



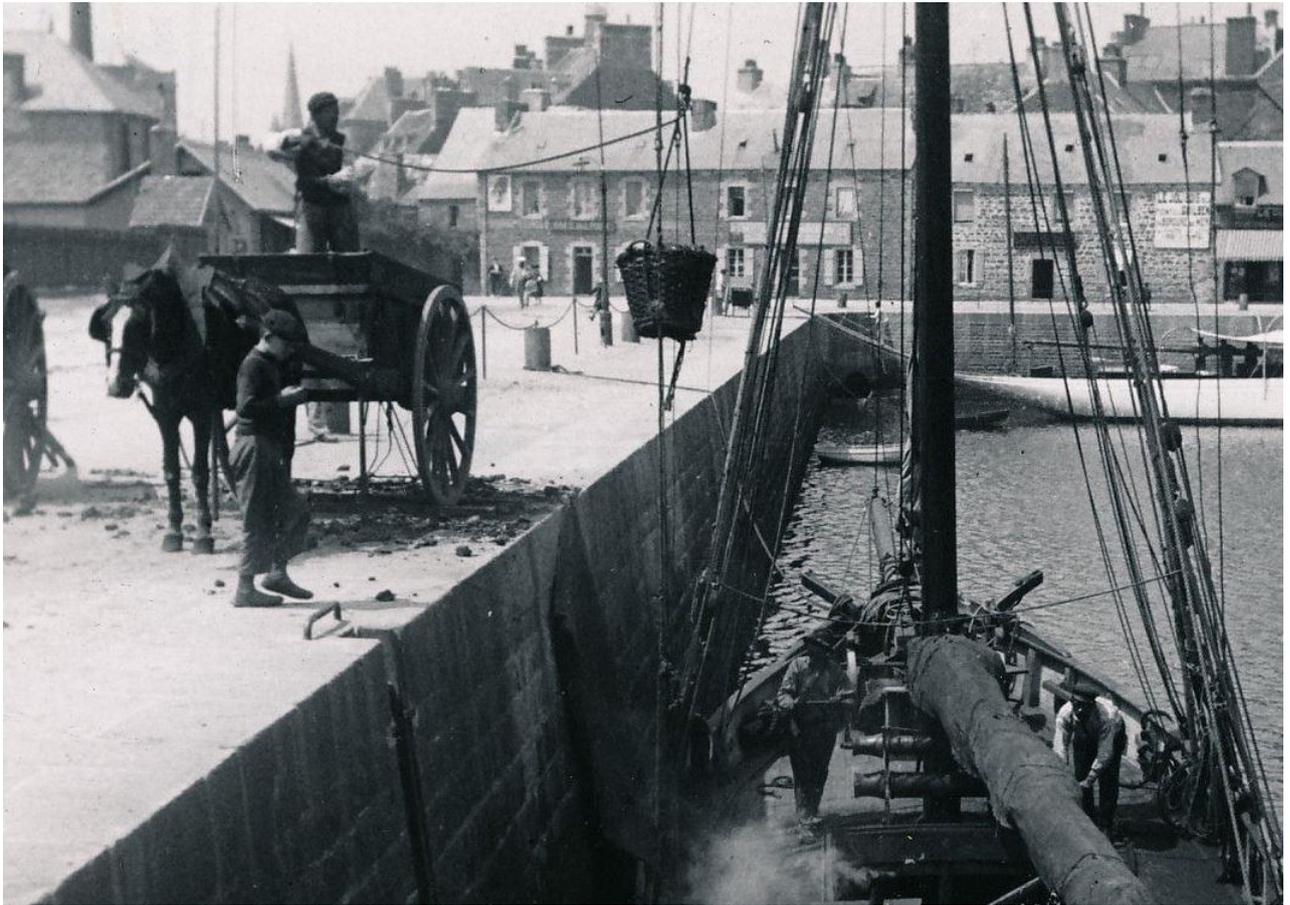
Un sloup de cabotage déchargeant du charbon au port de Paimpol



Les photographies anciennes du port de Paimpol le montre souvent les bassins avec un grand nombre de goélettes islandaises désarmées pendant l'hiver, celle-ci, certainement prise en été, montre un aspect différent du port, avec son activité de cabotage. Cette photographie, d'un auteur anonyme certainement datée entre 1900 1914, nous montre une scène bien courante du cabotage : un sloup déchargeant du charbon. Ce sloup de cabotage, non identifié est de taille moyenne une coque de 15 à 16 m de long ayant un port en lourd (capacité de charge) de 40 à 50 tonnes. Il est gréé en sloup à mât de flèche comme nous le montre des galhaubans écartés par les barres de flèche. L'équipage est de 4 hommes : le capitaine , maitre au cabotage deux matelots et un mousse .



Histoire maritime de Bretagne Nord

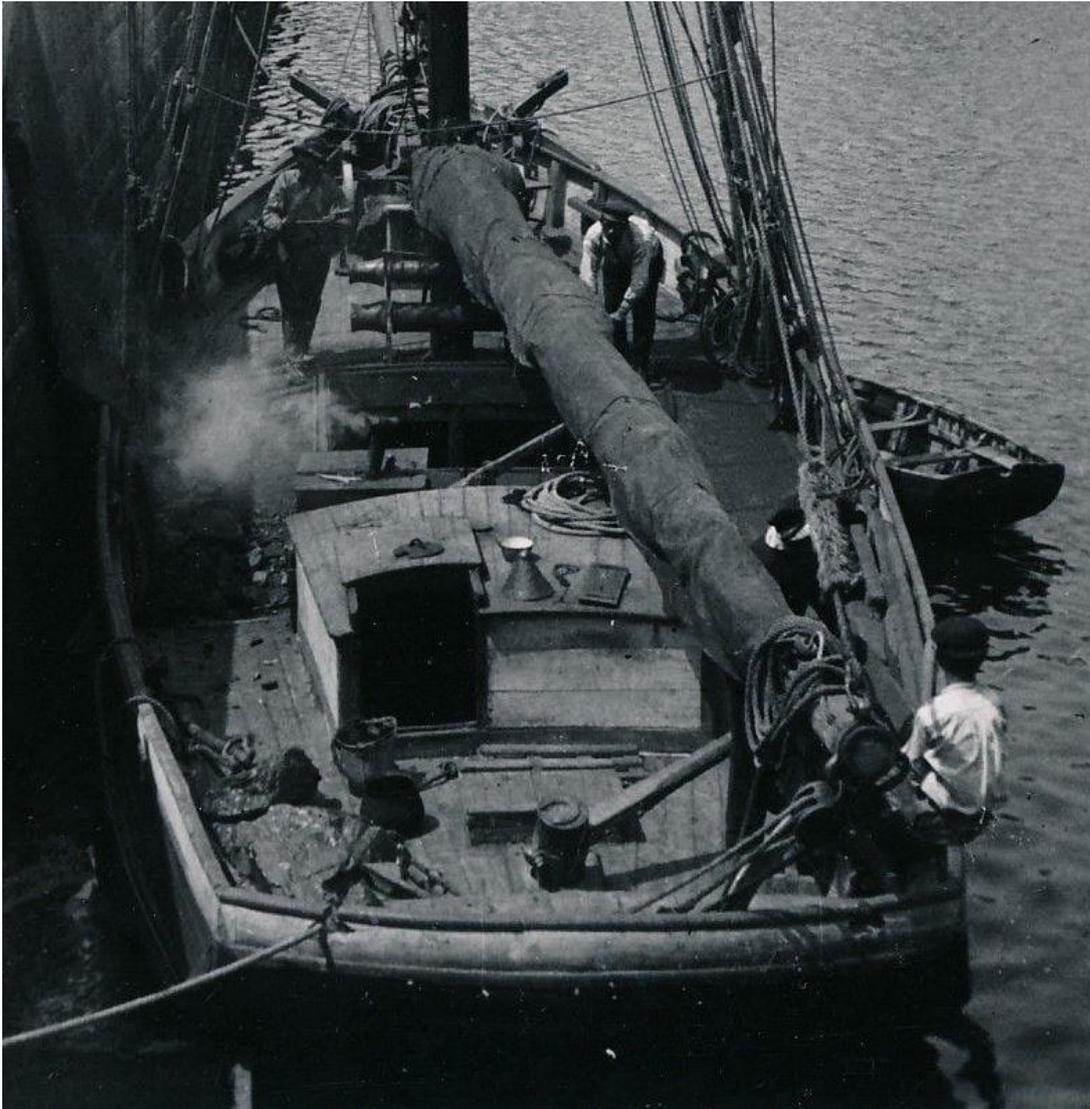


Le sloup vient de Cardiff, Swansea ou d'un autre port du pays de Galles avec un chargement de 50 ou 60 tonnes de charbon en morceaux brut d'extraction, stocké en vrac dans la cale. Pour ce déchargement la voile est protégée de la poussière de charbon agressive pour les voiles, par un étui, nom donné par les marins du cabotage au taud. Une toile est amarrée le long du quai pour éviter que du charbon tombe dans le bassin.

Le déchargement est à la charge de l'équipage : Un homme, dans la cale, charge à la pelle de grands paniers en osier, sur le pont deux hommes, dont le capitaine, virent les paniers hissés grâce à une corne de charge au treuil situé juste derrière le mât. Les paniers sont déchargés dans les charrettes par un homme employé par le négociant acheteur du chargement, un enfant sur le quai est prêt à aider à ramasser les morceaux tombé sur le quai en échange de quelques bouts de charbon qu'il ramènera fièrement à la maison.



Histoire maritime de Bretagne Nord



Assis sur le plat-bord à l'arrière le mousse du bord se prend une pause, il a préparé le repas qui est en train de cuire sur le poêle ou cuisinière en fonte à l'abri dans un minuscule roof, l'on voit sur bâbord en arrière du panneau la fumée sortir par le tuyau de poêle et traîner quelques ustensiles de cuisine. Plus en arrière, le roof de la chambre est très simple avec sa descente sur la gauche son capot à glissière. Entre le roof et la barre un petit panneau sur le pont donnant accès à une soute. La barre franche est toute simple emboîtée dans la mortaise de la mèche de safran cet assemblage est renforcée par une ferrure boulonnée. Cloué sur la tête de la mèche un fer à cheval comme porte bonheur. Le long du bord le canot, outil indissociable du voilier de cabotage, pour débarquer l'équipage, porter une aussière ou une ancre à jet ou remorquer le sloup à l'aviron. Détail plus surprenant sur un sloup de cette taille, à l'avant de chaque bord un bossoir d'ancre, bien pratique pour mettre à poste de mer les ancres à jas, les bossoirs sont courant sur des voiliers plus important

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



Quittons la voile de travail pour passer à la voile de plaisance, au fond du bassin un magnifique yacht, gréé en yawl et à la coque peinte en blanc l'équipage refait certainement les vernis de la claire voie à l'abri d'un taud. En Bretagne nord les ports à bassins sont rares et les yachts les utilisent pour éviter l'échouage à chaque marée. Les régates de Paimpol sont connues et avant 1900 certains chantiers paimpolais construisaient des yachts comme le chantier Laboureur ou le chantier Pilvin.

Pour en revenir à notre sloup, de nombreux port de la côte de Bretagne nord armaient ce type de sloup, on en retrouve au Légué, à Saint-Malo. Avant 1900, les capitaines armateurs de la presqu'île de Pleubian armaient souvent des sloup puis ils se sont orienté vers des unités plus grandes : dundées et goélettes assurant un fret du double ou du triples de celui les sloups avec un nombre d'hommes d'équipage à peine plus important.

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

