



LA LETTRE DU MUSÉE



La Cale de Petit-Couronne, vers 1908
Joseph Delattre (Déville-lès-Rouen 1858 - Petit-Couronne 1912)



LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

Cela fait donc une année de turbulences, pendant laquelle nous n'avons pas repris contact avec vous, chers lecteurs, grâce à cette lettre bimensuelle et j'ai enfin le plaisir de revenir vers vous, en souhaitant que vous n'avez pas été touchés de près ou de loin par cette furieuse pandémie.

N'ayant pas pu faire autrement que de subir les fermetures successives au public, je vous rassure en vous informant que les équipes de bénévoles ainsi que le chantier d'insertion se sont mobilisés pendant ces longs mois pour rendre le Musée plus attractif, en vue d'une reprise des visites et des activités culturelles.

L'exposition sur les nœuds marins est prête à être inaugurée et nous avons prévu une journée sur le thème du matelotage.

En janvier, nous avons été sollicités pour recevoir Madame Elisabeth Klinkerst, ministre déléguée à l'insertion, de passage en Normandie. Accompagnée de Bertrand Bellanger, de Pierre-André Durand, préfet de Région et de Damien Adam, Député, la Ministre a fait un tour rapide dans le Musée, puis s'est intéressée aux témoignages des salariés bénéficiant d'un contrat au sein du Chantier d'insertion. Elle a fait part de sa satisfaction, vis à vis des réalisations qui prennent forme, grâce au professionnalisme des encadrantes.

Nous avons eu l'opportunité d'acheter à un marinier, des écoutilles convenant aux dimensions de la péniche Pompon Rouge (gabarit Freyssinet). Cela va nous permettre de remplacer toute la partie

supérieure de la cale, qui, au fil des temps et des intempéries, se dégradait et perdait de son imperméabilité. Je ne cache pas que cela représente un coût important pour notre trésorerie.

A la fin de cette lettre, vous trouverez tous les moyens pour aider le Musée maritime à supporter ces dépenses, ne serait-ce qu'en apportant votre cotisation annuelle. J'ajoute que la mise en place de ces écoutilles est assurée par nos bénévoles. Je me fais votre interprète pour les remercier.

Depuis la mi-mai, de grands travaux de mise aux normes et remplacements des trappes de désenfumage ainsi que des verrières donnant la lumière sur toute la longueur du Hangar 13, sont entrepris. Quatre ou cinq semaines de travaux sont prévues. Ce sont les services du Grand Port maritime de Rouen qui ont prévu ces améliorations et nous sommes reconnaissants de leur décision.

Dans cette lettre, vous découvrirez des articles sur des bateaux typiques qui ont fait l'Histoire du Port de Rouen, ainsi que des aventures humaines.

Dès la réouverture, nous vous proposerons de nouvelles conférences. C'est notre vœu et nous serons heureux de vous rencontrer pour entamer des dialogues toujours enrichissants sur les sujets les plus divers.

En conclusion, nous attendons avec impatience le retour des visiteurs et c'est ainsi que le Musée Maritime reprendra son cap.

Fidèlement vôtre,

Marie-Odile Degan, Présidente

SOMMAIRE

- Le mot de la Présidente
- « Le bateau rouleur » qui voulait rouler sur l'eau
- Geneviève II - Un rêve de bateau
- A lire et relire
« Océane - Trente ans après »
De Florence Arthaud
- Cotisation 2021
- Le Petraia
- La vie au Musée

INFO MUSÉE

Lors d'une promenade sur les quais rives droite, vous pouvez visiter le Musée et découvrir le nouvel espace intérieur.

Horaires :

- Mardi, mercredi, jeudi de 13h30 à 16h30
- Samedi, dimanche de 14h à 17h



« LE BATEAU ROULEUR » QUI VOULAIT ROULER SUR L'EAU

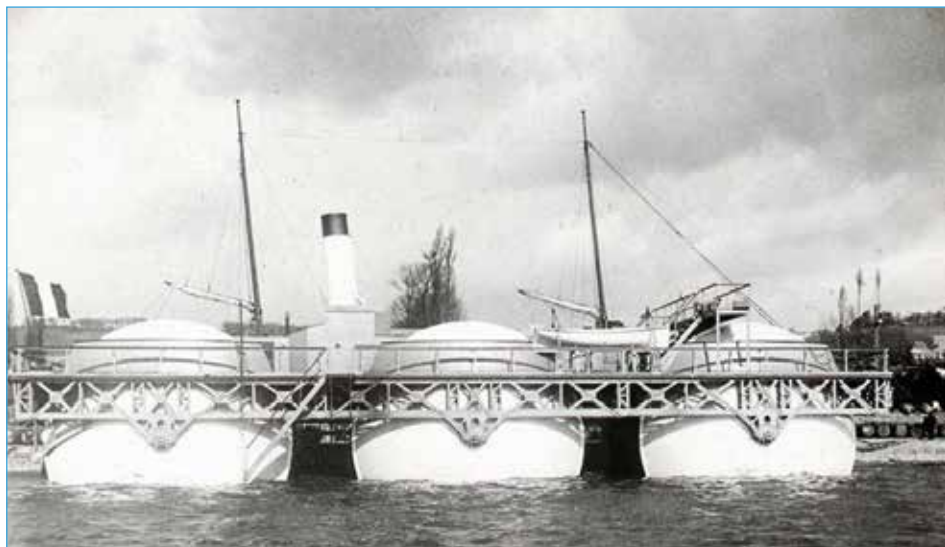
Le XIX^e siècle a été caractérisé par l'essor de l'industrie et une inventivité sans pareil. Les innovations ont explosé et touché tous les secteurs : la navigation avec l'avènement du bateau à vapeur et du sous-marin, les grandes infrastructures de transport : métro, ponts, canaux, etc...

A cette même époque, les paquebots anglais et américains se déplaçaient à plus de 21 nœuds et les français à 18 nœuds maximum. Dans cette frénésie d'invention et de course à la vitesse des Ingénieurs ont cherché une solution de bateau se libérant des forces de frottement de l'eau en créant une structure « roulant » sur l'eau.

C'est ainsi que l'Ingénieur Français Ernest Bazin (1826-1838), inventeur dans de nombreux domaines, pense pouvoir atteindre 35 nœuds en inventant une nouvelle technique de navigation « le Bateau rouleur ou vapeur rouleur ».

L'idée était de remplacer le bateau glissant dans l'eau par une plateforme propulsée par une hélice et munie de 6 à 8 énormes roues creuses tournant grâce à un moteur auxiliaire. La plateforme était de plus équipée d'un fort jet d'eau faisant office de gouvernail. Ainsi la force de propulsion de l'hélice ajoutée à la force de « réaction » du jet d'eau sur la plateforme avançant sur des roues c'est-à-dire hors de l'eau devaient permettre d'atteindre des vitesses nettement supérieures à celles obtenues alors.

Après une succession d'essais sur le lac de Vincennes avec une maquette au 1/25^e il



concrétise son idée en réalisant un navire qui devait rouler sur les vagues.

Au préalable il dépose un brevet en 1892 en France, Belgique, Angleterre, Espagne et Italie puis en 1893 aux USA.

En 1893 il crée la société en participation « du Navire express Rouleur Bazin » qui devint en 1895 la Société d'Etudes et d'Exploitation des Navires Rouleurs Bazin.

Le navire est construit aux Chantiers C. A. I. L. à St Denis. Celui-ci est constitué d'une plateforme rectangulaire de 36 mètres par 11 mètres située à 6 mètres au-dessus de la surface de l'eau supportant machinerie et passagers. Cette plateforme porte sur 3 paires de roues creuses en forme de lentille de 10,00 mètres de diamètre et 3,60 mètres d'épaisseur. Chaque paire de roues est équipée d'un moteur de 10 cv. Enfin

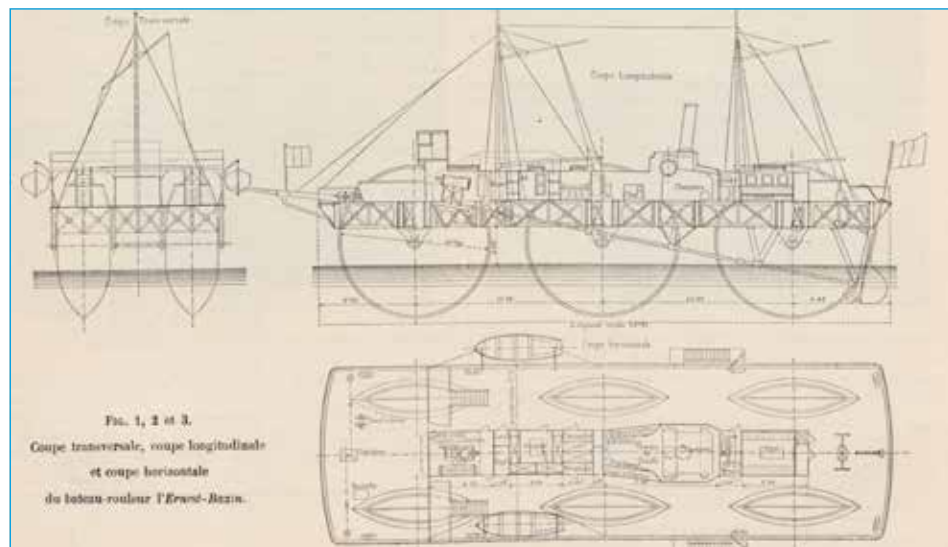
l'ensemble est muni d'une hélice équipée d'un moteur de 500 cv.

Il est lancé le 19 Août 1896, démonté pour descendre la Seine et remonté à Rouen en Mars 1897. Lors de ses essais à Duclair sa vitesse ne dépassa pas 6 à 7 nœuds. Il descendit au Havre où les essais en mer montrèrent une instabilité, une difficulté à être manœuvré et une sous motorisation de l'hélice. Après une traversée de la Manche il navigua le long de la côte est de l'Angleterre où il suscita une grande curiosité.

E. Bazin mourut en 1898 et son bateau fut mis en vente à Liverpool, transformé en restaurant avant d'être ferrailé.

E. Bazin ne fut pas le seul à tenter l'aventure du « bateau rouleur ». Outre-Atlantique à San Francisco en 1895 Chapman réfléchit sans succès réel à une structure avec deux cylindres. A Toronto F.Knapps invente en 1897 un navire sous forme d'un cylindre de 36 mètres de long et 7 mètres de diamètre mu par deux machines à vapeur. Un modèle est construit par « Polson Iron Works » et des premiers essais ont lieu sur le Lac Ontario. Après quelques modifications et de nouvelles tentatives l'idée est abandonnée et le bateau fini envasé près du chantier.

Pour terminer on peut citer en 1934 la proposition de « Paquebot à roues turbo » qui devait atteindre la vitesse de 100 miles à l'heure.



Jean-Pierre Felix - Jean-Pierre Julien - Jean-Pierre Lécrivain

GENEVIÈVE II - UN RÊVE DE BATEAU

Si l'envie vous vient par ces temps ensoleillés de vous promener au Havre n'hésitez pas à flâner près des pontons. Avec un peu de chance vous pourrez voir « Geneviève II » un superbe sloop remis à neuf récemment par Marc Charpentier un normand amoureux des beaux bateaux et de la navigation. Ne pouvant se résoudre à voir mourir dans le bassin St Gervais ce magnifique bateau et après avoir réussi à convaincre son épouse, il l'a acquis récemment pour le remettre en état et pouvoir naviguer avec.

Mais qui est donc « Geneviève II » ?

Sorti du bureau d'études de l'architecte Baldenveck, il a été construit en 1960 dans le chantier de la Rance à St Malo. Sa coque en teck a une longueur de 9,80 mètres pour 2,72 mètres de largeur et un tirant d'eau de 1,85 mètres. Son lest équilibre un mât de 12 mètres supportant une grande voile de 30 m² et un génois de 35 m².

Il a été restauré une première fois par Patrice Mabire dans l'Atelier du Musée :

- Les membrures centrales en frêne rivetées-cuivre ont été entièrement remplacées.
- Le tableau arrière en sipo refait de même que le rouf.



- Le pont en contreplaqué marine a été posé sur les barrots en chêne.

- Un pontage latté en sapin du nord rouge avec hiloire et plat-bord en sipo a été réalisé.

- La porte descente ainsi que le capot coulissant ont été refait ainsi que la pose des hublots.

Cette restauration s'est conclue par la remise en place de l'accastillage et le calfatage et ponçage de la coque.

Après quelques années de navigation le bateau s'est retrouvé à l'abandon dans le bassin St Gervais suite au décès de son propriétaire. C'est là que Marc Charpentier

notre normand amoureux des beaux bateaux l'a sorti d'une mort certaine.

Sous les conseils de Patrice Mabire, le maître charpentier du Musée maritime le premier sauveteur, il a en premier lieu sorti le bateau de l'eau pour refaire le calfatage et repeindre sa coque comme on refait la toiture d'une bâtisse que l'on veut sauver. Aujourd'hui on peut l'admirer naviguer devant la plage du Havre avec à sa barre un skipper heureux et à qui nous souhaitons « Bon vent ».

Jean-Pierre Felix - Patrice Mabire

A LIRE OU RELIRE

Océane - Trente ans après de Florence Arthaud

Pour tous les amoureux de la voile, Florence Arthaud, navigatrice magique, c'est le souvenir de la première femme ayant gagnée la Route du Rhum 1990.



Elle était la petite-fille de Benjamin Arthaud, fondateur en 1920 des éditions du même nom et fille de Jacques Arthaud, éditeur créateur de la « Collection Mer » bien connue de tous les passionnés de mer. En 1989 elle écrit son autobiographie avec le journaliste de « Libération » Patrick Le Roux. Pour des raisons complexes ce n'est qu'en 2021 que son frère Hubert ressort le manuscrit et le publie pour notre plus grand bonheur.

De son propre aveu, cette publication aujourd'hui d' « Océane », en mémoire de son grand-père et de son père, a été difficile car on y retrouve toute l'histoire de la vie de Florence Arthaud, son ressenti, sa sensibilité, le dépassement de soi, son besoin de se sentir seule...

Ce récit est une véritable bouffée d'air du large... À ne pas rater.

COTISATION 2021

- Etudiant 15 €
- Personne physique 50 €
- Personne morale 180 €

Nom :

Prénom :

Entreprise :

Profession :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Téléphone :

Mail :

DON DE SOUTIEN

- Montant

Pour les règlements par chèque bancaire ou postal, veuillez libeller à l'ordre du « Musée Maritime de Rouen ».

Nous vous remercions par avance de votre soutien.

LE « PETRAIA »

Notre musée possède une très belle maquette d'un navire vraquier bien connu du port de Rouen, le Petraia.

Construit à Osaka au Japon et mis en service le 18 novembre 1967, il mesurait 147,5 mètres de long, 20,5 mètres de large pour 9 mètres de tirant d'eau. A sa mise en service, il figurait parmi les navires moyens dans sa spécialité. Le Petraia a navigué sous les couleurs de l'Union Maritime, puis chez les Chargeurs Réunis.

Immatriculé à Dunkerque, il a débuté sa carrière à transporter de l'acier entre le Japon et les USA, ramenant des céréales. Puis l'armement représenté à Rouen par P. Huret l'utilisa pour le charbon et c'est dans notre port qu'il a effectué la plupart de ses escales. En 7 ans, il en a déchargé 3300000 tonnes provenant principalement de Pologne.

Sa carrière sous pavillon français prit fin en 1982 par sa vente à l'armement grec



« Seastar Navigation Compagny » qui le renomma Proteus afin de transporter des céréales entre les USA et la Grèce. Le 11 décembre 1985, il fut livré aux démolisseurs.

La maquette du musée est un modèle de chantier acheté par Pierre Degon en 2000 lors de la vente des collections des Chargeurs Réunis. C'est une très belle réalisation qui a la particularité de posséder de nombreux appareils en laiton ce qui devient rare car, de plus en plus, ces pièces

sont peintes afin de donner à la maquette un aspect plus réaliste mais aussi pour cacher l'utilisation de matériaux moins nobles. Elle est exposée en bonne place à l'entrée de l'espace « Rouen Port Maritime ».

Depuis quelques semaines, le musée a reçu en don une maquette de chantier d'un autre minéralier bien connu lui aussi du port, le « Cyrena », il sera bientôt mis en exposition.

Jean-Luc Bouclon

LA VIE AU MUSÉE

Venue de la ministre de l'inclusion

Le jeudi 28 janvier 2021, nous avons reçu la visite de la ministre déléguée auprès de la ministre du Travail, en charge de l'insertion, Mme Brigitte Klinkert. Sa venue avait pour objectif de rencontrer les salariés ainsi que les responsables du chantier d'insertion Jean de Verrazane. Elle était accompagnée de Monsieur le préfet de la Seine Maritime ainsi que de nombreux représentants de l'État : Pôle Emploi, La Direccte ou le département de la Seine Maritime. Tous ont découvert les nombreux travaux réalisés par les salariés du chantier d'insertion dont l'exposition temporaire « Cordages et nœuds marins », dernière réalisation coordonnée avec l'association IGKT France.



En cette période de crise, Mme Brigitte Klinkert a pu remarquer comment le musée a maintenu l'activité du chantier d'insertion grâce au soutien de l'État.

La ministre a pu profiter de ce temps de rencontre pour échanger avec les salariés présents. Cette entrevue a été vécue par eux comme une expérience enrichissante. Ils ont pu comprendre l'implication de l'État dans la mise en place des missions des chantiers d'insertion.

Rénovation du sol du musée

La pandémie nous a contraint de fermer les portes du musée aux visiteurs. La crise que nous traversons actuellement nous a poussés à réfléchir sur la mise en valeur du musée. Pas question de baisser les bras !

Nous avons décidé d'œuvrer en équipe à la restauration des espaces « marines à voiles » et « loisirs en Seine ». Il nous fallait pour cela retirer la moquette posée au sol. Plusieurs jours nous ont été nécessaires afin de l'enlever. Nous avons dû frotter le

sol afin d'enlever la colle qui soudait le tapis du bas. Ensuite, nous avons appliqué une peinture grise spéciale sol. Cette activité, parmi d'autres, nous a permis d'embellir le musée de novembre 2020 à mai 2021.

Les salariés du chantier d'insertion

LA LETTRE DU MUSÉE MARITIME DE ROUEN

Publication bimestrielle
du Musée Maritime de Rouen
Association loi de 1901

Responsable de la publication :
Marie-Odile Degon, Présidente

Rédacteur en Chef :
Jean-Pierre Félix

Maquette : Chantier d'insertion
Atelier Verrazane

LE MUSÉE MARITIME, FLUVIAL ET PORTUAIRE DE ROUEN

Quai Emile Duchemin - Hangar 13
76000 Rouen
Tél. : 02 32 10 15 51
www1.musee-maritime-rouen.asso.fr