

## Explications de certains documents proposés dans l'ouvrage.

### p. 8. L'inscription maritime.

En période de crise, comme c'est le cas ici, les femmes des pêcheurs se tournent vers l'inscription maritime pour obtenir des secours. L'institution est bien présente sur le littoral et joue un rôle social non négligeable à l'époque.

p. 49. Sacs d'engrais chimiques ou de guano (Olhendorf, Buisson ; il existe une usine à Saint-Marc, près de Brest).



p. 58. **Les caseyeurs locaux.** Les petits caseyeurs sont des sloups avec ou sans viviers incorporés à la carène. Le vivier est placé à l'avant, près du mât. Le bateau est ponté ou semi-ponté. On remarque un très long bout-dehors, une bôme qui déborde largement d'un tableau plus ou moins incliné. Le gréement qui comprend une grand-voile à corne, un foc sur bout-dehors, une trinquette et une flèche au tiers, permet de rapides évolutions et se prête bien à la pêche aux casiers.

### p. 75. Le réseau ferroviaire.

**La ligne** Brest-Lannilis-L'Aber-Wrac'h date de 1894-1900. Elle assure le trafic de voyageurs et l'expédition de goémon vers la zone légumière de Saint-Pol-de-Léon. De plus, elle favorise le développement du tourisme estival et par là même la construction de villas.

### p. 102. Goémoniers au travail.

Y. L'Hostis de Landéda et son matelot près de l'île d'Iock. Le patron se place à l'avant du bateau, côté bâbord en général, le matelot à l'arrière, le mousse au milieu, le plus mauvais endroit où les chances d'être trempé sont les plus fortes.

### p. 108. L'Aber-Wrac'h vers 1920.

Goémoniers de Plouguerneau livrant leurs pains de soude et leurs sacs de cendres (*ludu*). À noter la présence des femmes et des enfants à bord des bateaux. Le Dupuy de Lôme au premier plan (François-Marie Bosseur, LC 3121)

p. 108. **Cale de L'Aber-Wrac'h** : vers 1930 ; sloups goémoniers et caseyeurs. Une toile est tendue pour récupérer le goémon que l'on décharge et que l'on ne veut pas perdre.

### p. 132. L'uniforme du matelot du Second Empire (d'après Valmont & Goichon).

Il porte le paletot en drap bleu foncé, à deux rangées parallèles de gros boutons en cuivre jaune. Il est maintenu par un bouton jumelle et laisse le cou dégagé. Les parements des manches se ferment de deux petits boutons. Le pantalon en drap bleu foncé est à grand pont. Large, il tombe sur le soulier noir. La chemise de toile blanche s'orne d'un grand col bleu\*. Par-dessous, une chemise en coton fait apparaître ses raies blanches et bleues.

Le chapeau verni à larges bords cintrés et relevés est en feutre noir, à jugulaire et un ruban de taffetas à deux bouts flotte par derrière.

En fait, les effets sont amples et facilitent les mouvements.

\* l'origine de ce col marin remonterait au XVIII<sup>e</sup> siècle quand les marins attachaient leurs longs cheveux sur la nuque en les enduisant de graisse et de poix. Pour éviter que cette queue ne salisse les vêtements, ils portaient un foulard avec col marin sur leur chemise (d'après M. Battesti, *op. cit.*)

**p. 132. Le matelot au début de la III<sup>e</sup> République.**

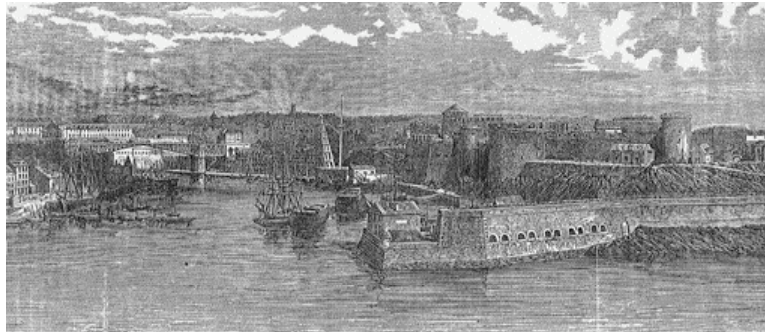
Il est représenté en caban et bonnet de travail. Le caban est de drap bleu foncé avec revers croisant sur la poitrine. Il se boutonne au moyen de deux rangées de cinq boutons. Le col rabattu s'orne de deux ancras. Le caban est doublé de molleton de laine bleue. Fermé assez haut, il laisse voir la chemise rayée. Le bonnet de travail large et souple est en tricot de laine foulée ; il est orné d'un galon rouge et surmonté d'une houppette rouge en forme de gland. Les souliers vont être bientôt remplacés par des brodequins. Le marin porte ceinturon, poche à cartouches, giberne, porte-baïonnette et le fusil chassepot de 1866.

**p. 138. Recouvrance : la caserne du deuxième dépôt des équipages.**

Important centre de recrutement de la Marine, les recrues y recevaient leur formation. Des centaines d'inscrits maritimes, d'appelés, d'engagés du pays des Abers ont été accueillis dans cette immense bâtisse.

**Brest sous le Second Empire.**

La ville a bénéficié de la sollicitude de Napoléon III. Les constructions et aménagements se multiplient. Les temps changent et la Marine nationale exige des hommes mieux formés et spécialisés. Aussi de nouvelles écoles naissent-elles dans le port du Ponant : école des mécaniciens, école d'application des canonnières, école des novices et apprentis marins...



**La récolte du goémon p. 95.**

**Civière.**

*Kravazh* en breton. Fabriquée par les goémoniers ou les menuisiers et charrons. Deux montants de bois de deux à trois mètres de long, sans nœud, reçoivent une demi-douzaine de traverses espacées. Les traverses sont de taille croissante pour que l'arrière de la civière soit plus large que l'avant. De plus, le plateau est décalé vers l'avant afin que le porteur de l'arrière puisse voir où il marche.

**Pifoun.**

Outil de fer, type barre à mine, limier, prolongé par une palette. Fabriqué par le forgeron, il sert à brasser la soude dans le four, exercice long et pénible. Lorsque la soude s'épaissit et devient compacte, le goémonier lisse la surface du pain de soude, puis y grave ses initiales ou un motif particulier.

**Faucille à goémon.**

*Gilhotin*, *geyotin* ou *falz hir* selon les lieux de la côte. Elle est plus petite que celle consacrée aux travaux agricoles. Fabriquée par le forgeron local, elle peut être battue sur l'ancre du bateau. Celle-ci sert à couper le goémon de rive.

**Râteau.**

*Rastell-vor* à Kerlouan. Il dispose d'un manche de 3 à 4 mètres et de 12 dents. On l'utilise pour le goémon d'épave.

#### **4° de couverture.**

##### **L'Anselme de Saint-Pabu.**

Dernier bateau de travail du port de Tréglonou. Construit au chantier Ménéec de Locmajan, en 1939. Longueur 5,75 m. Type cotre breton. Gréement : aurique avec trinquette, sans bout dehors. Bois utilisés : chêne pour les pièces maîtresses, orme et pitchpin pour les œuvres vives et mortes. Il pratique la pêche côtière de 1939 à 1957, le patron est Louis Troadec. Les engins de pêche sont le chalut, la senne et le filet maillant (site internet de Tréglonou). Les coques des bateaux sont noires car ils sont calfatés puis peints au coaltar mélangé à du brai appliqué à chaud. La pêche survit à Tréglonou où travaillent, en 1945, une quinzaine de patrons pêcheurs, soit une trentaine de familles dont une bonne partie vit dans le quartier de Pors-Egras.