

Les « Malamoks » d'avant-guerre à Léchiagat

Au début des années trente, la flottille de Léchiagat comprenait une quarantaine de langoustiers à voiles et à moteur auxiliaire, ces beaux dundees construits à Camaret, Douarnenez, etc... On comptait également une dizaine de pinasses sardinières, quelques canots dragueurs à perche, quelques ligneurs et crabiers.

Après 1934, le port connut une mutation sans précédent par l'apparition du « malamok ». C'était un bateau en bois de 14-15 m du genre pinasse à un seul mât, gréé comme les grands chalutiers à vapeur de l'époque, d'un chalut à panneaux divergents, d'un treuil enroulant des funes d'acier et de potences ou « fermes » appuyées contre la lisse. Il se distinguait de la pinasse sardinière par une cabine dans laquelle le patron à l'abri, tenait la barre toute la journée.

Le premier des malamoks du port fut créé en 1934 par les frères Quiniou (Félix et Marcel originaires de Léchiagat), en transformant au Guilvinec la pinasse sardinière désarmée des « Hospitaliers bretons », l'Ernest Zégut.

Un an plus tard, E. Criquet gréa de même son palan-grier le « Didy », suivi bientôt des « Deux cousins », une ancienne pinasse.

Les pêches des « malamoks » furent spectaculaires : six fois, dix fois les quantités de langoustines ramenées par les canots dragueurs à perche sur les mêmes lieux comme le « Petit banc » ; et beaucoup plus de poissons. Les gars de Léchiagat ne pouvaient alors rester les yeux fermés. Bien vite, ils se lancèrent dans une construction effrénée de malamoks qui supplantèrent presque tous les langoustiers, fierté pourtant de Léchiagat. Ces derniers connaissaient justement une crise par suite de la concurrence des queues de langoustes d'Afrique du Sud ayant entraîné une chute effarante des prix des langoustes vivantes locales.

A quelque chose, aurait-on pu dire, malheur fut bon !

En quelques années, la petite pêche côtière bien mécanisée et rémunératrice des langoustines, avec retour journalier à terre et en famille, remplaça le dur métier du large de la langouste.

Pour la seule année de 1938, la construction de quinze malamoks tout neufs pour Léchiagat, mit à l'écart les langoustiers qui furent revendus ou abandonnés dans l'arrière-port.

Les chantiers de Pierre Mérour et de Jules Baltès, ainsi que ceux du Guilvinec, de J. Hénaff et de P. Gléhen ne chômèrent guère.

Marteaux des charpentiers et des forgerons, maillets des calfats résonnèrent sans cesse dans les grèves du port.

Les anciens patrons ou matelots des grands chalutiers à vapeur de Lorient conseillèrent les équipages affairés à gréer leurs malamoks. Yann Ar Prince, fondateur de l'atelier de fabrication des chaluts de Léchiagat, initiait les nouveaux patrons à la nouvelle technique de pêche. La fabrique de filets fournissait une panoplie de chaluts de 15 à 20 m.

Entrait-on dans une nouvelle ère, celle des malamoks ?

Mais que signifie ce mot barbare ? Cette appellation est tout à fait anecdotique : les sardinières du port qui fréquentaient Quiberon, connaissaient la flottille de

petits chalutiers de Lorient et de Gavres, dont l'un d'eux portait le nom de malamok, mot inconnu désignant un oiseau de mer, mais mot adopté par les Guilvinistes pour désigner « le chalutier de petite pêche » en l'absence de mot breton le désignant chez cette population maritime totalement bretonnante !

Si les malamoks sont restés pendant assez longtemps petits, n'oublions pas qu'à cette époque, le port du Guilvinec-Léchiagat était encore un port d'échouage pratiquement sans quais.

Quoique renforcés aux membrures, à la lisse, aux plat-bords, quoique alourdis, ils ont gardé la finesse, voire l'élégance des « pinassen » dont ils sont issus.

Ces lignes se veulent un hommage aux anciens patrons et matelots, aux charpentiers et forgerons qui ont ouvert la voie d'une nouvelle orientation des activités du port qui perdure encore aujourd'hui.

Nous allons présenter ces malamoks un à un selon la date de leur construction ou de leur arrivée dans la flottille.

Chacun a sa propre histoire, parfois tragique.



Malamoks de Léchiagat au mouillage, les chaluts de chanvre sèchant aux mâts.

Belle allure de ces bateaux contrairement à ce qu'en disait un écrivain, mastocs pour rimer avec malamoks.



Abréviations en usage P : patron Cp : copropriétaire j : jauge en tonneaux L : longueur m : puissance du moteur

DÉDÉ - N°GV 6372 / P : HENRI LE BEC ● Associé : Jean Brenn ● j : 20 tx

Le Dédé était un chalutier de Lorient de 20 tx construit à Bordeaux en 1930 et acheté d'occasion en 1935 par les associés Henri Le Bec (P) et Jean Brenn qui avaient déjà pratiqué la drague-perche. Le second avait également commandé le langoustier Sainte-Anne (blanc).

Ce fut un cas unique à Léchiagat, ce chalutier qui avait eu une carrière dans un autre port.

Le Dédé ne chaluta pas longtemps, il fut démolé au cours d'une tempête en décembre 1937, dans le port, au pied même du petit phare de la Pointe.

PACIFIQUE - N°GV 6433 / P : JOSEPH CRIQUET ● Cp : E. Queffelec, Pierre Kerdravat (Beau frère) ● L : 15,5 m ● j : 16,6 tx ● m : 50 cv boudouin ● Lancé en 1936 au chantier J. Hénaff, il ne fut immatriculé qu'en 1937.

Le patron Jos, avait été commandant d'un grand chalutier à vapeur de Lorient, mais à l'approche de la retraite il revint à Léchiagat et acheta en 1932 le langoustier tout neuf le « Pacifique » de J. Le Brun du Guilvinec qu'il revendit assez vite. En accord avec le constructeur Hénaff, il avait demandé le renforcement des membrures de son malamok du même nom. Connaissant mal les lieux de pêche locaux, Jos embarqua pendant une semaine sur le Dédé pour les reconnaître.

Le « Pacifique » finit sa vie dans le cimetière des bateaux de l'arrière-port.

LÉON GAMBETTA - N°GV 6431 /

P : J. MARIE NÉDÉLEC ● Mécano : Albert Tanniou (beaux-frères) ● L : 14,80 m ● j : 19 tx ● m : 50 cv Baudouin

Il sortit du chantier de Jules Baltès en 1937. Connaissant bien les deux associés, Jos Criquet les avait conseillés pour le choix des funes, des panneaux, du chalut, etc.

Auparavant J. M. Nédélec et son associé avaient possédé le langoustier « Fleur de Lisieux ». Le Léon Gambetta rejoignit aussi le cimetière des bateaux. J. M. Nédélec termina sa carrière par un canot crabier.



Le Thétis dans l'arrière-port un jour de repos

C'est un exemple d'équipage vers 1955 de famille : 4 frères Stéphane, un fils, un beau-frère.

De gauche à droite : Nicolas Stéphane, son fils Albert, P. Jean Le Coz, Jean, Alexis, Pierre Stéphane, plus le petit Gérard Le Bléis qui jouait dans la grève.

THÉTIS - N°GV 6427 / Une divinité de la mer ● Associés : 4 frères, Jean, ALEXIS, Nicolas, Pierre, formule courante pour mettre les économies en commun en l'absence de subventions. Le plus jeune, ALEXIS, tint la barre

Construit chez P. Gléhen en 1936, le Thétis jaugeait 19,5 tx pour un 55 bd. Auparavant les 4 frères avaient pratiqué la drague-perche sur le « Petit banc ». Pour le changement de technique, Alexis avait suivi les conseils de Jos Criquet.

Comme 3 des frères étaient encore célibataires, ils furent affublés du surnom de « Ar Paotred Youank Kohz » (littéralement : « les vieux jeunes hommes ») ou « ar woazed » (les hommes) ! Alexis resta à la barre jusqu'en 1960. Le Thétis finit dans le Steir.

BREIZ IZEL - N°GV 6432 / P : THÉOPHILE BIDEAU ● Mécano : son frère Simon ● Ce malamok plus petit (9,5 tx / m : 35 bd) fut construit au Faou en 1937 au chantier de Marcellin Biger, un Gulviniste, comme une grande partie de ses charpentiers, émigrés là-bas

Les associés avaient auparavant pratiqué la petite pêche à la ligne et aux filets du côté des Gléhan. Le chalutage était donc tout nouveau pour eux.

Le Breizh-Izel fut vendu en 1950 à Larvor. Le fils du patron, Simon, qui avait été matelot à bord, fit construire avec P. Le Goff un nouveau Breizh-Izel plus grand.

ANNIE - N°GV 6442 / P : SÉBASTIEN POCHET, né en 1882 ● Mécano : Jacques Pochat, son beau-fils qui lui succéda quelques années plus tard

Proche de la retraite, Sébastien avait accompli une grande partie de sa carrière sur les chalutiers de Lorient dont il fut l'un des commandants appréciés. Le chalutage à panneaux n'avait donc pas de secret pour lui. Restait à l'adapter aux 15 m et 19 tx de l'Annie (60 cv Bd)

J. Pochat avait lui, fait la pêche à la langouste sur le « Yvette » de son père. Il restera à la barre jusqu'en 1952 date du lancement du « Fleur d'Ajonc » son nouveau malamok.

L'INTRÉPIDE - N°GV 6443 / P : MARCEL LE PRAT né en 1902 ● L : 14,50 m ● j : 16,5 tx ● m : 50 cv Bolinder, construit en 1937 chez P. Gléhen.

Avant cette date, Marcel possédait une pinasse du même nom avec laquelle, il pêchait la sardine à Quiberon tous les étés. Il y emmenait toute la famille jusqu'en novembre, habitué à la « Cour des miracles » du port morbihannais.

Jugeant cette pinasse insuffisamment puissante pour le chalutage, il l'avait vendue. Avec l'Intrépide n°2, délesté du treuil, il continua de fréquenter Quiberon à la belle saison.

Vendu en 1952 à A. Pochat, l'Intrépide fut remplacé par la « Rose des Vents » commandé par le fils Marcel, lui aussi polyvalent.

DOCTEUR CHARCOT - N°GV 6425 / P : PIERRE COSSEC ● Cp : Laurent Vigouroux et Y. Guichaoua (beau frère)

Ce bateau de 14,80m fut conçu comme une pinasse sardinière avec barre franche et sans cabine, en 1936, l'année de la perte du « Pourquoi-Pas » (le nom lui fut donné par les charpentiers de P. Gléhen).

La première saison de sardines à Quiberon ayant été désastreuse, l'année suivante, le Docteur Charcot fut gréé en malamok et équipé d'un 75 cv Bd.

Après guerre, on l'a vu sur les côtes d'Irlande en prospection de lieux de pêche avec le Mab léna. Le Charcot fut vendu à Lesconil. Le copropriétaire Laurent Vigouroux construira « la Bigoudenne ».

RISQUE-TOUT - N° GV 6457 / P : HOSCIAS BODÉRE ● Cp : Louis Guillamet

Construit en 1937 aux Sables d'Olonne, il jaugeait 35 tx pour une longueur de 17,50 m avec un moteur de 85 cv.

Plus grand, avec 2 mâts, équipé d'une glacière, il était destiné à la pêche au large.

Le patron avait auparavant fait la pêche au thon et pratiqué le chalutage à panneaux à St Jean-de-Luz sur les grands chalutiers. C'était un très bon ramendeur.

Quand il vint vendre pour la première fois son poisson glacé au Guilvinec, les patrons des petits malamoks manifestèrent sur le môle où il débarquait, par peur de la chute des prix. Il dut repartir vendre à Concarneau.

Mais, d'ailleurs, les mareyeurs n'achetaient pas encore le poisson de plusieurs jours au Guilvinec.

A la suite du décès du patron, le « Risque-tout » fut vendu à Lesconil.

MAB-IÉNA – N° GV 6470 / P : J. LOUIS NÉDÉLEC ● Mécano : Arcadius, son frère

Tous deux ont été matelots sur le Iéna, le langoustier de leur père qui navigua jusqu'en 1937. Iéna, cette grande victoire napoléonienne en Allemagne, fut aussi le surnom du patron d'où le nom de Mab-Iéna (le fils de). Construit en 1937 chez P. Gléhen avec 2 mâts il avait 16,50 m, près de 5 m de large soit une jauge de 30 tx.

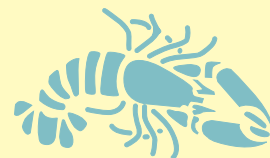
D'abord équipé d'un moteur de 70 cv D, puis d'un 120 B., cela fit de lui le 2ème en puissance de Léchiagat.

Bon chalutier, il fut pourtant transformé en langoustier par l'aménagement d'un vivier intérieur. En 1947-49, il pratiqua, en effet, la pêche aux « belles roses ». Sa polyvalence l'entraîna aussi vers la sardine et le maquereau de dérive. Il finit au fond du Steir de Léchiagat ; ses 2 patrons, après leur retraite construisirent un crabier nommé... Iéna !



L'équipage du Mab Iéna au nettoyage du bateau

De gauche à droite : Louis Queffélec, J. Louis Nédélec, Albert Kernéis, P. Jean Le Coz, J. Louis Maréchal, Arcadius Nédélec, F. Kervévan (un ami), Lili Queffélec, Pierre Charlot, Jean Le Coz .



PHÉBUS – N° GV 6474 / P : PIERRE MARÉCHAL NÉ EN 1902 ● Associés : son frère Yves et Jean Tirilly ● L : 13 m ● j : 13,6 tx ● m : 50 cv HMG ● lancement en 1937 par le chantier Hénaff. Tous les hommes d'équipage appartenaient à la même famille, frères, beaux-frères, etc.

Auparavant, le langoustier du même nom – le dieu de la beauté – avait été gréé en malamok pendant 2 ans. L'adaptation à ce nouveau type de pêche n'avait pas gêné le patron puisqu'il avait navigué dans sa jeunesse pendant 2 ans sur un chalutier à vapeur de St Jean-de-Luz.

Remplacé occasionnellement par son tout jeune fils Jean-Louis, le patron céda la barre à Jean Tirilly jusqu'à la construction du « Bro goz ».

PASTEUR – N° GV 6475 / P : FÉLIX QUEFFELEC ● L : 15 m ● j : 19 tx ● m : 50 cv Deutz ● construit en 1937 chez P. Mérour. Auparavant, Félix avait été copropriétaire avec Corentin Larnicol de l'Audacieux, un langoustier célèbre.

Le Pasteur allait connaître un sort tragique. Le 15 octobre 1948, à 6h30, en se rendant sur les lieux de pêche, il fut abordé et coulé par un chalutier du Guilvinec. Il n'y eut pas de victimes.

Le Pasteur fut remplacé par le « Joël ».

PARMENTIER – N° GV 6478 / P : LE BEC HENRI, ancien patron du Dédé ● Cp : J.L. Cozic ● j : 17,5 t ● m : 72 Daudouin ● construit au chantier Le Cœur de Lesconil au début de 1938.

Henri connaissait les lieux de pêche des langoustines tel « Le Petit Banc » puisqu'il avait été patron d'un canot dragueur à perche. «Le Parmentier» eut une longue vie. Il fut vendu à L. Nicolas du Guilvinec en 1965.

BRETAGNE – N°GV 6482 / P : JEAN RONARC'H, PUIS LOUIS QUEFFÉLEC ● *Autres associés : Mathieu Queffélec, Corentin Le Gall. Mais une grande partie des parts du bateau dépendaient de l'armement «Fourcade-Raffray etc...», sans grand lien par ailleurs avec le monde de la pêche.*

Lancé en 1938 au chantier J. Baltès, «la Bretagne» se distinguait par son arrière arrondi qui l'allongeait de plus d'1,20m et qui en faisait un beau malamok de 16,82m. Outre le chalutage, il pratiquait aussi la pêche au maquereau de printemps.

Equipé d'une glacière après la guerre, il partait parfois pour quelques jours, chaluter dans l'Ouest.

Dans la nuit du 5 au 6 mars 1946, il heurta une épave qui lui occasionna une voie d'eau. Sans radio à bord, il voulut rejoindre l'île de Sein mais le feu du phare était éteint. Il tenta alors de s'approcher du phare d'ArMen et réussit à jeter une amarre aux gardiens. Malheureusement elle se cassa sous l'effet des vagues. Une tentative d'échouage sur la tête de roche aboutit aussi à l'échec en raison du fort courant.

Devant les gardiens impuissants, «la Bretagne» disparut dans les flots avec 9 hommes à bord : Louis et Mathieu Queffélec, Jean Ronarc'h, Corentin Le Gall, Eugène Le Brun, Henri et Isidore Coïc, Sébastien Cossec, Joseph Mignon, tous de Léchiagat.

Trois jeunes gens de l'équipage, Jean et Lucien Queffélec, ainsi que J. Marie Durand étaient restés permissionnaires à terre pour la fête des Gras comme c'était la coutume chez les pêcheurs au temps où les équipages étaient encore pléthoriques.

La Glaneuse et Stéphanie, malamoks du port se rendirent sur les lieux et patrouillèrent sans succès.

Jean Queffélec reconnut auprès du gardien Carval l'orin cassé de la Bretagne.



Une partie de l'équipage de la Bretagne avec les armateurs. De gauche à droite : J. Louis Cariou (ami) - Louis Le Queffélec - Max Fourcade - Mme Raffray - Mathieu Le Queffélec - Mme Para - Jean Ronarc'h - P. Le Roux - Arsène Le Gall - M. et Mme Le Gall

Le 17 mars 1938



Retour à la godille vers le malamok mouillé à la Pointe de Léchiagat

VÉNUS – N°GV 6491 / P : LOUIS BODÉRE né en 1893 ● Cp : Larnicol, Yves Gloaguen ● L : 15,5 m ● j : 19 tx ● Construit en 1938 chez P. Mérour ● m : 48 cv Bolinder à la trépidation excessive qui rendait impossible le ramendage à bord. On le remplaça par un 72 Bd. ● L'équipage était constitué entièrement de membres de la même famille.

Louis commanda jusqu'en 1937 le langoustier Vénus qui fut vendu à Lesconil puis Audierne.

Le malamok Vénus a fini sa vie au cimetière des bateaux après la retraite du patron.

MOJEALETY – N°GV 6501 / P : JEAN LE RUN ● j : 19 tx ● m : 55 cv HMG

Commandant d'un grand chalutier à vapeur de Lorient mais lassé de cette dure vie en mer par tous les temps, Jean Le Run était revenu à Léchiagat en 1938 pour faire construire le Mojealetty, au moment du grand boom des malamoks dont la pêche rapportait bien.

Le nom du bateau était constitué de syllabes de ses enfants et de son épouse.

Jaugeant 19 tx, il possédait un moteur de 55 cv HMG.

Le Mojealetty finit son existence après la guerre au cimetière des bateaux du Steir.

ETOILE FILANTE – N°GV 6508 / P : JEAN LE BRENN (copropriétaire de l'ancien Dédé) ● j : 20 tx ● L : 15,80 m ● m : 72 cv Bd

C'était un malamok de 15,80 m de long pour une jauge de 20 tx doté d'un 72 cv Bd. Il avait été construit en 1938 au chantier Hénaff. Il pratiquait le chalutage toute l'année ; pas de pêche au maquereau de printemps ni de pêche à la sardine d'été.

Il termina sa carrière au Steir de Léchiagat.

ANÉMONE – N°GV 6516 / P : J.L. POCHAT ● Cp : Etienne Pochat ● j : 21 tx ● L : 15,80 m ● m : 75 cv CLM

C'était un bateau de 15,80 m de long pour une jauge de 21 tx avec une puissance de 75 cv CLM, construit à Léchiagat en 1938. Avant de construire son malamok Jean Louis commandait le langoustier Yvette en copropriété avec Bastien son frère à la suite de la cession des parts de l'autre frère Yves.

«L'Anémone» continuera sa carrière bien après la guerre, commandé par le fils Jean-Louis du patron, puis il rejoindra Pen ar Steir.



MARIE-JOSÉ – N°GV 5697 / P : YVES POCHAT

Devant le succès spectaculaire du chalutage à panneaux le Marie-José (du nom des deux enfants décédés du patron) fut gréé en malamok en 1938 comme la plupart des pinasses sardinières du port.

Construite en 1929 à Léchiagat, cette pinasse jaugeait 15 tx et avait gardé son moteur de 35 cv à essence, Castelnaud.

Elle restait fidèle à sa vocation première en se rendant tous les ans à Quiberon à la pêche à la sardine de rogue.

De plus, elle ne s'équipa pas d'une cabine et garda sa barre franche de direction.

Jean, le fils du patron, matelot à bord et parfois à la barre, ne prit pas la succession de son père. Le Marie-José fut vendu à Poulgoazec en 1948. Le fils préféra les grands chalutiers de Concarneau qu'il commanda jusqu'à sa retraite.

NOMINOÉ – N°GV 6520 / Roi de la Bretagne indépendante dont le nom s'est transmis de génération en génération de patrons de la même famille ● P : JÉRÔME LARZUL ● L : 14,50 m ● j : 19 tx ● m : 72 bd ● construit au Guilvinec en 1938.

L'équipage, dont les deux fils du patron, était totalement de Léchiagat. Jérôme avait auparavant fait construire une pinasse du même nom, jugée par la suite trop petite pour pouvoir se mesurer aux autres malamoks ; elle fut revendue pour Locmiquélic. Néanmoins, il avait gardé la nostalgie et un grand attrait pour Quiberon ; tous les étés le Nominoé arma pour la sardine jusqu'en 1961 date de la construction de l'avant-dernier Nominoé.

TALISMAN – N°GV 6522 / P : CHRISTOPHE COÏC, né en 1898 ● Cp : Pierre Buhannic ● L : 14,50 m ● j : 21,5 tx ● m : 72 cv B ● Construit en 1938 chez P. Mérour

Comme plusieurs patrons de Léchiagat, Christophe commanda d'abord un canot dragueur de langoustines qu'il abandonna en 1935 pour une petite pinasse sardinière de 8 tx, le « Roger » qu'il voulait polyvalente. Surpris, en cette période de transition, par les progrès réalisés en deux années, le Roger fut vendu tout neuf à Port-Louis et le « Talisman » mis sur ber.

Adeptes des pêches saisonnières, Christophe partait à Quiberon pour la sardine tous les mois de juin. Il tenta de plus la pêche au large et la vente à Lorient de son poisson glacé.

A sa retraite, le Talisman rejoignit le cimetière des malamoks.

MARCOU-BIHAN – N°GV 6419 / P : MARC NÉDÉLEC ● Cp : Napoléon Biger ● j : 13,8 tx ● m : 50 cv Bd

Ce futur malamok fut construit en 1936 à Léchiagat comme une pinasse sardinière sans cabine mais avec une barre franche à l'arrière. En 1938 on le gréera en malamok avec potences, treuil mais toujours sans cabine.

Il continuera lui aussi à pratiquer la pêche à la sardine aux filets bleus sur les côtes de Quiberon.

En 1954 il sera vendu au Croisic. Marc Nédélec avait commandé dans les années 20 (et 30) le dundee-langoustier « Marcou-Bihan ».

LA RAPIDE – N°GV 6524 / P : PIERRE LOUSSOUARN ● j : 19 tx ● m : 72 baudouin

Abandonnant, comme beaucoup de patrons son langoustier (le « Entre-Nous »), Per fit construire chez Baltès en 1938 un malamok de près de 19 tx. Pour mériter le nom donné il le dota d'un 72 baudouin à 6 cylindres.

« La Rapide » quitta son mouillage devant Léchiagat pour les sables vaseux de l'arrière-port vers 1954

EMILE – N°GV 6531 / P : EMILE CHARLOT né en 1900 ● Cp : Marcel et Corentin Charlot ● L : 14,50 m ● j : 20 tx ● m : 72 cv Bd

« L'Emile » fut construit en couple au chantier P. Mérour qui comptait douze charpentiers (l'un des malamoks à l'abri du hangar, l'autre en haut de la grève). Après le lancement du premier fini, un troisième était mis en route aussitôt. En cette année 1938, on était très pressé, la construction d'un seul malamok demandant six mois de travail.

L'Emile mesurait 14,50 m, jaugeait près de 20 tx pour un moteur de 72 cv Bd (remplacé plus tard par un 100 cv CLM).

Le patron connaissait bien les lieux de pêche côtiers car il avait d'abord commandé un canot dragueur à perche, le « Loiret ».

Les hommes d'équipage étaient tous de Léchiagat ; les frais du navire se faisaient au café des tantes Charlot de la Pointe « ty ar merc'hed youank Kozh » (les vieilles jeunes filles).

Emile, fils du patron ne prit pas le relais...

AIMONS-NOUS – N°GV 6532 / P : HERVÉ LE COZ ● Associé avec Jean Maréchal son beau-frère ● Construit en 1938 au chantier P. Mérour ● j : 13 tx ● L : 13 m ● m : 50 cv Dupleix, l'un des premiers du quartier

Pour bien connaître la technique du chalutage à panneaux, le patron avait embarqué pendant une semaine sur « le Phébus », commandé par son beau-frère.

Il avait aussi pratiqué la pêche aux langoustes, associé dans le « N. D. de Rumengol » (ancienne chaloupe de GV). Puis il avait fait construire un canot dragueur le « Aïmons-nous » vendu assez vite pour son malamok. Celui-ci a fini au fond du port en 1953 après 15 ans de chalutage.

STÉPHANIE – N°GV 5931 / P : JOSEPH BIDEAU ● Cp : ses frères Auguste et Nicolas ● j : 14 tx ● m : 75 cv

Construit en 1931 à Léchiagat, c'était aussi une pinasse sardinière aux membrures légères, jaugeant 14 tx avec un moteur de 75 cv, qui partait tous les ans vers Quiberon pour la saison de sardines de rogne.

En 1938, vu le succès du chalutage, il avait été gréé en malamok pour la saison d'hiver et de printemps suivante, mais sans disposer d'une passerelle pour le patron et tout en gardant la barre horizontale à l'arrière.

En 1945, « Stéphanie » sera vendu à Amédée Courtès qui le remplacera très vite après 1946 par le vrai malamok tout neuf « La République ».

KORRIGAN / P : MICHEL LE ROUX ● j : 18,5 tx ● m : 75 cv CLM

Lancé en 1938 à Léchiagat, jaugeant 18,5 tx, doté d'un 75 CLM, il était commandé par Michel Le Roux.

Le plus célèbre des malamoks du port car il eut une destinée exceptionnelle indépendamment de la pêche. Il appartenait à l'armement Fourcade-Labeille.

Pour cette dernière raison – sans doute – il fut « emprunté » par les 19 jeunes volontaires du port qui ont rejoint la France Libre en Angleterre en juin 1940, après la débâcle et l'arrivée des Allemands.

Il participa ensuite à des liaisons clandestines entre la Grande Bretagne et la France. Puis il revint à Léchiagat à la Libération.

Vendu à l'armement Baldenweg du Guilvinec, il reprit la pêche à Lesconil sous le commandement de Lucien Le Dréau. Hélas il eut une destinée tragique après avoir traversé toute la guerre. Le 22 janvier 1950, en revenant de Concarneau au cours de la nuit, il fut perdu corps et biens avec six hommes à bord, près des rochers « Ar men du » de Larvor. Ainsi disparurent Lucien Le Dréau, son frère Eugène, les deux frères Louis et Corentin Le Cossec, Gaston Lucas et Pierre Le Dréau.

NOELLINE / P : PIERRE LE RUN, né en 1900

Lancée en 1930, avant « l'ère des malamoks », au chantier J. Baltès, c'était une pinasse sardinière de 15,35 m, jaugeant 16 tx, équipée d'un moteur de 45 cv Castelnau à essence, qu'elle gardera durant toute sa carrière.

Ce fut le plus « sardinier » des chalutiers ! Il ne fut jamais équipé d'une cabine car le patron estimait qu'elle gênait les manœuvres de la pêche à la sardine aux filets droits.

Tous les ans on le retrouvait à Quiberon ou au Croisic accompagné des familles de l'équipage.

En 1938, il fut néanmoins armé au chalutage à panneaux pour l'intersaison de sardines et fit également la pêche au maquereau de dérive de printemps.

Avant 1930, Per Run avait commandé un canot polyvalent de drague perche. En 1948, le «Noelline», remis à « Pen ar Steir », fut remplacé par le « Patriote », le champion de la sardine au bolinche.

Marcellin, le fils aîné du patron, assura la succession notamment sur le Patriote n° 2.

LA GLANEUSE – N°GV 6536 / P : JEAN MARIE POCHAT né en 1895 ● Cp : Jean Guénolé ● : 16 m ● j : 19 tx ● m : 35 cv

« La Glaneuse » fut construit en 1938 au chantier P. Gléhen en même temps que le «Nominoé». Le tirage au sort, avant le lancement, donna le plus grand, 16 m, à J. Marie, contre 15,50 m à l'autre patron. Il jaugeait 19 tx pour un moteur de 35 cv, qui fut remplacé plus tard par un 75 Bd.

Auparavant Jean-Marie avait commandé une 1ère Glaneuse spécialisée dans la pêche aux palangres qu'il avait remplacée pour une pinasse la « Sirène » de 8 tx (qui, à l'éclosion des malamoks fut jugée trop peu puissante).

Plutôt sardinier, J. M. avait demandé à deux matelots du « Parmentier », d'embarquer pour une semaine sur son malamok pour l'initier au chalutage.

A la retraite du patron en 1954, la « Glaneuse » fut vendue à X. Crédou.

Lucien, le fils de J.M., qui avait remplacé son père plusieurs fois à la barre, avait fait construire une nouvelle « Sirène » en 1951.



L'équipage de «La Glaneuse»

• **Devant la cabine :** Fred (ami) - Lucien Pochat - Honoré Stephan

• **A gauche :** Cyriaque Coïc - Jean M. Stephan - J.L. Duret

• **Au treuil :** J. Marie Pochat - J. Duret



BACCHUS – N°GV 6542 / P : J. LOUIS CARIOU ● Associé : H. Gonidou « ar goyenar » ● L : 14 m ● j : 17,5 tx ● m : 55 cv boudouin ● construit au chantier Le Cœur de Lesconil en 1938.

J. Louis était un patron entreprenant. N'était-il pas allé avec son 14 m jusqu'à « Jones Bank » dans la Manche ?

En 1944, en pêchant au large de Penmarc'h, il fut abordé par une vedette rapide anglaise qui emmena le patron en Grande-Bretagne pour y être interrogé par les services de renseignements britanniques sur l'armée allemande d'occupation. Il ne put revenir à son port d'attache qu'après la libération.

Le Bacchus fut vendu à Lesconil. Jean Marie qu'on surnommait « Zoulou », fit construire un malamok plus grand qu'il appela... « Zoulou » !

ROSIER FLEURI – N°GV 6550 / P : SÉBASTIEN COSSEC ● j : 21,5 tx ● m : 75 CLM lancé en 1939 chez P. Gléhen

Le « Rosier fleuri » était un malamok polyvalent, pratiquant bien sûr le chalutage des poissons de fond, mais aussi les pêches saisonnières comme la sardine durant tout l'été à Quiberon, et le maquereau de dérive de printemps, au large durant 3 jours. En 1934, Sébastien avait déjà une petite pinasse de 9 tx qu'il estima peu de temps après, insuffisamment puissante pour sa transformation en « malamok ». Il la revendit en 1938 à Penmarc'h.

La guerre passée, il pratiqua la même polyvalence et les changements saisonniers.

Au cours de la campagne du maquereau de nuit de 1947, pris dans la tempête terrible du 3 au 4 avril, le « Rosier fleuri » fut renversé par une déferlante près des Etocs en rentrant au port. Dix hommes dont le patron furent jetés à la mer et périrent tous. Le navire se redressa et put rentrer à la voile avec quatre rescapés.

Disparurent ainsi dans les flots Sébastien Cossec, Etienne Nédelec, Jean Ronarc'h, Eugène Gloaguen, Mathieu Biger, Lucien Quideau, Jean Tirilly, Pierre Joncour, Arthur Bourligueux, Eugène Le Goff.

Cette nuit-là, le port du Guilvinec-Léchiagat déplora la disparition de 25 marins.

Le « Rosier fleuri » fut vendu à Carantec.

LE CHARLEY – N°GV 6567 / Il appartenait à l'armement Fourcade – Labeille – Raffray ● P : MICHEL LE ROUX ● j : 18,5 tx ● m : 50 cv CLM construit à Léchiagat en 1939.

En janvier 1941, onze jeunes gens de 20 ans ou moins de Léchiagat voulurent rejoindre les Forces Françaises Libres en Angleterre. Ils s'emparèrent la nuit du « Charley », qu'ils savaient bien approvisionné en mazout.

Après avoir passé le barrage de sentinelles allemandes du môle, sans encombre, le navire fut intercepté par les garde-côtes aux abords de la Manche et ramené au Guilvinec.

Heureusement pour les jeunes gens, le décret « Nuit et brouillard », n'avait pas encore été promulgué, sinon « une place leur était assignée » dans un camp de concentration en Allemagne.

Le Charley connaîtra une destinée fatale à la fin de la guerre. Réquisitionné par les Allemands comme plusieurs malamoks du port, il rejoignit Hambourg ou Kiel où il fut victime des bombardements alliés.

CLAUDE ET YVONNE - N°GV 6568 / P : NICOLAS LE PRAT ● Cp : Vincent, Corentin Prat ● j : 22 tx ● m : 72 Bd – construit en 1939 chez P. Mérour

Nicolas Le Prat avait été propriétaire du langoustier « Sitting Bull » revendu en 1938 à Loctudy. En 1947, le nouveau malamok fut vendu à Louis Cariou.

SPHINX – N°GV 6569 / P : GUILLAUME LE RHUN né en 1897 ● Mécano : Louis Stéphane ● j : 20 tx ● L : 15,30 m ● m : 75 CLM

Guillaume avait d'abord possédé en copropriété le langoustier « Frangin » qu'il lâcha pour un embarquement sur un grand chalutier à vapeur de Lorient.

Revenu à Léchiagat il fit construire la pinasse sardinière « Clarisse » de 7,5 tx seulement. La jugeant insuffisamment puissante pour la grande mutation des malamoks, il la revendit en 1938 à St Guénolé pour le « Sphinx ».

Ce malamok a chaluté jusqu'en 1955, piloté parfois par le fils Vincent qui finalement fera construire son propre navire plus moderne et plus grand « Mon logis ».

Le « Sphinx », âgé de 16 ans rejoignit l'arrière-port près de Kervarc'h, vendu pour une « poule symbolique » au fermier qui en fit du bois de feu.

Le mécanicien, Louis « Potic » construira le malamok bien connu « La Tulipe ».

CONSTRUCTEUR MÉROUR – N°GV 6583 / P : VINCENT GOARIN ● L : 15,20 m ● j : 20,3 tx ● m : 80 cv Deutz : lancé en 1939

Ce malamok connut un avatar : il brûla en partie dans le port. Il fut hissé en haut de la grève près du chantier P. Mérour, puis réparé sur place.

La quille était restée intacte. Un autre bateau sortit des cendres.

Le « constructeur Mérour » finit aussi comme tant d'autres au cimetière des malamoks déjà bien encombré mais combien magnifique...



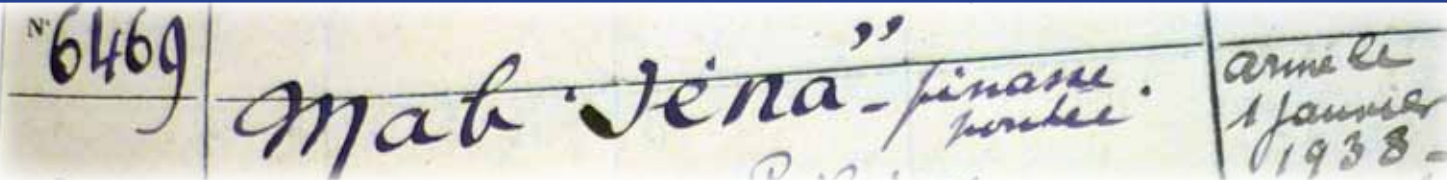
ODETTE – N°GV 6585 / P : JEAN LOUIS KERVÉVAN de l'armement Max Fourcade ● Le nom du malamok, Odette était celui du prénom de Mme Fourcade née Pérodeau qui deviendra plus tard Mme Eugène Mélenec de Tréffiagat ● j : 19 tx ● m : CVM ● construit en 1940 à Léchiagat

Sans doute parce qu'il appartenait à un armement, l'Odette fut réquisitionné par les Allemands pour la surveillance des côtes baltiques ou de la mer du Nord. Conduit par J. L. Kervévan jusqu'à Brest sous la surveillance de la Kriegsmarine, il partit vers Hambourg ou Rostock. Il disparut dans la guerre.

LA PAIX – N°GV 6597 / P : GOARIN YVES ● Cp : Joseph Quiniou né en 1900, président de la section CGT des marins forte de 700 adhésions ● L : 14,30 m ● j : 14,5 tx ● m : 72 cv Bd ● Construit en 1939 chez P. Mérour.

En 1934, Jos Quiniou avec ses frères avait fait construire une petite pinasse de 7,5 tx, « constructeur Hénaff » revendue en 1951 à Concarneau.

« La Paix » resta en activité jusqu'en 1956. Il finit au steir de Léchiagat.



SYRIUS – N° GV 6614 / P : YVES CHARLOT ● Cp: Pierre Marcel Queffelec ● j : 18 tx ● L : 13 m ● m : 72 baud puis 120 cv

Auparavant, Yves Charlot et son associé, étaient copropriétaires du langoustier « L'aventurier » remplacé par « l'idéal ». Avec ce dernier, ils avaient tenté le chalutage à panneaux en le gréant en malamok avec des résultats mitigés, le moteur d'appoint du voilier n'étant pas assez puissant pour la traction du chalut. De plus la coque du langoustier était moins bien adaptée à ce genre de pêche que les pinasses.

Le « Sirius », l'étoile la plus brillante du ciel fut vendu à la retraite du patron (qui fut centenaire) aux associés, les jeunes P. Le Lay et Yvon Le Coz.

ROSE DE FRANCE – N° GV 6621 / j : 18,5 tx ● m : 50 cv CLM

Construit par l'armement Fourcade-Labeille en 1940 aux chantiers Jules Baltès.

Patron : Louis L'Hénoret / Mécano : J. Marie Nédélec

Outre le chalutage, ce navire pratiqua la pêche au maquereau de dérive (après enlèvement du treuil et des potences).

En 1953, l'armement vendit ses parts à Louis L'Hénoret et J. M. Nédélec qui devinrent copropriétaires. « Rose de France » passa encore en d'autres mains ; il fut vendu à Louis Cariou.

L'ESPOIR – N° GV 6622/ Mis à l'eau en 1940, il exprimait par son nom que rien n'était perdu... en ces heures difficiles.

P : Eugène Queffelec ● Mécano associé: Jean Larnicol né en 1889, beaux-frères ● L: 14 m ● j : 19,5 tx ● m : d'abord 40 cv Bolinder puis 120 cv

Les deux associés avaient déjà possédé le langoustier «l'Explorateur» qu'ils avaient équipé en chalutier à panneaux pendant quelques années avant de se décider à suivre l'exemple des « vrais » malamoks, plus rentables et plus maniables.

Tous les hommes d'équipage habitaient Léchiagat : les frais, la chopine de pêche, etc. avaient lieu au bar de la Pointe chez les « Merc'hed Youank Kohz Charlot ».

A la retraite des deux patrons, Paul Larnicol le fils du mécano acheta « l'Espoir » et le commanda à 22 ans seulement, jusqu'en 1956, date de lancement du «Galion» son nouveau malamok.

LOUIS-MARIETTE – N° GV 6544 / j : 25,5 tx ● m : 75 cv Duplex

Il fut construit à Port-Haliguen pour le compte d'Arthur Goarin. Mais pour des raisons de santé, le patron dut le revendre, avant d'avoir pris la mer, à Y. Saoutic.

Le malamok vint pourtant au port du Guilvinec-Léchiagat acheté en 1947 par Sébastien Monfort.

GWELOMP HOAS – N° GV 6407

On pourrait ajouter le «Gwelomp Hoas», une pinasse de 12 m et de 8,5 tx avec un 25 cv Diesel, construite en 1936 par Emmanuel Pochat. Elle fut surtout destinée aux palangres mais il est possible qu'elle ait pratiqué le chalutage.

Elle sera vendue en 1950 à Port-Manech. Le fils du patron, Georges Pochat construira vers 1953 le malamok «Roulis».



Comme on a pu le constater, les noms des malamoks de Léchiagat, viennent de la mythologie - Phébus, Bacchus, Thétis, de l'astronomie - Vénus, Sirius, ou de l'histoire des grands hommes - Pasteur, Parmentier, tandis qu'au Guilvinec, on privilégie aux deux tiers les prénoms des enfants - Lucette, Anne et Jacqueline etc...

L'énumération des malamoks confirme le grand changement qui s'est opéré au port de Léchiagat en trois ans seulement, soit le remplacement d'une quarantaine de dundes-langoustiers par le même nombre de chalutiers-côtiers. Cela a renforcé la renommée des chantiers navals de Léchiagat et du Guilvinec au-delà même des côtes de la Bretagne.

D'autres mutations transparaissent sur une période plus longue, comme l'abandon accéléré des petites pinasses sardinières pour de plus puissantes vite transformées en malamoks. L'ambition, le courage, l'esprit d'entreprise ne manquèrent pas.

«On a pêché et gagné bien plus qu'à la drague confirment les anciens patrons et également, plus qu'à la langouste». Peut-on parler d'un «âge d'or» des malamoks ?

La ressource connut une baisse sensible mais la puissance et la vitesse de ces chalutiers, leur ont permis d'explorer de nouveaux lieux de pêche vers le «toul don», le «toul ifern» (trou de l'enfer), «Mez dar Vein» (au-delà des cailloux) sortes de gros galets alignés correspondant sans doute à un ancien rivage immergé.

Beaucoup plus de poissons et de langoustines mais parfois des merluchons invendus jetés aux goëlands.

La plupart des malamoks d'avant-guerre ont relativement, assez vite, remboursé

les constructeurs et les mécaniciens de moteurs marins qui, en quelque sorte avaient pu jouer le rôle de banquiers.

Prêts, aides, subventions existaient-ils dans ces années ? Le «Crédit Maritime Mutuel» créé en 1913 accordait des prêts à la pêche artisanale. Le «Crédit Maritime» de même nom créé en 1928 était alors un dispensateur de primes ou de subventions. Après la crise de 1929-32, le gouvernement Blum par décret de novembre 1936 de relance de la pêche accorda des avantages aux marins-artisans. Les malamoks aux n°64... en bénéficièrent selon les tonnages et les zones de pêche.

L'inflation des monnaies, fut importante après 1937 puis accélérée pendant les hostilités, mais les restrictions de carburant ont limité les sorties en mer pendant 6 ans.

En 1946 un conflit interne à la profession secoua la flotille des chalutiers. La CGT largement majoritaire (700 adhérents pour le port) réclama une nouvelle répartition des gains (38-62% pour armement-équipage

au lieu de 50-50), cela en raison, surtout, du nombre important de matelots à bord par suite d'un déficit de bateaux (jusqu'à 14 hommes sur un «15 m»).

Car on ne voulait pas laisser des marins sur le quai, par solidarité.

Peu de bateaux avaient été construits pendant la guerre. Les malamoks des années 30, dureront rarement plus de 15 ans, pour différentes raisons. Ceux d'après 1946 ont pu durer toute une vie de patron.

P.J. BERROU

REMERCIEMENTS POUR LEUR CONCOURS

aux anciens mousses des malamoks d'avant-guerre devenus patrons de la nouvelle génération : Lucien Pochat, Jean Nédélec, Jacques Pochet, René Billien, à la mémoire extraordinaire et aux plus jeunes, patrons et matelots qui ont pris la relève, pour leurs renseignements et leurs photos. Remerciements spéciaux à Claude Péron pour ses recherches aux archives de la Marine à Brest.