....Prénom : .....

Adresse : .....

Code Postal : .....Ville : .....

Montant versé : .....

(N.B. : en cas d'adhésion couple et famille, préciser les prénoms s.v.p.)