

Les cahiers de Landeda



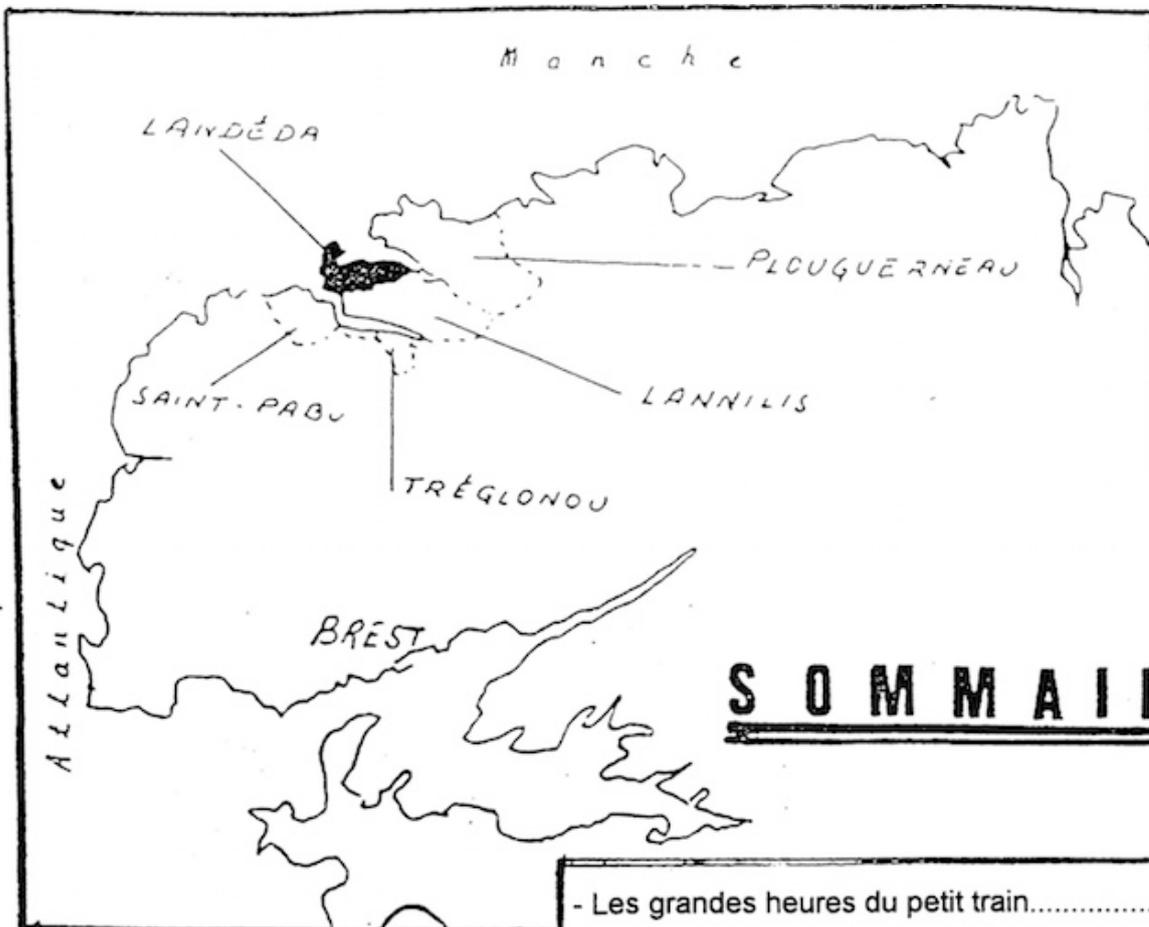
Publication trimestrielle de l'AMICALE CULTURELLE de LANDEDA

18^e Année.

N° 69

15 F

MARS 2001



S O M M A I R E

les cahiers de landeda

- Les grandes heures du petit train.....	p. 3
- Gustave GLAIZOT.....	p. 9
- Une procession au couvent des Anges.....	p. 10
- Vous reconnaîtrez-vous.....	p. 11
- Ces bateaux qui ont porté le nom ABER WRAC'H	p. 12
- Le skoubidou.....	p. 16
- La pénurie d'eau est pour demain.....	p. 18
- L'Amicale.....	p. 20
- Le Capitaine Cook.....	p. 22
- Bravo, les jeunes.....	p. 25
Publicité + couverture.....	p. 2, 26

TOUTE REPRODUCTION (TEXTES, ILLUSTRATIONS) EST
SOUmise A L'AUTORISATION ECRITE DE L'AMICALE CULTURELLE



AMICALE CULTURELLE DE LANDEDA
Siège : KERAVEL BROUENNOU
29870 LANDEDA

TEL : 98.04.93.87

Les grandes heures du petit train

par Jean FREYSSINET



Passons à la petite histoire de ce chemin de fer qui connut, en son temps, une si grande popularité.

Nous avons rencontré, récemment, un retraité du petit train, M. François Simon, de l'Aber-Wrac'h, qui fut chauffeur, puis mécanicien, sur différentes lignes, de 1910 à 1937.

Pendant cette période le trafic fut très florissant. L'automobile était encore relativement peu répandue et les services de cars beaucoup moins nombreux qu'aujourd'hui. Foires, pardons et pique-nique fournissaient une importante clientèle au réseau ferré départemental.

Les convois comportaient une dizaine de wagons et un fourgon. Aux voitures de voyageurs s'ajoutaient souvent des wagons de marchandises.

Pendant la belle saison, le dimanche, les trains de pique-nique acheminaient vers la verdure quelque 600 personnes ! Cette surcharge avait pour effet de faire patiner les roues et la machine dans les rampes les plus fortes. Pour permettre au convoi de repartir, les voyageurs devaient alors mettre pied à terre et, éventuellement, pousser sur les voitures...

Si de surcroît, il pleuvait, la situation était plus délicate encore. L'humidité rendait les rails plus glissant et les herbes qui poussaient sur le ballast, alourdies par les gouttes d'eau, se couchaient sur la voie.

Un point critique : le P.K.19 !

M. Simon se souvient plus particulièrement de la longue côte qui menait de Saint-Renan à Lanrivoaré (quelque 5 kilomètres). Le point critique se situait au kilomètre 19. Là, le "tortillard" n'en pouvait plus. La pluie, la charge et la déclivité avaient raison de ses forces. Il s'arrêtait. Les habitués descendaient alors de voiture.



"Mettez des cailloux plats sur les rails ! leur criait M. Simon, mais ne restez pas trop près".

Et chacun se mettait en devoir de ramasser les dites pierres plates et de les poser sur les rails devant la machine. Au passage, elles étaient écrasées, mais leurs débris permettaient aux roues de "s'accrocher" et le convoi pouvait repartir.

"Montez maintenant !" criait alors le mécanicien dont le travail n'était pas des plus facile. Il fallait en effet fermer la vapeur quand les roues patinaient et la rouvrir le plus vite possible quand ça ne patinait plus, afin de ne pas perdre trop d'élan. C'était une question de dosage, de doigté. Le chauffeur suait, lui aussi, à grosses gouttes, il devait continuer à casser le charbon pour alimenter son feu, et, en plus, il faisait tourner la roue de la sablière qui épandait du sable sur les rails, également pour éviter le patinage.

Quand les usagers fixent la durée des arrêts

Le convoi avait parfois du mal à gravir des pentes relativement douces. M. Simon, évoque certains retours de pardon où des jeunes gens plus ou moins éméchés s'amusaient à serrer le frein de secours dont chaque voiture était munie. On s'en doute, cette facétie faisait peiner la machine, qui n'avait vraiment pas besoin de ça. Un jour, pour faire monter la côte de Lambézellec à un train comportant cinq voitures de voyageurs et cinq wagons de vin, il avait

fallu reculer le convoi d'environ 250 mètres, pour lui permettre de prendre l'allure nécessaire à l'assaut de la côte. La machine, il est vrai, était usagée.

Au pittoresque du petit train s'ajoutait le côté familial, comme le montre l'histoire qui suit.

Ce "train de plaisir" était bourré de pique-niqueurs revenant de Porspoder un dimanche soir. Tout le monde était très gai et il y avait beaucoup d'ambiance. Tellement, même, qu'à Saint-Renan on demanda de prolonger l'arrêt d'un petit quart d'heure pour pouvoir jouer de la musique sur le quai. Cette demande fut aussitôt acceptée et pendant que se déroulait ce concert ferroviaire improvisé, le chauffeur et le mécanicien dégustaient un bock, les organisateurs du pique-nique les ayant invités à se rafraîchir.

Les passages à niveau, surtout non gardés, ont toujours été à l'origine d'accidents, plus ou moins graves d'ailleurs. L'un d'eux se produisit à Saint-Languis, à 300 mètres de la gare de Gouesnou. La voie ferrée coupait à cet endroit la route Brest-Lesneven. C'était un soir d'octobre. Il faisait nuit et sur la dite route roulait un autocar dont le chauffeur, occupé à chahuter ou à plaisanter avec une charmante passagère, n'avait pas vu le train arriver. Son véhicule percuta la machine, qui dérailla. Le choc, on s'en doute, fut violent et les voyageurs du car furent malmenés. Onze d'entre eux furent blessés.

Comme souvent en pareil cas, de fausses nouvelles se répandirent aussitôt et le bruit courut qu'il y avait trois morts.

Le Parquet vint sur les lieux et l'acheminement des voyageurs pouvant être assuré par des cars, il fut décidé que l'enquête serait menée le lendemain matin. Tout fut donc laissé sur place.

Ce n'était pas une petite affaire, en effet, que de remettre la locomotive sur les rails. M. Simon n'est pas prêt d'oublier un accident analogue à la suite duquel il avait fallu remettre tout en ordre sans attendre.

La collision s'était produite également la nuit, entre Praveán et Plabennec, à l'intersection de la route de Plabennec à Plouvien. Un autocar arrivait au passage à niveau. L'un des passagers, entendant le sifflement du train Brest-Saint-Pol-de-Léon, mit en garde le chauffeur.

"Allons-y toujours !" répondit celui-ci.

Il y eut des blessés, dont le chauffeur imprudent.

Il fallut passer la nuit sur place, en attendant, d'abord, que le wagon de dépannage arrive, et, ensuite –ce qui était plus long et plus délicat- que la machine soit remise sur la voie.

Où le petit train s'en va allègrement sans ses wagons...

Lorsqu'en 1941 le petit train reprit du service, c'est l'arsenal qui remit les voies et le matériel en état. Le réseau fut alors exploité par le personnel de l'Artillerie navale. Les difficultés ne manquèrent pas

car tout était à l'abandon et il fallait faire les réparations avec "les moyens du bord", qui étaient réduits à l'époque. Néanmoins, le petit train put être remis en route mais, là encore, son exploitation ne se déroula pas sans incidents cocasses.

De nombreux usagers se souviennent encore du jour où la locomotive quitta Lesneven, sans ses wagons. C'était un matin d'hiver. Il faisait très froid et le black-out aidant, on n'y voyait pas à dix mètres. Le convoi quittait Lesneven vers 6 heures. Le "chef de gare", en l'occurrence, un agent technique de la marine, avait fini de vendre ses billets et faisait sa caisse. L'heure du départ venait de sonner lorsqu'un voyageur tardif arriva en courant au guichet.

"Trop tard, lui dit le chef de gare, le train est parti. Vous ne l'entendez pas ?".

On entendait effectivement le coup de sifflet caractéristique au passage à niveau.

Le voyageur disparut et revint presque aussitôt déclarant, avec une conviction qui commençait à ébranler le chef de gare, que le train était toujours en gare.

"Mais enfin, on l'entend siffler. Il arrive au Folgoët".

Sur ce, le responsable de la station alla voir, à son tour. Les wagons étaient bien là, mais la machine n'y était plus !

La nouvelle se répandit rapidement parmi les voyageurs, alertés par le retardataire, et ce fut alors un éclat de rire général tout au long des cinq voitures du convoi.

"En voiture !..."

Dans le même temps, la machine, légère (elle remorquait juste le fourgon), arrivait au Folgoët. Le chauffeur et le mécanicien étaient particulièrement satisfaits.



"On s'est bien arrêté, se disaient-ils. On a bien marché, la vapeur ne baisse pas, c'est formidable !". Et de se féliciter de ce que tout allait vraiment pour le mieux.

"En voiture !" cria le chef de train, de la porte du fourgon.

"En voiture ?" interrogèrent les voyageurs stationnés au bord du quai.

"Dans quelles voitures ?".

Le chef de train crut un instant à une plaisanterie. Un instant seulement, car l'instant d'après il était très inquiet, se demandant si les wagons ne s'étaient pas décrochés en cours de route.

La machine fit marche arrière jusqu'à Lesneven. On n'entendit pas le moindre coup de sifflet. Les voitures furent

rapidement accrochées et bien que la locomotive fut plus chargée cette fois-ci, le convoi s'élança à toute vapeur vers Brest, où il arriva à l'heure !

Un record : Lesneven - St Pol-de-Léon en 24 heures...

L'épisode de la remise en service de la ligne Lesneven-Saint-Pol-de-Léon fut aussi mémorable. Le chef de gare de Saint-Pol avait déclaré que la ligne était impeccable. Des travaux de réfection avaient en effet été réalisés. Le premier aller-retour n'en fut pas moins laborieux. Il fallait reconnaître les lieux et ce fut en quelque sorte une ouverture de voie. L'opération ne dura pas moins de vingt-quatre heures !

Le ballast était couvert de broussailles. Escargots et limaces avaient envahi les rails. (Peut-être voulaient-ils rivaliser de vitesse ! Sait-on jamais ?). Au passage à niveau de Plouescat, le convoi dut s'arrêter un bon moment. La chaussée avait été refaite et le bitume recouvrait complètement la voie ferrée. Il fallut remettre les rails à l'air libre à coups de pioches.

Au cours de cet interminable périple, la machine avait soif. Il n'y avait alors d'autre ressource que d'aller chercher de l'eau dans des fermes à l'aide de seaux ou de brocs ! Ensuite, c'était le charbon qui manquait. On allait en quérir dans les habitations voisines de la ligne, chez des gens qui en avaient détourné à bord de trains destinés aux Allemands.

On n'arriva à Saint-Pol qu'après toute une nuit et toute une journée de "voyage" !

L'alimentation de la machine était souvent problématique. On eut parfois recours à la tourbe que l'on extrayait à Land-Gazel et même au bois, en bûches ou en fagots ! Une fois même on acheta deux sacs de boulet en chemin. Ces combustibles divers étaient tels que la cheminée devait être munie d'un "chapeau", surtout lorsqu'il s'agissait d'un convoi de paille. Dans ce cas d'ailleurs, comme la paille était destinée à l'occupant, le "chapeau" disparut à plusieurs reprises en rase campagne et toute la paille fut détruite par le feu. La première fois, les Allemands remboursèrent les dégâts causés aux wagons et payèrent même le transport de la paille qui n'était pas arrivée. Ensuite, ils comprirent le manège et il ne fut plus question de dédommagement.

Un train de marchandises pulvérisé à Plouider

L'occupant s'était assez vite rendu compte des services que pouvait lui rendre le petit train. Il l'utilisa notamment pour le transport du ciment. Comme pour le charbon, de nombreux sacs disparaissaient en cours de route, quand ce n'étaient pas des wagons entiers ! Les chargements de ciment, même allégés, étaient bien lourds pour le chemin de fer départemental. On eut un jour l'occasion de s'en rendre compte à Plouider. Le convoi avait gravi péniblement la rampe qui menait à la

station et faisait marche arrière en descente vers le lieu du déchargement. Là, des Français et des Allemands attendaient de chaque côté de la voie l'arrivée du train. Celui-ci prit rapidement de l'élan, la pente étant forte, et ceux qui étaient à bord, comprirent très vite que les freins ne parviendraient pas à ralentir le convoi qui roulait de plus en plus vite. Tout le monde sautait donc en marche et l'on avertit par des cris ceux qui attendaient en bas.

Il n'y eut pas de victimes, mais le choc contre le butoir fut terrible et les wagons volèrent en éclats.

Où l'on fait sauter le petit train

En service normal, les déraillements étaient fréquents. Parti de Brest à 19 heures on pouvait très bien, dans ce cas n'arriver à Lesneven qu'à minuit ou une heure du matin. Parfois on allait aussi vite en terminant le trajet à pied.

S'il a souvent déraillé, le petit train a même sauté au début d'août 1944. Un jour, au maquis proche de Ploudaniel, on savait qu'un convoi de farine destiné aux Allemands allait passer à proximité et on décida de l'intercepter. On fit donc sauter la voie au moment où la machine arrivait. Les wagons de farine déraillèrent et se couchèrent le long du ballast

Mésaventure d'un soldat allemand à bicyclette... puis à pied !

Une dernière anecdote concernant l'occupant. Celle d'une bicyclette volée. Un jour, alors que le train cheminait à travers

la campagne, le mécanicien aperçoit un vélo contre un talus.

"Ça peut toujours servir", se dit-il. Et notre homme de stopper son convoi et d'embarquer la bicyclette sur son tas de charbon. Le train repartait déjà lorsqu'un soldat allemand émergea de derrière un buisson et se mit à courir le long des voitures en poussant des cris incompréhensibles (pour une oreille française) mais dépourvus d'aménité et... en rajustant, tant bien que mal, son pantalon !

Quand le petit train se transformait en infirmerie et en maternité

Tel fut le petit train qui se transforma un jour en infirmerie lorsqu'une brave femme, à la suite d'un coup de frein intempestif, tomba assise (?) sur un faisceau de fourches sans manches, disposées toutes en l'air. Il fallut faire subir à la malheureuse une application de teinture d'iode sur la partie la plus charnue de son académie.

Les vibrations du chemin de fer départemental étaient telles que le petit train fut même, un jour, transformé en maternité... Conditions très précaires, certes, pour un accouchement. Mais la solidarité jouait à plein à cette époque et tout se passa sinon très bien, du moins pour le mieux.

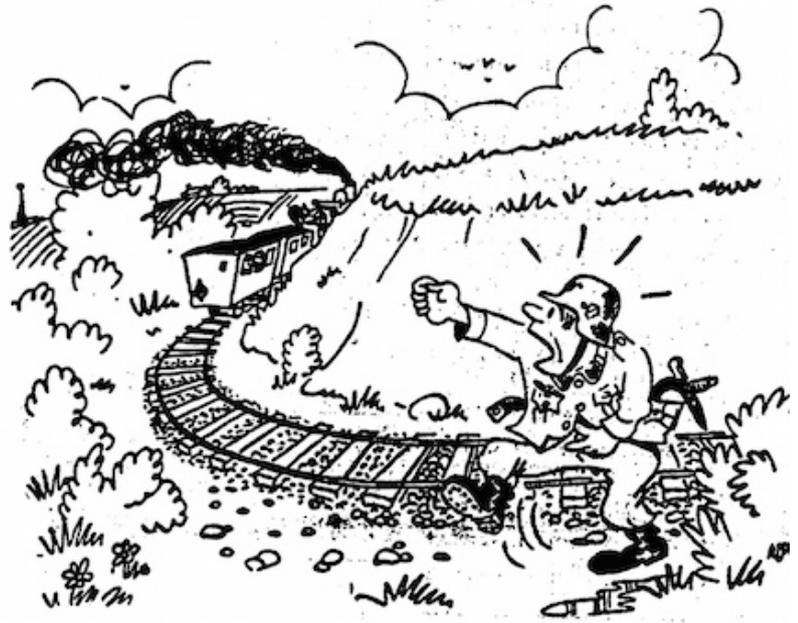
Il y aurait sans doute beaucoup encore à raconter sur ce petit train dont on sortait tout noir de suie lorsque le vent rabattait la fumée.

Une chose est certaine. Le petit chemin de fer départemental a fait bien des heureux dans la période qui a précédé la dernière guerre, et a rendu de grands services à la population de la région pendant l'occupation.

En dehors des usagers proprement dits, ceux qui ont pu se chauffer grâce au petit train et utiliser le ciment destiné au mur de l'Atlantique ne diront pas le contraire...

Jean FREYSSINET

Télégramme - 12-13 mai 1962



983. L'Aber-Wrach (Finistère). — La Gare



GUSTAVE GLAIZOT
1^{er} janvier 1841- 28 août 1915



Dans la liste des maires qu'a connus Landéda, il en est un qui émerge par la durée de son mandat.

Gustave GLAIZOT, en effet, administra la commune pendant 36 ans, du 26 octobre 1879 au 28 août 1915.

Homme d'avant-garde, il s'est efforcé au cours de ces années d'accompagner à Landéda le mouvement de transformation qu'a connu la France à la fin du 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème}.

Homme de progrès, aux idées "avancées" pour son époque, républicain, dans un environnement conservateur, il s'est investi dans tous les domaines.

UNE PROCESSION AU COUVENT DES ANGES

* * *

L'abbé CARIOU fut pendant 27 ans le chef spirituel de Lannilis (1682-1709) – L'histoire de cette commune le présente comme un prêtre proche de tous notamment des plus pauvres.

Plus encore que de la noblesse et de ses confrères du clergé local, l'abbé Cariou avait le souci des 2000 âmes qui formaient l'immense majorité de la paroisse. Et parmi elles, 400 pauvres auxquels il fallait fournir à la fois la nourriture spirituelle et temporelle. Certes les familles nobles et les familles aisées de la bourgeoisie et de la paysannerie remplissaient en général avec dévouement le devoir de charité. Il n'en restait pas moins que la tâche du Recteur était fort lourde, rendue encore parfois plus écrasante par l'inclémence du temps. L'été de 1692 fut très pluvieux et à la fin d'août la récolte n'était pas encore faite. Le 24 août la paroisse de Lannilis, dirigée par son Recteur, se rendit en procession au Couvent de Notre-Dame des Anges à l'Aber-Wrac'h pour implorer la Sainte Vierge¹. Par ailleurs la paroisse était classée zone côtière et très souvent y campaient des compagnies de soldats venues de partout, surtout lors des conflits avec les Anglais. Souci de plus pour le pasteur, chargé de veiller aux bonnes mœurs² et charge aussi puisqu'il était de tradition que les officiers fussent reçus à table dans les presbytères. A signaler aussi les épidémies et les noyades. Le Recteur devait apporter aux familles éprouvées les consolations de la religion. Ce fut le cas à Kerléas, en 1694, où Prigent Talarmein et sa femme perdirent en trois jours, 13, 14 et 15 mars, trois de leurs enfants, Laurence, 6 ans, Jacqueline, 2 ans et Goulven, 3 semaines, le cas aussi le 2 mars 1688 où trois cultivateurs de Gouéled ar Barrez, partis à la coupe de goémon, se noyèrent ensemble près de Lampaul-Ploudalmézeau. C'étaient Nicolas Conq, de Kerzraon, François et Bernard Cloarec, 23 et 21 ans de Kerguisquin. La même année, le 6 octobre, c'était Jean Thomas, de Kerdalzou, qui se noyait près de Ploudalmézeau.

L'abbé Alain Cariou gouvernait Lannilis depuis près de 28 ans lorsque parvenu à l'âge de 72 ans et sentant ses forces décliner il songea à démissionner. Il obtint d'abord comme auxiliaire puis comme successeur son neveu, l'abbé Guy Martin, également originaire de Commana. L'Evêque de Léon venait à peine de ratifier cette décision que l'abbé mourut en odeur de sainteté dans son presbytère le 17 novembre 1709. Il fut enterré à l'église dans la chapelle Notre-Dame de Pitié.

Yves Nicolas.

¹ C'est au retour de cette procession que fut bénie une cloche destinée au chœur de l'église et qui reçut les prénoms de Renée-Joseph.

² On signale en 1696 la présence à Lannilis des compagnies de MM. De Lespinay et du Tertre. Inutile de dire que plusieurs Lannilisiennes se laissèrent prendre aux charmes des militaires dont plusieurs convolèrent en l'église de Lannilis. En 1702, c'est un détachement de la ville de Morlaix qui campe à Lannilis.



Ces bateaux qui ont porté le nom :

ABER-WRACH

1. - Goélette (1769-1773)

Cette goélette dont on ignore le lieu de construction et les caractéristiques apparaît dans les états de la flotte de 1769 et n'y figure plus en 1774. Appelée aussi brigantin elle est rangée au nombre des gabares "qui ne sont propres que pour le cabotage et non pour la guerre" ; mais ces petits bâtiments convenaient fort bien à l'instruction des officiers.

Affectée au port de Brest, elle fut utilisée par le service des côtes et notamment pour des travaux de sondage.

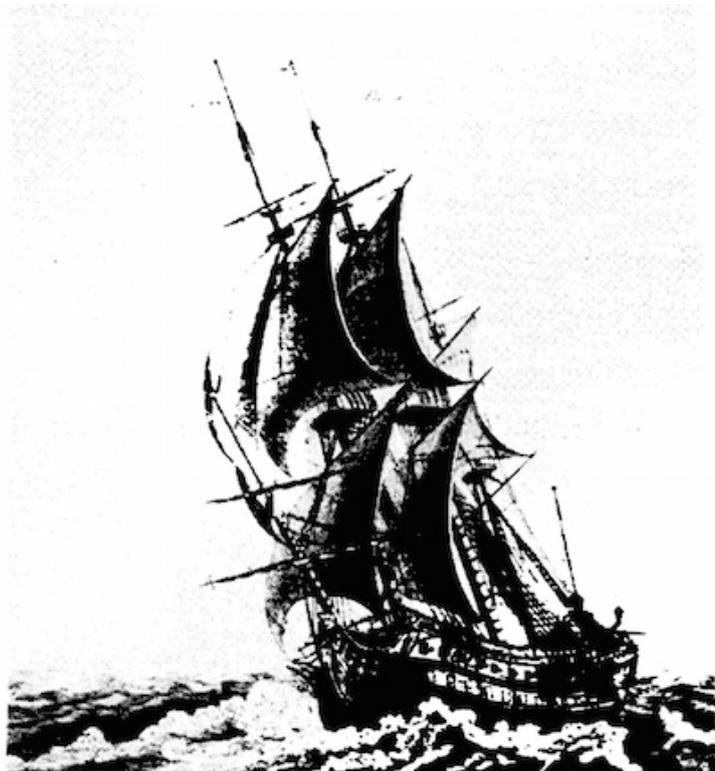


Au cours de sa brève carrière elle fut armée trois fois. Du 12 novembre 1769 au 29 janvier 1770 et du 29 juin au 10 novembre de la même année sous le commandement du Lieutenant de vaisseau Yves-Joseph KERGUELEN-TREMAREC qui se rendit célèbre par ses explorations des terres australes et sa vie agitée. Promu Contre-Amiral en 1793, il mourut à Lorient le 3 mai 1797.

Pendant son troisième armement (1^{er} juin-8 novembre 1771), l'Enseigne de Vaisseau Louis Bon Jean de la COULDE de la BRETONNIERE en exerça le commandement. Si cet officier n'a pas connu la célébrité de son prédécesseur il n'en a pas moins attaché son nom à la création du port de Cherbourg ; la mission qui lui fut confiée (16 mars au 10 novembre 1776) de reconnaître la côte de France depuis Dunkerque jusqu'à Granville, en vue du choix de l'emplacement d'un port de guerre, est l'origine des travaux entrepris peu d'années plus tard à Cherbourg.

2. - Ponton (1865-1874) Ex MINERVE

Un vaisseau de 74 canons construit sur les plans de l'Ingénieur SANÉ et ordonné en 1807 sous le nom de la **COURONNE**, fut mis sur cale le 13 janvier 1812 à Rochefort ; rebaptisé le **GLORIEUX** pendant les Cent Jours, puis le **DUC DE BERRY** en 1815, le vaisseau ne fut lancé que le 18 juin 1818 ; il reprit le nom de **GLORIEUX** le 9 août 1830 ; il fut décidé en janvier 1832 de le transformer en frégate et de le rebaptiser la **MINERVE**. Il fut rasé d'une batterie et transformé à Brest en 1833-1834.



Ses dimensions approximatives, après transformation, étaient :

- longueur de flottaison : 55 m
- largeur : 14m50
- tirant d'eau AR : 7m50
- déplacement : 2500 Tx
- surface de voilure : 2000 m²
- effectif : 15 officiers et 550 hommes
- armement : 32 canons de XXXVI et
22 caronades de XXX

Le vaisseau le **GLORIEUX**, le **DUC DE BERRY** ne fut pas armé.

La **MINERVE** fut armée à Brest le 16-10-1836 et partit le 2-3-1837 comme bâtiment-amiral de la division du Brésil et de la Plata et après trois ans de campagne rentra à Brest le 5-4-1840 et y fut désarmée le 11-5-1840.

Réarmée à Brest le 29-9-1840 la **MINERVE** est envoyée en Méditerranée puis en 1841 à Madagascar et à l'île Bourbon d'où elle rentre à Toulon dans l'été 1842 et y est mise en disponibilité.

Réarmée à Toulon au début de 1843 elle devient bâtiment amiral de la Station du Levant de 1844 à 1846.

Après une nouvelle période en Commission de port à Toulon du 15-7-1846 à août 1848 elle réarme comme bâtiment-école des matelots canonnières le 6-8-1848. Elle désarme momentanément le 15-11-1849 à Toulon pour recevoir des modifications, remplacée pendant ce temps comme école de canonnage par l'**IPHIGENIE**.

Ayant repris au 1-1-1850 son service d'école, la **MINERVE** fait une croisière d'instruction dans l'Atlantique, visite Lisbonne et se rend au début d'août 1850 à Cherbourg où elle prend part à la revue navale du 6-9-1850 passée par le Prince-Président. En novembre 1850 elle arbore le pavillon du nouveau commandant de la Station du Levant qu'elle doit conduire au Pirée où il passera sur la **PANDORE**. Partie de Brest le 28-11-1850, la **MINERVE** en perdition dans un ouragan le 6-12-1850 rentre à Brest le 14-12-1850 avec de graves avaries. On décide alors de la remplacer par l'**URANIE** sur laquelle l'école de canonnage est transbordée le 1-5-1851 et la **MINERVE** est définitivement désarmée à Brest.

La **MINERVE** est condamnée à Brest le 12 décembre 1853 et conservée comme ponton. En 1865, au moment du lancement d'une nouvelle **MINERVE**, elle est rebaptisée **l'ABER-WRAC'H** et continue à être utilisée comme ponton dans les bâtiments de servitude de Brest jusqu'en 1874 date de sa condamnation définitive et de sa démolition.

Amiraux dont elle a porté la marque :

C.A. LEBLANC du 16-10-1836 au 11-4-1840, Brésil la Plata.

C.A. TURPIN, 1844 à 1846 – station du Levant.

C.A. MONTAGNES DE LA ROQUE, 15-11-1850 à 4-1-1851, Brest et Golfe de Gascogne (devant se rendre à la Station du Levant)

Commandants :

C.V. KERDRAIN, 16-10-1836 à 28-8-1840, Brésil et la Plata

C.V. LE GRANDAIS, 29-9-1840 à 8-11-1842, Méditerranée et voyage à l'Ile Bourbon.

C.V. ROLLAND, 17-1-1843 à 25-10-1845 : Toulon et Station du Levant.

C.V. DUCAMPE DU ROSAMEL, 26-10-1845 à 1846 : Toulon et Station du Levant

C.V. GUYET, 1846 – Toulon

C.V. ALLIEZ, 1846 – Toulon

C.C. MASSIOU :

C.C. PAUL : 1847 – Toulon

C.C. POULAIN :

C.V. DEGENES, 6-8-1848 à 12-10-1848 – Ecole Canonage.

C.F. RATAILLOT, 12-10-1848 à 1-1-1850 – Refonte Toulon.

C.V. DEGENES, 1-1-1850 à 16-8-1850 : Ecole Canonage

C.V. GOUBIN, 16-8-1850 à 1-5-1851 :

3. – Remorqueur (1890-1935)

Une dépêche ministérielle du 24 mars 1886 prescrivit de faire l'étude d'un petit remorqueur à vapeur destiné à remplacer les canonnières faisant le service de la rade de Brest.

Le Sous-Ingénieur BONVALET présenta un projet qui, après diverses modifications, fut adopté en 1889.

Le 13 novembre, marché fut passé avec la Société des Chantiers et Ateliers de la Gironde à Bordeaux.

Mis à l'eau le 16 décembre 1890, **l'ABER-WRAC'H** quitta Bordeaux pour Brest, le 26.

Ses caractéristiques étaient les suivantes :

Longueur : 26 m.
Largeur : 5 m.
Tirant d'eau : 1m75.
Déplacement : 92Tx.
Machine Compound de 170, puis 200 CV.
Vitesse : 10 nœuds environ.
Effectif : 11 hommes.

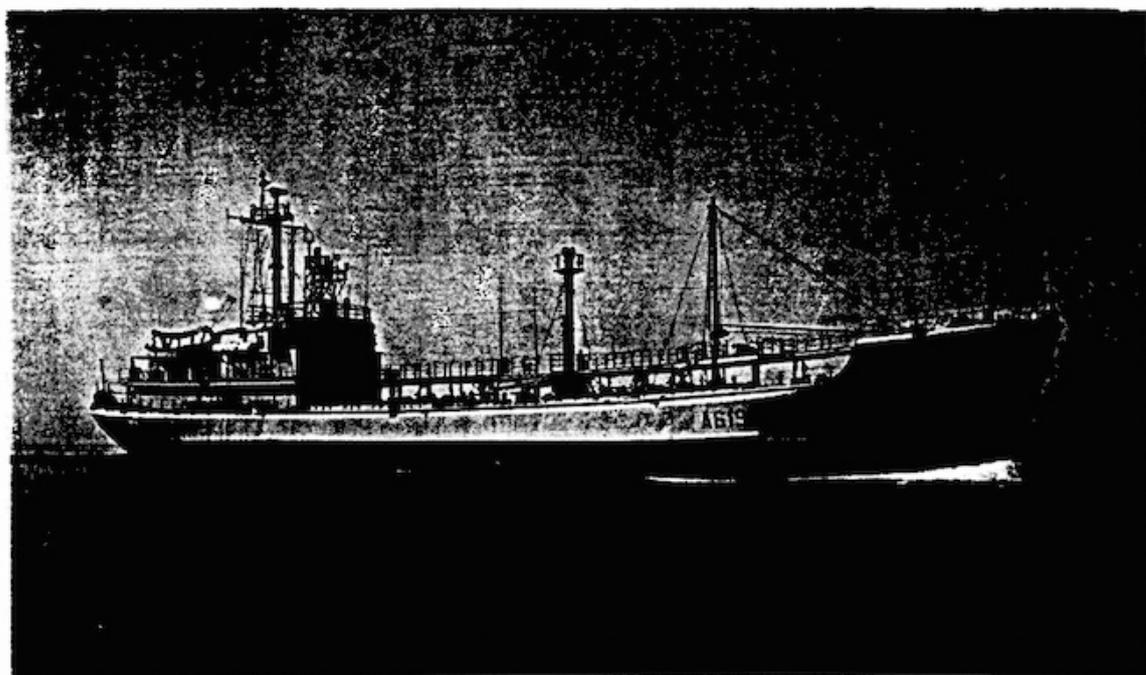
L'**ABER-WRAC'H** fit toute sa carrière à Brest, utilisé comme remorqueur et assurant le service des bâtiments écoles.

Condamné le 18 février 1935, il fut remis aux Domaines et vendu le 6 mai au prix de 872 francs.

4. – Remorqueur (1938-....)

Mis en chantier en 1938, dont il n'a été retrouvé aucune trace dans les archives.

5. – Pétrolier caboteur



"ABERWRACH"

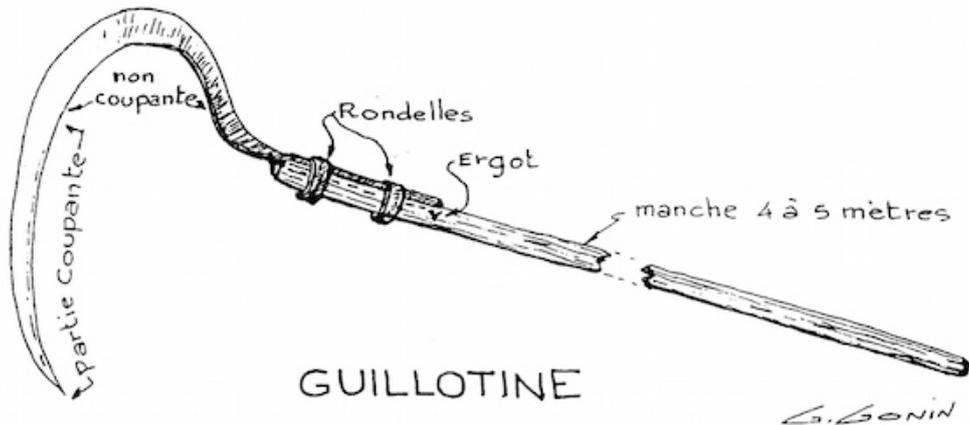
Mis sur cale le 26 novembre 1962 à l'arsenal de Cherbourg. Mis à flot en 1963, en service en 1964. Destiné au transport d'essence d'avion et au ravitaillement en rade des bâtiments de tous types.

- Notice BRO 400
- Revue "Col Bleu"

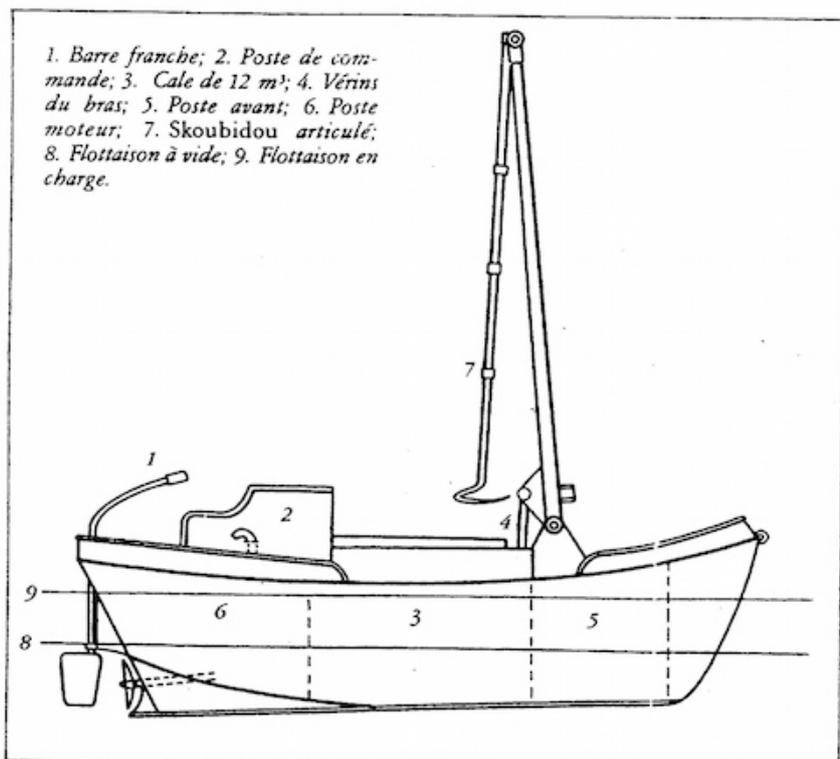
Archives de la marine - Brest

LE SKOUBIDOU

Les goémoniers qui utilisaient la "guillotine" pour récolter le goémon recherchaient un moyen leur permettant de diminuer leur peine.



Les goémoniers expérimentaient toutes les solutions possibles. Sur le principe des chignoles, on essayait de fabriquer des *skoubidou*s avec manivelles et engrenages. Chaque expérimentateur comptait dans ses relations un voisin, un camarade ou un parent qui était plus ou moins ingénieur ou mécanicien et auquel il pouvait demander conseil. C'est ainsi que Joseph Thomas, de Landéda, rencontre un beau jour Yves Kerebel à Lampaul-Plouarzel. Joseph Thomas, goémonier l'été, a pour activité complémentaire d'hiver la vente ambulante de fruits et en particulier de pommes. Connu sous le nom de *Job an avalou*, il parcourt ainsi tout le Bas-Léon. Yves Kerebel, ingénieur dans une maison d'accastillage pour la marine et la navigation fluviale, passe ses vacances à Lampaul d'où il est originaire. En lui vendant des fruits, Joseph Thomas expose à l'ingénieur les problèmes posés par la mécanisation de la récolte et en particulier par la réalisation d'un *skoubidou* mû hydrauliquement. Yves Kerebel s'intéresse à l'idée et, rapidement, propose une première série de plans. Les goémoniers font grise mine devant le projet : le mât qui soutient le *skoubidou* n'est ni orientable, ni articulé. Aux yeux de l'ingénieur, ces caractéristiques n'ont guère d'importance, il ne change pas son projet, l'essentiel étant pour lui de concevoir un crochet qui tourne régulièrement selon son axe, sans se mettre à valdinguer dans tous les sens.



Le Jean-Ogot dans sa première version. Vue latérale.

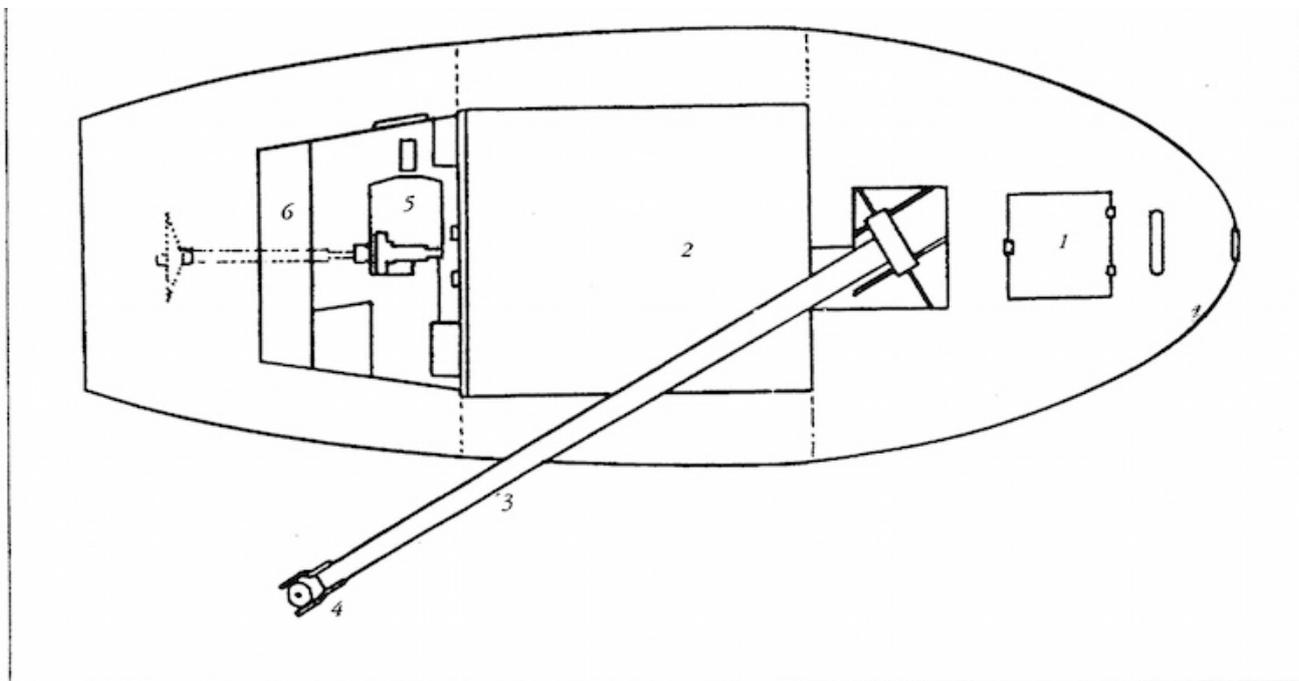
Longueur : 8,20 m

largeur : 3,20 m

jauge : 8,6 tx

propulsion : moteur MWM de 40 ch.

Jean Ogor est le nom d'un goémonier de Plouguerneau qui fut président du Syndicat de l'iode vers 1950.



Le Jean-Ogor, vu de dessus.

*1. Accès au poste-avant; 2. Cale;
3. Bras hydraulique en position de
pêche; 4. Moteur hydraulique;
5. Moteur de propulsion; 6. Banc
sur le réservoir.*

Le feu vert pour la réalisation d'un bateau est donné par le conseil général du Finistère en 1966. Le *Jean Ogor* est lancé durant l'été 1967. Construit en acier, il mesure 8,20 m de long et dispose d'une cale de 12 m³.

Le mât, mû par des vérins hydrauliques, porte à son extrémité supérieure un moteur hydraulique qui donne à la tige du *skoubidou* son mouvement de rotation. Quand le bateau est en pêche, le goémonier abaisse le mât. Le *skoubidou* plonge vers les laminaires. Dès que le crochet se met à tourner, il entortille les algues et, rapidement, les arrache de leur roche. Le goémonier le sait aussitôt au changement de régime du moteur. Le mât est relevé, il vient à l'aplomb de la cale ; on fait tourner le *skoubidou* en sens inverse, les algues se libèrent et tombent dans celle-ci.



LA PÉNURIE D'EAU EST POUR DEMAIN

Inégalités : dix pays se partagent environ 65% des ressources en eau potable

Mille deux cent millions de personnes dans le monde n'ont pas d'accès direct à l'eau potable. Des études menées par l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) révèlent qu'en Afrique les femmes et les enfants consacrent près de 40 milliards d'heures de travail par an à l'alimentation en eau potable de leur famille et de leur potager. Une meilleure répartition de cette matière première vitale sera l'un des enjeux majeurs du XXI^e siècle.

Paramètres

Dès à présent, l'inégalité est flagrante. Dix pays se partagent environ 65% des ressources en eau potable : en Amérique du Nord, chaque personne consomme en moyenne près de 10 000 mètres cubes d'eau potable par an. Ce ratio chute à 1 000 mètres cubes en Egypte et à 260 mètres cubes en Jordanie. Si l'on estime qu'une personne a besoin de 1 700 mètres cubes d'eau par an, près de vingt pays d'Afrique et du Moyen-Orient sont d'ores et déjà en situation de pénurie. Quatre millions d'enfants meurent chaque année des maladies véhiculées par de l'eau non potable.

Selon Ismaïl Serageldin, vice-président des programmes spéciaux à la Banque mondiale, les besoins en eau potable vont augmenter en même temps que la population qui devrait, d'ici cinquante ans, s'accroître de trois milliards de personnes au moins, principalement dans le tiers-monde.

En supposant que tous les paramètres de ce changement d'échelle démographique (consommation alimentaire stable par personne, irrigation agricole maîtrisée et supérieure de 40 % seulement à ce qu'elle est actuellement) soient cadrés, les besoins en eau potable "devraient néanmoins s'accroître de 17%". Mais "si l'on relâche un seul de ces paramètres, les besoins augmentent de 50%". Or, dans son état actuel, la planète est incapable de fournir pareille quantité d'eau potable.

Les conséquences écologiques de l'accroissement démographique sont redoutables : huit à dix milliards de personnes sur la Terre vont entraîner un accroissement des surfaces cultivables au détriment des forêts et de la diversité biologique de la planète. Une meilleure captation de l'eau de pluie par l'accroissement du parc de barrages existant ne sera pas sans conséquences sur l'écologie terrestre. Mais les problèmes ne concernent pas seulement l'agriculture. La

population urbaine va tripler à l'horizon 2030. Rien qu'en Inde, 360 millions de personnes seront urbanisées d'ici trente ans. Et l'alimentation en eau potable de ces mégapoles s'annoncent difficile.

L'eau est un **problème** global dont les solutions sont locales. Chaque région représente un problème **spécifique**. Mais de pistes existent pour d'éventuelles solutions.

En **premier lieu**, la monétisation de l'eau. Les grandes compagnies d'eau occidentales doivent être **encouragées** à investir dans la construction et l'entretien de réseaux de distribution d'eau dans le **tiers-monde**. La seule manière de les convaincre est de donner un prix à l'eau, même dans les **régions** les plus défavorisées, et de leur assurer un soutien de l'Etat pour le cas où les **populations n'auraient** pas les moyens de payer leur consommation. La recherche de tout progrès **technologique**, ensuite. L'agriculture, qui consomme 70% des ressources d'eau disponible **doit apprendre** à économiser. Une "*agriculture de précision*" est devenue possible. Ainsi, les **économies** réalisées dans l'utilisation des engrais par l'emploi du système satellitaire GPS (Global **positioning** system) peuvent être étendues à l'eau. Les agriculteurs exploitant de vastes **superficies** auraient ainsi les moyens de calculer leurs besoins en eau réels, parcelle par parcelle. **De même**, des recherches technologiques doivent être menées pour réduire le coût de la **désalinisation**. L'océan fournit des quantités d'eau illimitées, mais la désalinisation est extrêmement **coûteuse** en énergie.

Enfin, les **biotechnologies** devraient être mobilisées en vue d'un traitement des eaux usagées et de leur **réutilisation**. Les recherches menées en génétique n'interdisent pas d'espérer une mutation du **métabolisme** de certains végétaux pour les rendre plus résistants et réduire leur besoin en eau. **A terme**, rien n'interdit de croire qu'il sera possible de cultiver certaines espèces dans l'eau de mer.

Les pistes de recherche ne manquent donc pas. Mais leur efficacité risque d'être réduite si aucune **coordination des efforts** n'a lieu. C'est aux grandes organisations internationales comme la Banque mondiale ou l'Unesco, de mener le débat et de convaincre les gouvernements, comme les différents acteurs de la société civile, d'y participer. C'est notamment à cela que s'emploie M. Serageldin.

Yves Mamou

(Le Monde - 02 février 1999)

Amicale culturelle : 17 ans et une belle santé



Les adhérents de l'amicale culturelle de Landéda soutiennent le travail de l'association.

Créée en 1983, l'Amicale culturelle de Landéda affiche une belle santé et a marqué, pendant 17 ans, la vie de la commune. Les activités se décomposent en trois parties : les recherches et les écrits, les sorties et voyages culturels, les animations.

Depuis son origine, « Les cahiers de Landéda » en racontent l'histoire : à raison d'une parution chaque trimestre, le n° 68 vient de sortir. Ils sont une véritable mine pour qui veut s'informer des événements, des personnalités qui l'ont marquée depuis longtemps.

Les sorties culturelles d'une journée amènent chaque année les adhérents en Bretagne et en Normandie, comme à Saint-Malo, Combourg, Josselin ou Lorient. Le 11 septembre prochain, ils visiteront le bateau-musée « Victor-Pléven » à Lorient, Hennebont et le village reconstitué de Poul-Fétan. Les voyages sont aussi au programme, en France, en Dordogne, à Paris, où à l'extérieur : le Québec, le Maroc, la Turquie, la Sicile, la Crête. Du 18 au 25 mai de cette année, un tour à Malte est envisagé (renseignements au 02.98.04.93.87).

Précédés, à la création de l'association, par le salon des antiquités à L'Aber-Wrac'h, les puces, avec battages à l'ancienne, ont rythmé les étés. Toutefois, cette année, une pause est proposée.

L'amicale a été à l'origine de la création de la bibliothèque municipale en 1983. L'armoire à livres du début est devenue aujourd'hui une grande collection d'ouvrages et de cassettes empruntés par des adhérents de plus en plus nombreux.

La culture et le social sont indissociables pour ses dirigeants et des dons ont été régulièrement proposés au CCAS, à la SNSM, au sémaphore, à la bibliothèque.

Son assemblée générale, réunie dimanche, salle polyvalente, a permis de faire le bilan de ses activités et de constater la bonne santé de ses finances. Les membres sont une centaine; Suzanne Michel en est la présidente depuis 15 ans, Janine Cabon la secrétaire et Gaby Fichant s'occupe de la trésorerie.

Le Télégramme : 30.01.2001

- La cotisation reste fixée à 50 F
- Abonnement avec envoi par la poste : 120 F
- Activités :
 - 22 avril : Bourse aux cartes postales,
Foire toutes collections avec les cartophiles du Finistère
(après-midi)
 - 8-15 mai : Voyage à Malte
 - 10 juin : Salon des Abers
Artistes locaux
 - 9 septembre : Sortie culturelle
Lorient – le "Victor Plevén", Hennebont,
Poul-Fétan (village ancien)

L'Amicale est ouverte à tous et souhaite votre collaboration.



Exposition **Hommage
à Gustave Glaizot**



Suzanne Michel, présidente de l'Amicale culturelle de Landéda, présente le portrait de Gustave Glaizot.

28 Janvier
2001



Capitaine Cook

depuis 1877

UN HOMME DE CONVICTION, UNE MARQUE DE TRADITION

Qui ne s'est pas posé un jour cette question: « Pourquoi telle marque porte ce nom? »

Derrière chaque dénomination se cache toujours une histoire. Capitaine Cook n'échappe pas à la règle. C'est cette saga que nous allons vous conter maintenant. L'histoire d'un marin de légende, dont le nom a traversé les siècles pour devenir aujourd'hui celui d'une marque synonyme d'exigence et de qualité.



James Cook, l'explorateur (1728-1779)

Astronome, hydrographe et navigateur talentueux, James Cook est désigné pour mener de nombreuses expéditions: terres australes, cercle antarctique, détroit de Béring...

Il sillonne une bonne partie des océans, bravant mille périls, et fait tomber les mythes de l'époque: l'existence d'un continent austral providentiel et d'un passage navigable au nord-ouest entre l'Atlantique et le Pacifique.

XVIII^e siècle. L'époque est à l'exploration. Les équipages des navires affrontent des tempêtes, des naufrages mais aussi les maladies. La conservation des vivres pour ces longs voyages est cruciale. Soucieux de la santé de ses hommes, James Cook leur impose des règles d'hygiène à bord et met au point un procédé de préparation et de conservation des aliments pour lutter contre le scorbut: la célèbre marinade du Capitaine Cook est née !

Un siècle plus tard, Alphonse Canoville découvre les lois de la conservation alimentaire conçues par Nicolas Appert. Il les applique à la recette du grand marin et dépose en 1877 la marque de fabrication suivante: « Harengs de Dieppe marinés aux aromates extra-fins et au vin blanc par Honoré d'après le procédé du Capitaine Cook ».

De l'hommage au marin est née une grande marque de conserves alimentaires, pour qui l'aventure ne fait que commencer...

Reprenant le flambeau du navigateur, des hommes dotés du même tempérament, de la même volonté de conquête et d'innovation, nourrissent l'âme de l'entreprise pendant ce siècle.

Ainsi, Emile Chemin, au début du XX^e siècle, donne un nouvel essor à la marque Capitaine Cook: il développe et diversifie sa gamme avec la sardine, le maquereau et le thon. Riche de

son savoir-faire, Capitaine Cook aborde aujourd'hui le XXIème siècle en pleine forme, toujours fidèle aux valeurs de la mer et de l'illustre navigateur:

la soif de découverte, le souci de la perfection, le respect du travail des hommes...



de 1936 à nos jours, le Capitaine Cook changea de figure...



ancienne boîte, dite à décollage

En recherche permanente d'innovation pour faciliter l'ouverture des conserves, Emile Chemin dépose, le 14 mai 1903, le brevet d'invention de la célèbre clé réutilisable à volonté. La fameuse clé a maintenant cédé la place aux anneaux des boîtes à ouverture rapide.



le crochet du Capitaine Cook

En activité à Plozevet et Clohars-Carnoët, Capitaine Cook est implanté depuis plus de 100 ans en Bretagne. Fidèle à sa région, la marque soutient les exploits des enfants du pays, comme celui de Gérard d'Aboville lors de la traversée à la rame de l'océan Atlantique. Symbole de la conserverie traditionnelle, la marque Capitaine Cook appartient désormais au patrimoine culturel du XXème siècle.

La célèbre boîte est présente dans: le film « la grande illusion », la biographie d'Ernest Hemingway, l'album « l'homme à la tête de chou » de Serge Gainsbourg... etc...

Chaque espèce qui entre dans la composition d'une recette doit remplir un cahier des charges précis, pour répondre au niveau de qualité exigé par la marque. Dans la famille des thons, seuls le thon germon (aussi appelé thon blanc), le plus fameux des thons, et l'Albacore sont sélectionnés. Tous les ingrédients répondent à un cahier des charges gustatif précis. Au fil du temps, de nouveaux produits sont utilisés, de l'algue marine à la sauce Tex Mex, pour permettre aux recettes de s'adapter aux goûts des consommateurs.

Depuis sa création, Capitaine Cook est une marque de valeurs et de traditions, fidèle à un savoir-faire de préparation à l'ancienne de ses poissons. A l'époque, le travail s'effectuait à la main: les ouvrières découpaient la sardine avec un couteau, la plongeait dans la saumure, avant de la sécher à l'air libre. Frite, elle était ensuite préparée et disposée manuellement, avec ses condiments, dans la boîte...

120 ans après, ces gestes sont conservés, car Capitaine Cook prépare toujours ses poissons à l'ancienne: la découpe du poisson est toujours réalisée manuellement, les arêtes des sardines sont encore enlevées d'un coup de ciseaux... Chaque poisson est emboîté à la main, chaque ingrédient soigneusement positionné dans sa boîte. Ce savoir-faire se transmet de génération en génération, assurant la qualité et l'originalité de chacune des boîtes.

Capitaine Cook intègre aussi les évolutions technologiques les plus récentes dans le respect des principes qui ont fait sa renommée, ce qui assure la constance de la qualité.



Hermétiquement closes, les boîtes sont stérilisées. La technique d'appertisation est le seul procédé de conservation autonome, indépendant des conditions extérieures, conçu pour préserver les qualités naturelles et nutritionnelles des aliments. Ceux-ci se bonifient avec le temps, car le conditionnement en conserve permet au poisson de s'imprégner des sauces et des ingrédients.

Ainsi, comme le bon vin, la boîte se bonifie avec le temps et prend du galon en vieillissant. La boîte de sardines millésimées à l'huile d'olive, affinées pendant un an chez Capitaine Cook en est le meilleur exemple!

Cet article est extrait d'un livret publicitaire réalisé par la société Capitaine Cook, avec leur aimable autorisation. Il nous permet d'attirer votre attention sur une activité qui fut très florissante dans le Finistère avec un nombre innombrable de conserveries de poissons (Quelqu'un en a-t-il fait le recensement?). Elle est une des trois ou quatre survivantes (avec Courtin à Concarneau) qui a traversé le siècle. Aujourd'hui elle appartient au groupe Intermarché, et son avenir paraît bien assuré.

Si Pierre Tchernia est l'un des plus grands collectionneurs connu de boîte de sardines, qui peut me faire l'inventaire, photocopié, des cartes postales existantes sur le Capitaine Cook, et surtout, car c'est l'époque, des conserveries Emile Chemin à Plozevet et Doëlan ? Collectionneurs du sud-Finistère recherchez dans vos albums...

Le directeur actuel de Capitaine Cook (Mr Bohé) souhaite établir un dossier constitué de photocopies des cartes existantes. Il existe un projet de livre, certains documents pourraient, à sa demande et sous réserve de l'accord du collectionneur concerné selon des modalités à définir, être sollicités pour reproduction... Un tel ouvrage va dans le sens de ce que nous réalisons, et, au même titre que le livre sur les Abris du marin, il pourrait constituer une source riche de renseignements.

Je remercie les personnes qui voudront bien m'adresser des photocopies de cartes, des cartolistes, des renseignements et toutes autres précisions sur le sujet, en me précisant s'ils acceptent ou non de communiquer avec la société Capitaine Cook, soit par mon intermédiaire, soit en direct si nécessaire.

Je pense même que si le sujet a plu, que deux autres possibilités d'articles s'ouvrent dans ce bulletin, la cartoliste illustrée des CP Emile Chemin, et l'inventaire (par communes) des conserveries du Finistère ayant existé... vaste programme!

Jean QUINUIS - CARTOQUEST -

GRS

Coupe et championnat de France de Nationale A à Mulhouse **Camille Boissel (Landéda)** **3^e en avenir**



Camille Boissel, médaille de bronze en catégorie Avenir en Alsace : une excellente performance. (Photo Yvan Breton)

« Elle est jeune et elle se rendra surtout pour apprendre à Mulhouse. L'application d'un nouveau code de pointage nous rend très prudents » déclarait son entraîneur, Malou Souloumiac.

La 3^e place obtenue en catégorie avenir, ce week-end en Alsace, par Camille Boissel (GDT Landéda) a donc fait l'effet d'une belle surprise. Classée première aux engins et au cerceau, celle-ci s'appropriera la seconde place à la corde et la quatrième en mains libres, la médaille d'or revenant à Mélodie Rey (Thionville).

En juniors, Angélique Thépaut et Marie Souloumiac (GRS du Ponant) ont dû se contenter des 22^e et 26^e places, alors qu'Enora Madec se classait au 21^e rang de la compétition se-

niors nettement dominée par Aurélie Lacour (Corbeil). « Je n'étais pas sur place et j'attends d'en savoir plus sur la prestation d'Enora, car je pense qu'elle peut faire beaucoup mieux » commente Malou Souloumiac.

- **Avenir** : 1. Mélodie Rey (Thionville) 47,260 pts; 2. Audrey Schmidt (Holtzheim) 45,060 pts; 3. Camille Boissel (GDT Landéda) 45,010 pts.

- **Espoirs** : 1. Alexia Provenzani (Vence) 72,160 pts.

- **Juniors** : 1. Laurie Mazurie (Saint-Malo) 77,100 pts; 15. Marion le Moullec (Orléans) 68,900 pts; 22. Angélique Thépaut (GRS du Ponant) 66,050 pts; 26. Marie Souloumiac (GRS Ponant) 63,600 pts.

- **Seniors** : 1. Aurélie Lacour (Corbeil) 91,800 pts; 2. Jennifer Wolff (Strasbourg) 85,300 pts; 3. Fan'ny Cesarrotto (Evry) 79,500 pts; 21. Enora Madec (GRS Ponant) 68,800 pts.