



Histoire maritime de Bretagne Nord

Sloup « courrier de l'île de Batz » 1877



Le courrier de l'île de Batz dans le chenal vers 1903 à bord le patron à la barre un matelot en avant du mât et deux iliennes en coiffe au milieu du bateau (Coll personnelle)

Contexte

L'île de Batz est proche du continent et le chenal de l'île de batz entre l'île et Roscoff n'est pas très profond et est parsemé de dangers. En grande marée, à basse mer, l'estran s'étend sur une distance importante et le chenal bien réduit. Le passage entre l'île de batz et le continent a toujours été assuré par des iliens armant des petits bateaux. Vers 1900, on peut distinguer, trois types de bateaux des petits canots, plus ou moins long assurant le passage par beau temps à la voile et à l'aviron, ces canots jaugeant de 0,5 à 2 tonneaux étaient appelés localement péniche. Des sloups, de 6 à 7 m jaugeant aux alentours de 4 tonneaux assuraient le passage toute l'année des passagers des marchandises utiles à l'île et des productions agricoles iliennes. Et enfin des bateaux un peu plus gros jaugeant 10 tonneaux ou plus, bateau creux à arrière pointu également gréé en sloup et appelé localement gabare, ces bateaux sont plus dédiés au transport des marchandises, production agricole, goémon sec ou goémon épave et à la « pêche » du sable. Cette monographie porte un bateau du second type, un sloup de passage de l'île de Batz. Ce type de bateau gréé en sloup semble assez ancien en 1864 on en trouve déjà plusieurs à l'île, en 1870 le gréement de sloup cohabite avec le gréement de flambart avec ses deux mâts et ses voiles au tiers. Les bateaux à deux mâts vont disparaître par contre les sloups de passage vont perdurer, Ils se transforment avec l'arrivée des moteurs dans les années 30 les tonnages augmentent et c'est seulement dans les années 50 et 60 qu'ils sont remplacé par des vedettes en bois. Le bateau étudié est l'exemple même d'un sloup de passage d'avant la motorisation.

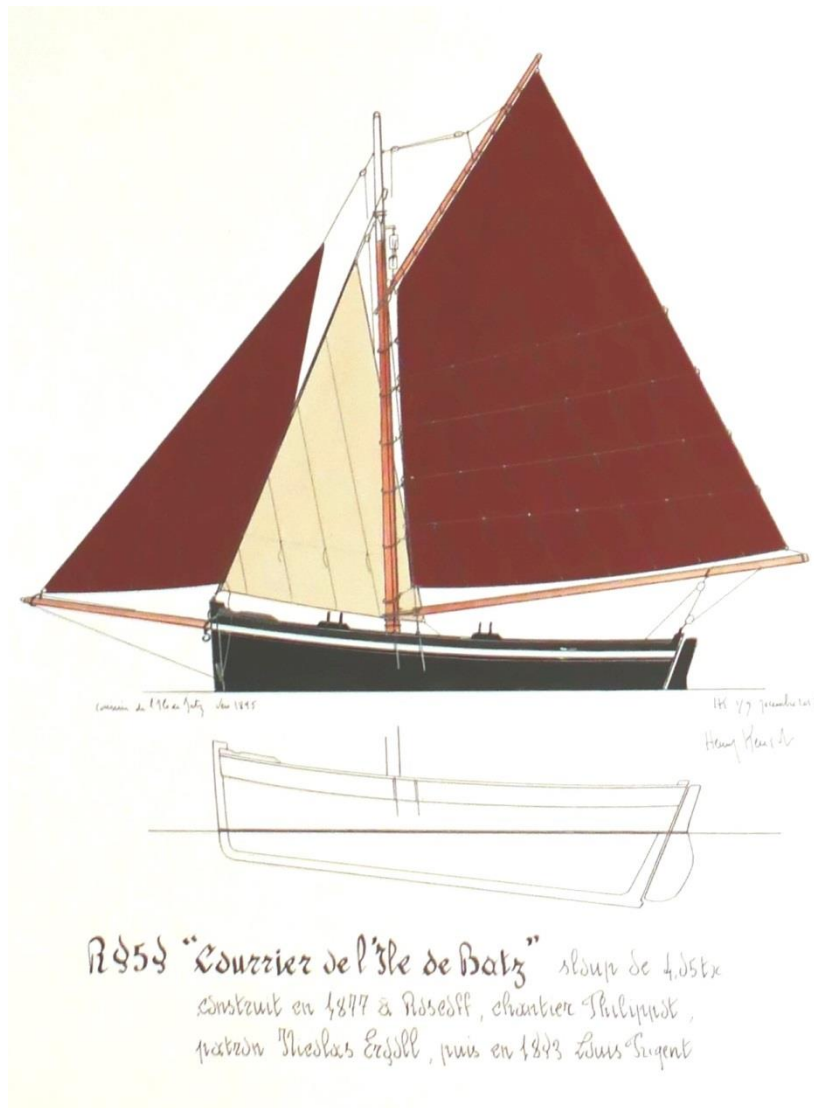
Mars 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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





Histoire maritime de Bretagne Nord



Peinture d'Henry Kerisit spécialement réalisée pour cette monographie (Coll personnelle)

Sloup « Courrier de l'île de Batz » 1877 :

Coque :

La coque de ce petit sloup est assez élégante avec des formes à la fois rondes et tendues. Le tirant d'eau est modéré pour naviguer entre les cailloux du chenal, la quille est modérément en différence mais suffisamment pour assurer une bonne manœuvrabilité. L'étrave est quasiment verticale et l'étambot présente une quête modérée. La tonture est plus prononcée que celle des cotres de Carantec plus récent. Le franc bord est assez important, ce sloup doit avoir de la marge pour embarquer de nombreux passagers ou quelques tonnes de pomme de terre de l'île de Batz.

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



Histoire maritime de Bretagne nord

Été 1896 Roscoff à la cale du Vil, le petit port du passage de l'île de Batz ces deux photos montre le départ du Courrier de l'île de Batz, de la cale de mis-marée par petit vent de sud



Histoire maritime de Bretagne nord

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

Les dimensions en douanes du « Courrier de l'île de Batz » sont les suivantes :

Longueur : 6,67 m (mesure prise du dedans de l'étrave au-dedans de l'étambot)
Baux : 2,37 m (mesure de la largeur maximum prise à l'intérieur de la membrure)
Creux : 1,20 m (hauteurs intérieures)

En extrapolant sur le dessin d'Henry Kerisit on obtient les dimensions suivantes :

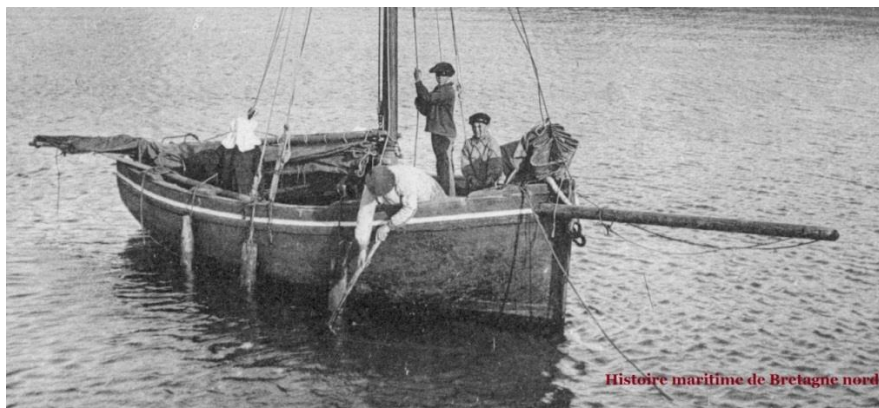
Longueur coque : 6,96 m (longueur totale de la coque entre perpendiculaires à la flottaison)
Baux 2,51 m (largeur max extérieure)
Tirant d'eau : 1,10 m



Histoire maritime de Bretagne nord

Le bateau vient de quitter la cale, un matelot fait tourner le bateau en poussant avec la gaffe un autre matelot est prêt à hisser la grand-voile avec les deux drisses le patron a préparé la grand-voile et va passer de l'autre côté des espars

C'est bien sûr un bateau creux avec un plancher intérieur. Son aménagement est simple à l'avant du mat pas de pontage mais un petit banc très à l'avant pour y fixer le bout dehors un solide banc forme étambrais pour le mat, sur l'arrière un banc forme une petite chambre avec un petit pontage sur l'extrême arrière, ce petit pontage permet de mettre à l'abri quelques outils, le panier du repas du patron et du matelot, la boîte ou le bambou avec le rôle d'équipage.



Histoire maritime de Bretagne nord

Vers 1903 au port du vil à Roscoff une ilienne en coiffe est assise sur le banc les défense semble être de simples morceaux de bois

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

Une solide préceinte ceinture le bateau. Il y a 3 toletières de chaque bord pour la marche à l'aviron. Sur les toletières de l'avant sont lovés les orins de mouillage. Il a apparemment trois avirons à bord, deux sont rangés sur tribord et un sur bâbord. Chose étonnante, on ne voit pas de trou de godille en haut du tableau.

A l'avant formant chaumard, une pièce de bois est clouée de chaque bord sur la lisse de plat-bord.



Le crochet de corps-mort et son estrope fourrée capelée sur l'étrave et le bout dehors traversant la préceinte

A l'avant le crochet de corps mort, la photo de 1896 de ce bateau est la source la plus ancienne montrant cette spécificité ilienne, capelé sur l'étrave l'estrope en cordage fourrée du crochet forgé de corps-mort le crochet est alors perpendiculaire à l'axe du bateau.

La coque est entièrement peinte en noir à l'exception d'un large liseré blanc sur le haut de la préceinte, Peint sur le tableau arrière à bâbord le nom « Courier » à tribord « Roscoff » quartier maritime jusqu'en 1904. Le courrier de l'île de Batz à le numéro 959 du quartier de Roscoff son immatriculation est donc R 959, Armé au bornage il n'a pas l'obligation de l'afficher contrairement aux unités de pêche Ce numéro n'est ni peint sur la coque ni peint sur la voile, ce qui ne facilite pas l'identification des bateaux de passage de l'île.

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



Histoire maritime de Bretagne nord

Le patron est debout sur le petit pontage arrière, la barre entre les jambes et tient l'écoute de grand-voile à la main, le gui est bas et l'on comprend bien la mise en garde récurrente du patron pour les passagers « attention les têtes »

Voilure et gréement :

La voilure est bien caractéristique des sloups du secteur Roscoff, baie de Morlaix. Avec une grand-voile bien apiquée de surface importante, une grande trinquette et un foc qui n'est pas toujours envoyé Ce sloup n'a pas de flèche. L'extrapolation sur le dessin d'Henry Kérisit donne les surfaces suivantes :

Grand-voile :	24,5 m ²
Trinquette :	7,7 m ²
Foc :	8 m ²
Surface totale :	40.2 m ²

Sur les photos les 3 voiles sont tannée et semblent assez foncée, Henry Kerisit a choisi de le représenter avec une trinquette neuve encore écrue, c'est souvent au bout d'une saison que le patron tanne la voile pour la première fois.

Le gréement dormant est simple, le mat est soutenu par un étai sur l'étrave et deux haubans de chaque bord sur cadènes extérieures le capelage des haubans est assez haut sur le mât, l'œil de l'étai se capelle sur le même capelage et n'est pas bloqué par un taquet cloué sur la face arrière du mât. La ride de haubans est simplement des tours de cordage entre la cosse terminant le hauban et la boucle de la cadène.

Le grand mat a la fusée peinte en clair et la tête de mât forme une boule. Le bout dehors est vraiment très simple, il passe dans un trou de la préceinte sur tribord sa fixation sur le banc



Histoire maritime de Bretagne Nord

n'apparaît pas dans les documents iconographiques mais c'est certainement une ferrure très simple. Le bout-dehors peut être simplement rentré.



Détail du tableau, de la ferrure d'écoute, on ne voit pas si la partie de la barre s'insérant dans le gouvernail est une barre de fer

Toutes les poulies sont estropées en cordage sur cosse ronde en fer.

La grand-voile est à bordure libre et comporte 3 bandes de ris, la bosse d'écoute du premier ris est en place sur les clichés, le gui vient s'articuler sur le mat par un croisant reposant sur un taquet circulaire cloué sur le mat. La drisse de mat est un palan deux brins avec une poulie simple en haut frappé sur une ferrure assez courte et une poulie simple à croc frappé sur un piton du gui. La drisse de pic est également un palan à deux brins en haut la poulie simple est frappé sur un piton traversant le mat et formant piton pour la drisse de foc le dormant de la drisse est épissé au cul de cette poulie. Sur le pic la poulie est fixée sur une estrope en patte d'oie, elle ne semble pas coulisser sur cette patte d'oie par un margouillet ferré comme cela sera courant plus tard. Les deux drisses sont tournées à bâbord sur le banc proche de l'étambrai certainement sur les demi-cabillots. La grand-voile n'a pas balancine. L'écoute de grand-voile fait dormant sur le gui passe dans une poulie dont la cosse coulisse sur une ferrure passant au-dessus de la barre, cette ferrure n'a pas d'œil comme sur les ferrures d'écoute plus récente. L'écoute passe, dans une poulie estropée sur le gui et revient dans la main du patron ou se tourne sur un taquet sur le pontage arrière ou sur l'intérieur du tableau.

Le gréement de la trinquette est simple elle est transfilée par des anneaux sur l'étai la poulie de drisse est frappé sur le capelage et la drisse vient se tourner à tribord, les écoutes sont certainement en simple.

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

Le foc s'envoie sur le bout dehors avec un rocambeau métallique, le hale-dehors passe dans un simple trou suiffé au bout du bout dehors fait retour sur une galoche cloué le long de l'étrave à bâbord, bien au-dessus de la flottaison, l'équipage à de la marge pour le chargement. La drisse sur les photos de 1896 est en simple et passe dans la poulie frappée sur le piton en avant du mât, sur les photos vers 1903 la drisse est à deux brin et un croc à ciseau sur une poulie simple vient se crocher sur la cosse du point de drisse du foc. Cette drisse vient se tourner sur bâbord sur le banc



Eté 1896, grande activité à la petite cale du vil de Roscoff, de nombreuses iliennes et iliens retournent à l'île, sloups et péniches assurent le passage Le Courier de l'île de Batz n'est pas sur cette photo

Histoire du Courier de l'île de Batz :

Nous n'avons pas beaucoup d'éléments sur son histoire mais une iconographie assez nombreuse pour un bateau relativement ancien. Deux photos datant de l'été 1896 extraite d'un album d'une famille en villégiature à Roscoff et comprenant plusieurs photos du petit port du vil à Roscoff, Et sur 4 cartes postales anciennes aux alentours de 1903, toutes trois à suivre dans la collection Villard Quimper :

- 715. Roscoff - Vue prise du vil. Le bac de l'île accostant
- 716. L'île de Batz – Le pont du Vil Vian
- 717. L'île de Batz – Vue générale. Départ du bateau
- 742. L'île de Batz – Le débarcadère du Courier – Le Mouillage

Son certificat de jauge indique : construit en 1877 à Roscoff par Jacques Philippot pour Nicolas Ergoll de l'île de Batz. Le chantier de Jacques Philippot n'est pas resté dans les

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

mémoires, Je suppose que ce charpentier a créé son chantier après un passage au chantier d'Anselme Kérenfors. Le chantier Kérenfors produit des bateaux pour les îles de Batz avec des caractéristiques très proches du Courrier comme la Maria R1006 3,98 tx, construit en 1878 pour Joseph le Gall.

D'après le rôle d'équipage de 1892, Louis Prigent en est le patron, il en devient, par la suite, propriétaire en restant patron comme l'atteste le rôle d'équipage de 1902. Il semble d'après la matricule de marins embarqués à bord du Courrier de l'île que le Courrier de l'île soit définitivement désarmé en 1906 29 ans d'activité au passage, ce qui représente un nombre considérable de traversées île de Batz Roscoff.

Le 15 août 1905 Louis Prigent participe aux régates de Roscoff et remporte la 3^{ème} place dans sa catégorie celle des bateaux de pêche de plus de 5.5m et moins de 7m.

Le métier de batelier de l'île de Batz n'est pas facile, quelques jours par an, lors des plus fortes tempêtes, il est plus possible de traverser on lit alors dans la presse « la mer est tellement mauvaise que le bateau qui fait le courrier n'a pas pu opérer ses traversées régulièrement. Au train de 2h50 les dépêches postales manquaient »

Le 3 novembre 1905 dans la Dépêche de Brest

Le Courrier de l'île : par suite du mauvais temps le patron du bateau qui fait le courrier de l'île de Batz a été dans la nécessité de passer la nuit à Roscoff »

D'après le nom du bateau on peut supposer, qu'il est affecté au transport du courrier de l'île, le patron a alors un contrat annuel avec l'administration des P&T, il doit traverser tous les jours et reçoit une somme forfaitaire pour ce service.



Vers 1903, Le Courrier de l'île de Batz à la cale de l'île aux Moutons à pleine mer, Le patron est avec deux mousses, le troisième enfant avec un béret paraît bien jeune ne doit pas être sur le rôle d'équipage

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

L'équipage :

Comme souvent sur les bateaux de passage de l'île de Batz de nombreux marins sont déclaré sur le rôle. J'ai exploité deux rôles de désarmement pour l'équipage du Courier de l'île de Batz celui de 1892-1893 et celui de 1902-1903.

L'équipage habituel du bateau est certainement composé du patron et d'un matelot, mais on voit sur les photos au vil à Roscoff deux matelots et le patron qui s'affairent, sur une autre photo, uniquement deux hommes et sur une troisième le patron avec deux jeunes mousses

En 1904, un employé zélé de l'inscription maritime de Roscoff essaya de verbaliser les patrons de bateau de passage ayant un équipage non conforme au rôle. Cela provoqua une vive désapprobation des bateliers de l'île qui se mirent tous en grève (cf La grève des passeurs)

Revenons donc aux rôles d'équipage. Le rôle, déposé une fois par an au bureau de l'inscription maritime de Roscoff au désarmement du bateau permet de comptabiliser pour chaque marin embarqué le nombre de jours embarqués, au patron de payer les charges correspondante pour la caisse des invalides. Les employés reportent ce décompte sur les matricules individuels retraçant les périodes de navigation.

Equipage sur le rôle ouvert le 07 juin 1892 et fermé le 06 juin 1893 :

Prigent Louis né le 05 aout 1866 patron 1 part 12 mois
Le Goff Paul né le 9 septembre 1874 novice ½ part 8 mois 7 jours
Castel Pierre né le 27 aout 1878 mousse ¼ part 5 mois 17 jours
Moncus Charles né le 12 juin 1876 mousse 1/2 part 10 mois 15 jours
Guillerm Charles né 3 mai 1867 matelot 1 part 9 mois 29 jours
Caroff Allain né 23 mai 1878 mousse ¼ part 2mois 29 jours
Autret Narcisse né le 17 mai 1878 mousse ¼ part 1 mois 7 jours
Guillerm Joseph né le 25 mars 1878 mousse ¼ part 2 mois 22 jours

Et le rôle ouvert le 7 juin 1902 et fermé le juin 1903

Prigent Louis né le 05 aout 1866 patron 1 part 12 mois
Bihan Jean né le 30 juillet 1888 mousse ½ part 12 mois
Le Gall Joseph né le 03 janvier 1864 matelot 1 part 9 mois 3 jours
Saout Jacques né le 11 mai 1852 matelot 1 part 7 mois 5 jours
Trémintin François 3 décembre 1885 novice ½ part 9 mois 4 jours
Ergoll Jean 17 juillet 1885 novice ½ part 9 mois
Gégot Nicolas né le 2 juillet 1881 matelot 1 part 27 jours
Fogeron Louis né le 12 janvier 1886 novice ½ part 4 mois 16 jours
Péron Héorold né le 12 octobre 1884 matelot 1 part 3 mois 25 jours
Cordier Nicolas né le 20 septembre 1884 matelot 1 part 2 mois 14 jours

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

On peut voir sur ces rôles d'équipage que les bateaux de passage embarquent beaucoup jeune marin mousses et novices, les patrons des bateaux de passage jouent un rôle de formateur, le chenal de l'île de Batz, les cales différentes en fonction de la marée, la manœuvre de ces petits sloups et de leurs canots sont de beaux espaces pédagogiques

MARINE ET COLONIES.
2^e ARRONDISSEMENT.
QUARTIER de *Roscoff*

(Nombre de feuilles employées pour la constitution du rôle de bateau.....)

ARMEMENT au *Bornage*
En date du *7 juin* 1892, N° *216*

Immatriculé à *Roscoff*, F° *598*, N° *959*
allant à *Roscoff*

ROLE D'EQUIPAGE dudit navire, construit en 1877, à *Roscoff*, du port de *405* tonneaux, muni d'une machine à vapeur, appartenant à *M. Ergolle*, armé par *M. Ergolle*, sous le commandement du Capitaine *Daigent*.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE L'ENGAGEMENT.
Le salaire de l'équipage est de 30 francs par mois et de 3 francs par jour de port.

APOSTILLES ET MOUVEMENTS CONSTATÉS	BONNES EMBARQUÉS.	DÉCOMPTÉ	
		à bord	en rade
PAR : 1° Les administrateurs de la marine; 2° Les comités; 3° Procès-verbaux en forme.	(1) Nom et prénom, état civil. (2) Quartier et numéro d'inscription, inscrite provinciale, hors de service ou pour mémoire. (3) Branche. (4) Grade à l'état. (5) Spécialité. (6) Si y a lieu : congé renouvelable, sursis, son motif; ou réformé inutilisable; ou réformé utilisable à terre, etc.	A: Fonction à bord. B: Gages en argent. C: Taxe par mois. D: Bénéfice des primes payées et port.	Montant des loyers. Droits de loyers. (7 ou 8 ou 9 ou 10, etc., taxa.)
<i>Daigent, Jean-Marie</i> né le 10/01/1866, à l'île de Batz (F. C.) fils de Jean et de Anne marié à <i>Mademoiselle</i> inscrit à <i>Roscoff</i> n° 373 (commence le 01/07/92) (termine le 31/07/92) Période obligatoire terminée le (7) Etat militaire actuel :	A: <i>Matelot</i> B: <i>30</i> C: <i>27</i> D: <i>30</i>	30 30	X
<i>Daigent, Paul-Marie</i> né le 09/01/1874, à l'île de Batz (F. C.) fils de Paul et de Catherine marié à <i>Anna</i> inscrit à <i>Roscoff</i> n° 381 (commence le 01/07/92) (termine le 31/07/92) Période obligatoire terminée le (7) Etat militaire actuel :	A: <i>Matelot</i> B: <i>30</i> C: <i>27</i> D: <i>30</i>	30 30	X
<i>Castel, Pierre-Louis-Marie</i> né le 27/01/1878, à l'île de Batz (F. C.) fils de Louis et de Marie-Thérèse marié à <i>Pauline</i> inscrit à <i>Roscoff</i> n° 361 (commence le 01/07/92) (termine le 31/07/92) Période obligatoire terminée le (7) Etat militaire actuel :	A: <i>Matelot</i> B: <i>30</i> C: <i>27</i> D: <i>30</i>	30 30	X
<i>Marcus, Charles</i> né le 17/01/1876, à <i>St-Brieuc</i> fils de Charles et de Marie-Anne marié à <i>Marie</i> inscrit à <i>Roscoff</i> n° 327 (commence le 01/07/92) (termine le 31/07/92) Période obligatoire terminée le (7) Etat militaire actuel :	A: <i>Matelot</i> B: <i>30</i> C: <i>27</i> D: <i>30</i>	30 30	X

Première page du rôle d'équipage du Courrier de l'île de Batz pour l'année 1892-1893





Histoire maritime de Bretagne Nord

Sources et remerciement :

Les sources pour établir cette monographie sont : des photographies de ma collection personnelle venant d'un album photo d'une famille de l'Est de France en vacances à Roscoff pendant l'été 1896 et ma collection de cartes postales anciennes. Rôle d'équipages de l'inscription maritime de Roscoff (SHD Brest) Actes de francisation archives des douanes du bureau de Roscoff aux Archives Départementales du Finistère à Quimper

Je remercie d'Henry Kerisit pour sa peinture du « Courrier de l'île de Batz » et nos nombreux échanges ainsi que Yann Riou pour nos discussions, nos échanges par mail et pour le partage de ses recherches réalisées pour le livre « Marins et bateliers de l'île de Batz », Jacques Blanken pour nos échanges sur son exploitation des archives de la douane de Roscoff conservées au AD29.

Je remercie également le personnel du Service Historique de la Défense à Brest pour l'accès aux nombreux documents de l'inscription maritime



Vers 1903, le Courrier de l'île de Batz est à la petite cale du Vil dans le port de l'île, il a peut être déposé des touristes séjournant à l'hôtel Robinson à proximité

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](#)

