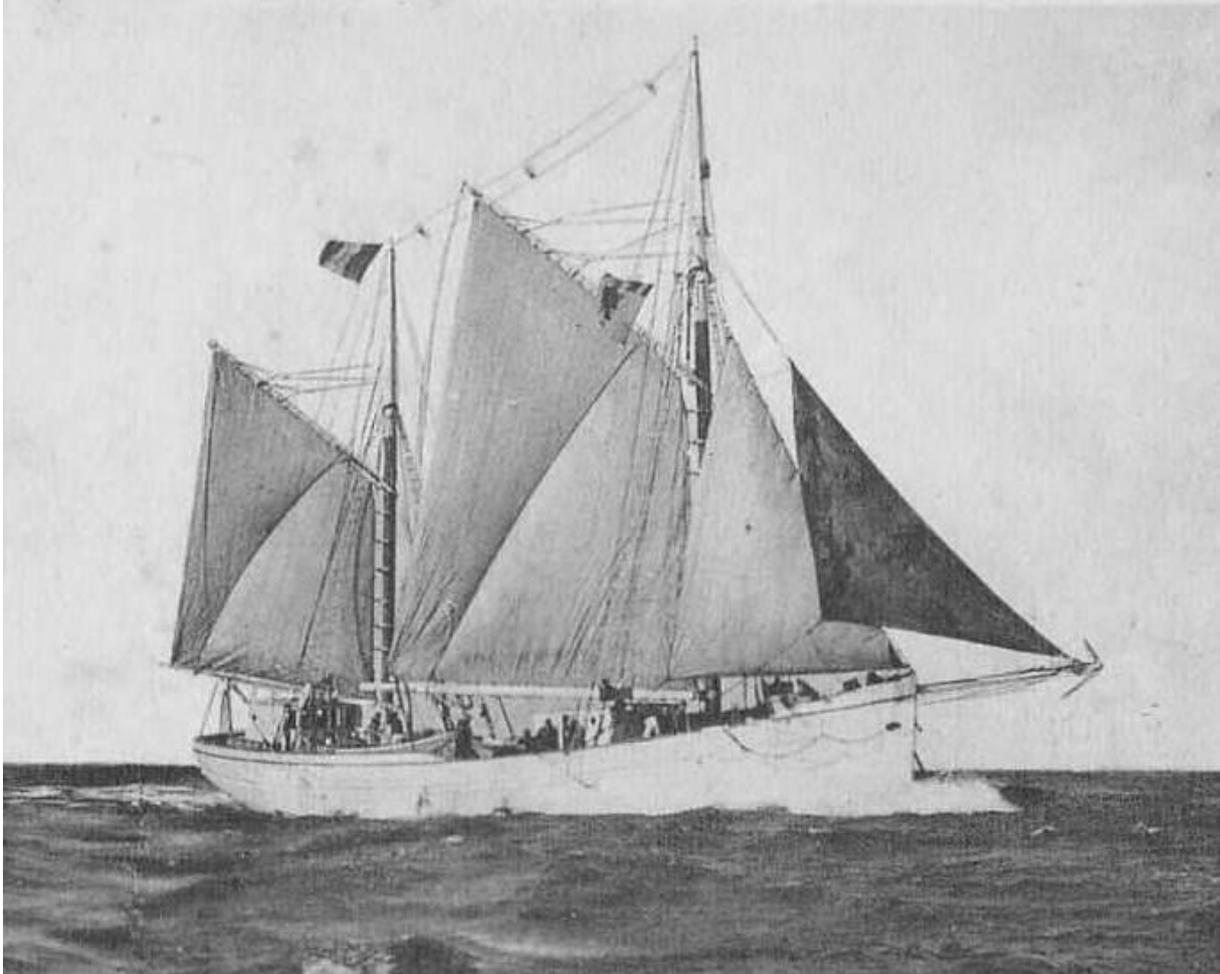




Histoire maritime de Bretagne Nord

Les trois vies du Saint Yves



Le Saint-Yves était motorisé, sa voilure était modérée

Il est assez courant, qu'un bateau de travail ait plusieurs vies, mais en avoir trois si différentes et qui ont autant marquées les marins n'est pas habituel.

Un dundée proche des grand harenguiers du nord de la France, qui fait la pêche à la morue à Islande, qui devient un navire hôpital puis un caboteur à vivier pour le transport des crustacés avec même d'autres métiers entre temps.

Le Saint-Yves, dans la mémoire des marins terre-neuvas, c'est le dernier navire d'assistance des Œuvres de mer, ce petit navire reste associé à la personnalité du RP Yvon. Pourtant sa vie au service des marins de Terre-Neuve et Groenland a été courte

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 Willy Fursy, au temps de la pêche à la morue, sa voute est élégante, les goélettes de la Marine ont une voute assez proche (photo archive municipale de Fécamp)

Le Willy Fursy

Les Verdoy sont une famille de marins, de capitaines, et de charpentiers de marine de Graveline. De 1888 à 1912, 51 navires, construits au chantier Verdoy sont mis à l'eau, principalement des lougres, des goélettes ou des dundées, ce chantier participe à l'élaboration des grands dundées harenguiers. En 1904 il lance le Fernand, un dundée de 28,10 m. Ce bateau en inspira bien d'autres. L'activité du chantier s'arrête en 1912. Ces chantiers nous laissent des archives de plans de construction très importantes.

Comme beaucoup de constructeurs du nord, la famille Verdoy est également impliquée dans l'armement de navire de l'Islande.

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

A partir de 1924, la motorisation des dundées leur permet de faire deux campagnes d'Islande sur la saison, les dundées revenant vers la fin mai pour livrer leur première pêche.

Le jeune Fursy Verdoy, se lance à 24 ans dans l'armement à Islande en 1927.

Le chantier familial n'existant plus, il s'adresse Chantelot de Fécamp pour la construction d'un dundée motorisé. Le chantier de Chantelot est alors en sommeil cette commande relance son activité il s'associe à Lemaître - l'ancien contremaître pour créer les « Chantiers Navals de Normandie » en 1931, ce chantier aura la commande de deux goélettes pour la Marine Nationale ce sera l'Etoile et la Belle Poule. Lancé en 1929, ce dundée de 27 m de long sur 7 m de large et de 3,45 m de tirant d'eau pour une jauge de 115 tx portera le nom de Willy Fursy de 1929 à 1932 il fait des campagnes en Islande et en 1933 et 1934 sur la côte occidentale du Groenland. En 1935 il est vendu aux « Œuvre de Mer » à Saint Malo mais passe une dernière fois aux chantier de Fécamp pour la mise en place de ses nouveaux aménagements



Bénédition du Saint-Yves au bassin de Saint-Malo en 1935

Le Saint-Yves

Un article du Yacht de 1935 décrit bien les modifications et les aménagements

« L'armement de la Sainte-Jeanne-d'Arc étant devenu trop onéreux, la Société des Œuvres de Mer, on le sait, a décidé son remplacement par un voilier à moteur auxiliaire d'environ 200 tonnes, susceptible de se prêter aux aménagements répondant à sa mission.

Après recherches dans les ports, le choix s'est fixé sur l'élégant dundée Willy-Fursy, de Gravelines, construit en 1929 par les Chantiers Navals de Normandie à Fécamp.

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

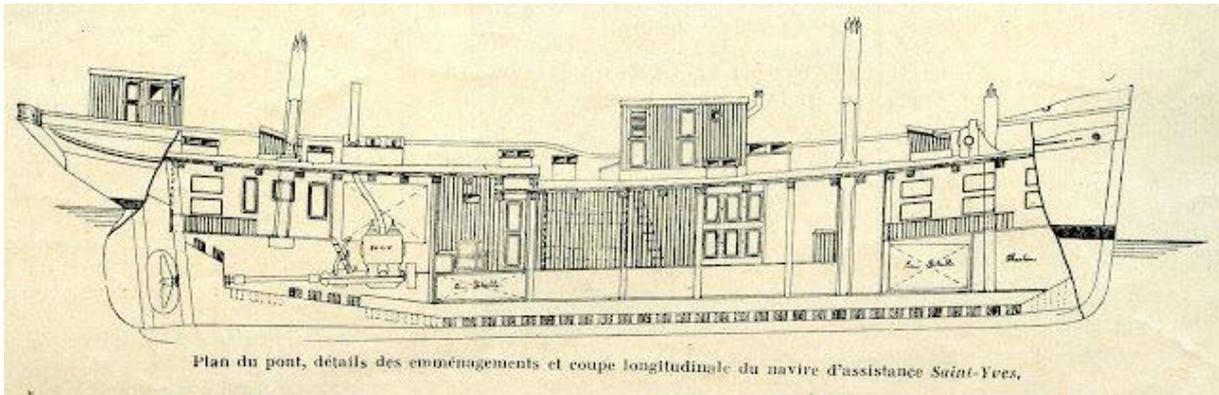
[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

La construction de ce bateau du fait de sa destination primitive : la pêche en Islande, est d'une robustesse exceptionnelle, avec des matériaux de premier choix et un échantillonnage supérieur aux exigences du Bureau Véritas ; la distance d'axe en axe des membrures est de 0 m 48, leur épaisseur sur le droit est de 32cm formée de deux plans de 16 cm, le vide entre chaque membrure est donc de 16 cm L'épaisseur du bordé est de 7 cm et de 8.5 cm ; un vaigrage intérieur de 6 Cm d'épaisseur calfaté forme double coque.

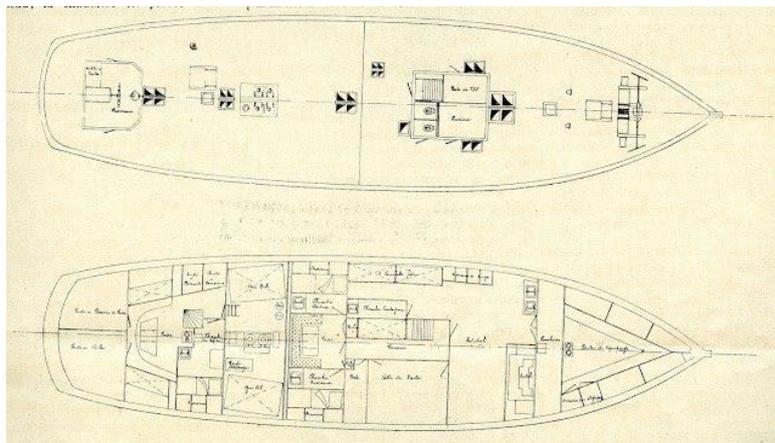


Plan du pont, détails des emménagements et coupe longitudinale du navire d'assistance *Saint-Yves*,

Les aménagements étaient bien pensés (plan journal le Yacht)

les chantiers Navals de Normandie ont été chargés d'effectuer les transformations nécessaires à la nouvelle mission du navire. Les plans reproduits ci-contre montrent la nouvelle distribution intérieure exécutée suivant les directives du commandant Maquet, administrateur délégué des Œuvres de mer ; ils comprennent à partir de l'avant :

Le poste d'équipage avec couchettes et armoires, puis la cambuse. Séparé de la cambuse par un fort cloisonnement vient ensuite l'hôpital, avec deux lavabos fixes, des armoires à linge et quatre couchettes fixes. A tribord, à toucher la cloison de la cambuse, est la chapelle. Sous la descente, prenant accès dans l'hôpital, on trouve une cabine à deux couchettes avec lavabo et armoires, pour les contagieux. En outre des couchettes fixes il est prévu six couchettes mobiles.



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

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France





Histoire maritime de Bretagne Nord

A tribord, une pièce réservée à la visite des malades et dans laquelle se trouve placée la table d'opération, la pharmacie, etc.

Au centre, complètement séparée de l'Hôpital, la descente avec coursive commandant la salle de visite, un compartiment réservé à la poste et, à l'arrière, le carré puis, prenant accès dans le carré, à bâbord et à tribord, la cabine de l'aumônier et du médecin.

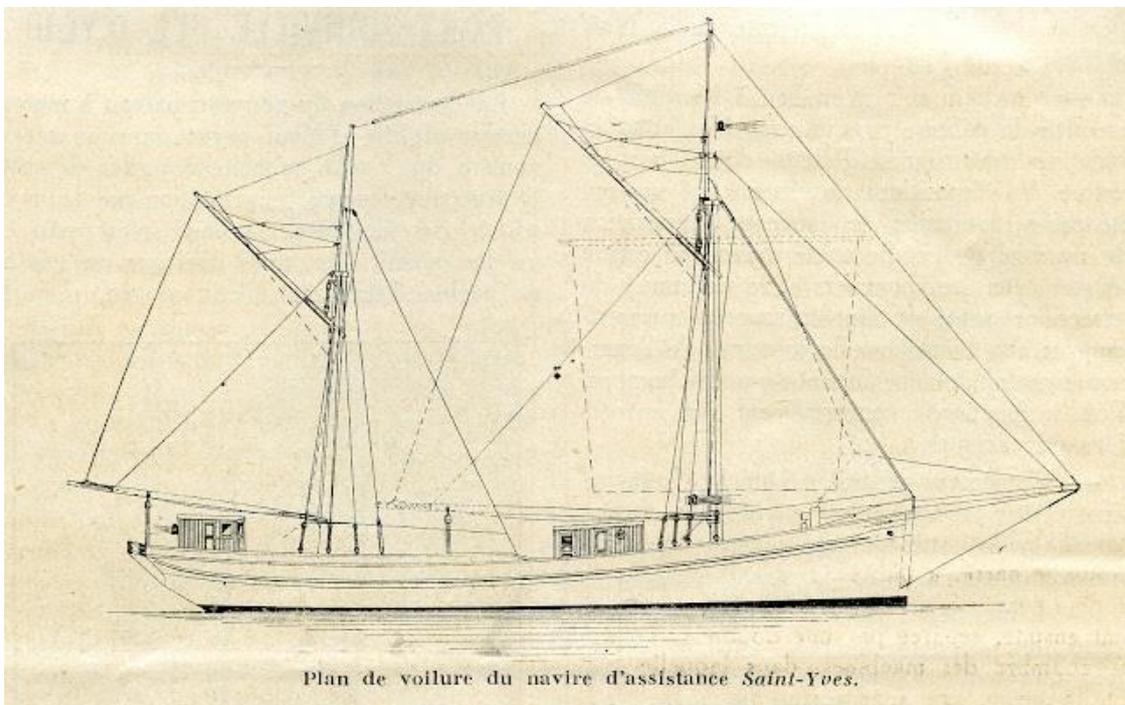
Vient ensuite, séparée par une double cloison, la chambre des machines, dans laquelle est installé un groupe marin semi-diesel Bolinder de 80 Cv et un groupe électrogène diesel, avec en abord, les réservoirs à mazout d'une capacité de 10 tonnes. enfin, sur l'arrière, la cabine du capitaine, la descente et le carré avec quatre couchettes. Le chauffage central assure une bonne température dans tout le bateau ; la chaudière est placée dans le carré arrière.

Sous les planchers sont installés, le parc au charbon, des caisses à eau douce, le puits aux chaînes, le lest en fonte de 45 tonnes.

Le guindeau est actionné par le moteur. L'intérieur du rouf abrite la cuisine avec cuisinière et four à pain, la cabine de T.S.F, la descente et deux WC.

La timonerie avec compas, table à cartes, etc, etc.

Après transformations, le navire a reçu le nom de Saint-Yves et a pris armement à Saint-Malo. »





Histoire maritime de Bretagne Nord

Le Commandant Lacroix dans « les derniers voilier morutier terreneuvais, islandais, groenlandais » nous fournis les détails suivants : Pour la campagne de 1935, le Saint-Yves est commandé par M. Gervin, capitaine de la marine marchande, M. Blondel est le mécanicien et M. Duchâteau lieutenant au long-cours est le radio.

Le service médical est assuré par le docteur Jousset, assisté de son infirmier Louis Nédelec qui avait 15 ans de pratique des bancs.

Le reste de l'équipage comprend, le second, le maitre d'équipage, huit matelots et un mousse.

En 1935, étant parti de Saint-Malo le 8 mai et de retour le 6 septembre entre les bancs de terre-neuve et les côtes du Groenland, il contacte 141 navires, hospitalise 19 hommes pour 232 journées, donne 90 consultations recueille 22 naufragés et distribue et reçoit 13 801 lettres

En 1936 ils repartent pour une nouvelle campagne. Le RP Yvon et son radio créé « Radio Morue » avec une émission hebdomadaire qui donne le top horaire, la météo, les nouvelles de la pêche et du pays, l'itinéraire du Saint-Yves et des conseils médicaux

Les campagnes se poursuivent avec succès en 1937, 1938 et 1939.

En septembre 1939 c'est le Saint-Yves qui annonce que la guerre est déclarée aux voiliers dépourvus de la T.S.F et rentre définitivement à Saint-Malo le 26 octobre 1939.



Sur le pont du St Yves, le RP Yvon, le commandant Gervin et le médecin (Coll Œuvres de mer)



Histoire maritime de Bretagne Nord



Le Maryannick au bassin à Morlaix , sa mature a été conservé sauf le bout dehors, à l'avant il a toujours les hautes fargues et est équipé d'une imposante passerelle

Le Maryannick

Le SaintYves est resté désarmé pendant la seconde guerre mondiale. En 1945 , les Œuvres de mer le vendent, il est alors armé au transport de vin d'Algérie, commerce maritime en vogue à la libération. Cela de dure pas en 1948 on le trouve armé comme chalutier à Lorient Dans les années 50 le commerce du poisson et des crustacé repart de plus belle. Les viviers Ouhlen du Diben achètent alors le Saint-Yves et lui font installer un vivier pour le transports des crustacés. Il est alors appelé alors le Maryannick. Le négoce de langouste et de homards de la maison Ouhlen est important, Le Maryannick, comme le Rosko vont régulièrement chercher des crustacé en Cornouailles anglaise et en Irlande Lorsqu'il ne voyage pas il est souvent amarré au bassin de Morlaix. je ne sais en quelle année il a été définitivement désarmé et où sa coque à fini.

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



Modèle du saint-Yves, entre les mâts les fils de l'antenne T.S.F (Photo Michel Jacques)

Le modèle du Saint-Yves

Michel Jacques, un ami de de Saint-Malo est ancien marin-pêcheur sur les grands chalutier pêchant la morue à Terre-Neuve, il réalise de magnifiques modèle de bateaux de travail. des vrais modèles de marin, les couleurs, le grément, le matériel d'armement sont particulièrement exact et donnent de la vie.

Michel Jacques a réalisé un modèle du Saint Yves à l'époque où il était navire d'assistance à Terre-Neuve

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



Timonerie et artimon du Saint-Yves (Photo Michel Jacques)

Sources et liens :

Films cinémathèque de Bretagne

<http://www.cinematheque-bretagne.fr/Geolocalisation-970-13420-0-0.html>

<http://www.cinematheque-bretagne.fr/Geolocalisation-970-1359-0-0.html>

Livre du RP Yvon « Avec les pêcheurs de Terre-Neuve »

http://www.grandcolombier.pm/wp-content/uploads/pdf/130410/Avec_les_pecheurs_de_Terre-Neuve-RPYVON.pdf

histoire du chantier Verdoy et du St yves

http://www.webnord.com/des_hommes/famille_gravelinoise.htm

Chantiers Navals de Normandie

<http://chantiersnavalsdenormandie.blogspot.fr/2013/06/saint-yves-ex-willy-fursy-1935.html>

Michel Jacques

<http://www.ouest-france.fr/bretagne/saint-malo-35400/michel-jacques-lartiste-maquettiste-naval-638271>

Louis Lacroix « les derniers voiliers morutiers » 1949

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



Plan de pont du Saint-Yves avec sa timonerie à l'arrière et son roof avant, la claire voie de la salle des machines est en avant du mât d'artimon (Photo Michel Jacques)

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](#)

