

La Marine de Loire

Troisième partie de « La Loire et les Hommes »

Caractéristiques

10 panneaux souples sur structures enrouleurs (80cm X 180cm)

avec housses de transport

Thèmes des panneaux



LES EMBARCATIONS LIGÉRIENNES

La batellerie fluviale était un moyen de transport très actif dans la France d'autrefois. L'embarcation fluviale primitive était une pirogue monoxyle creusée dans un arbre. Depuis, le bateau de Loire a pris des formes très diverses selon le temps, le lieu, la largeur du fleuve et les marchandises transportées.

LA CHALAND



Le Chaland est une pirogue monoxyle creusée dans un arbre. Elle est utilisée pour transporter des marchandises sur le fleuve.

LA SAPINE



La Sapine est une pirogue monoxyle creusée dans un arbre. Elle est utilisée pour transporter des marchandises sur le fleuve.

LA TOUE



La Toue est une pirogue monoxyle creusée dans un arbre. Elle est utilisée pour transporter des marchandises sur le fleuve.

LE FUTREAU OU FUTEREAU



Le Futreau ou Futereau est une pirogue monoxyle creusée dans un arbre. Elle est utilisée pour transporter des marchandises sur le fleuve.

L'INEXPLOISABLE



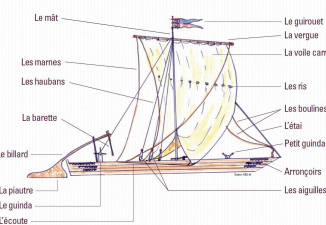
L'Inexploisible est une pirogue monoxyle creusée dans un arbre. Elle est utilisée pour transporter des marchandises sur le fleuve.

DES D'autres BATEAUX NOTamment sur LA LOIRE



Sur la Loire, on trouve également d'autres types de bateaux, comme le Chaland et la Sapine.

L'EQUIPEMENT D'UN BATEAU DE LOIRE



LE GUINDA

Le guinda est un cabestan horizontal qui permet de :
- relever ou abaisser le voile (passage des points).
- hisser la voile.
- régler la hauteur de la piautrie.
- relever l'écoute.
- soulever et charger les marchandises à bord.
- se hisser pour franchir un passage difficile (pont).

LA VOILE

La voile, grand rectangle de toile fixé à la vergue, se hisse avec un simple péro ou avec le guinda. Plus large que le bateau, elle est maintenue écartée à la base par des pérotes, des bédons, et se relève au milieu pour permettre au vent de venir de face. Elle s'écarte à l'abai de cortège, comme d'habitude. La voile peut être réduite en resserant progressivement la toile sur la vergue avec les garettes.

LE GUIROUET OU LA GIROUETTE

Le guirouet est un appareil à gouverner rigide des bateaux de Loire. Elle est située au sommet du mât, maintenue par des haubans horizontaux articulés sur la hampe (gilette). Ces barrettes portent un fanion de tous les flammes.

LA PIAUTRIE

La piautrie est un appareil à gouverner rigide des bateaux de Loire. Elle est située au sommet du mât, maintenue par des haubans horizontaux articulés sur la hampe (gilette). Ces barrettes portent un fanion de tous les flammes.

LE MAT

Le mât est l'élément d'équilibre et de relèvement principal. Il est maintenu latéralement par les haubans (bédons) fixés au bateau par un dispositif simple mais solide (saigle ou quille).

LES MARINIERS DE LOIRE

La navigation en Loire remonte au premier millénaire avant J.-C., mais elle connaît son apogée au 13^{ème} siècle et dans la première moitié du 12^{ème}. La communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et les fleuves descendant en aval s'est regroupée les marins de Loire jusqu'en 1773 et assure leur défense. Ils se sont ensuite organisés en une corporation dans laquelle une hiérarchie était bien définie et respectée. Les marins constituaient une population particulière avec ses codes et ses coutumes.

LES METIERS DES MARINIERS

METIERS SUR L'EAU
Les marins s'élevaient souvent de père en fils, ils formaient une corporation très hiérarchisée.
- Les marins apprennent les manœuvres et tiennent les tâches les plus ingrates pour le gîte et le couvert, ils s'occupent des piro.
- Les compagnons ou garçons-marins étaient les plus nombreux, les moins payés souvent ; ils formaient les équipes de navigation.
- Les volontiers par eau ou patrons possédaient un ou plusieurs bateaux et passaient des contrats avec les marchands.
ACTIVITES A TERRE
Comme la navigation n'était pas possible, les marins trouvaient leur terre et leur maison. Ceux qui possédaient leur bateau le réparaient.
Ils descendaient parfois des griffes sur les maisons, les digues et marquaient ainsi leur passage.



MODE DE VIE
La maison des marins construite sur une cave évasée en pierre ou en bois, était reconnaissable aux grilles en sautoir sur les toits de bois.
L'ALIMENTATION DES BATIERS
La nourriture des marins était à base de pain, poisson, légumes secs ou frais, tout cela ou viande hachée servie en bouillottes. La poisson restait l'aliment le plus fréquent ; on raconte que les compagnons n'acceptaient de signer leur contrat d'embarquement que s'ils avaient l'assurance de ne pas manger de saumon plus de trois fois par semaine ! Il leur était bien sûr alloué la « botte », c'est-à-dire le vin pour leur « bouteille » et la « gilette » (eau de rail).

RELIGION
Les marins sont tous croyants, presque tous catholiques. Avant de mettre un bateau à l'eau, ils le font bénir par un prêtre. Ils ne mangent pas la viande et ne placent sous la protection de planiers saints. St-Nicolas est l'un des plus commes.
C'est vers 1600 que le travail des marins va décliner avec l'arrivée des « expéditions » : premiers bateaux à vapeur, puis l'arrivée du train vers 1843. Les marins devaient alors se reconvertir comme pêcheurs, passeurs, bûcherons, etc. Mais la tradition de la navigation perdure, beaucoup de familles de marins disparaissent, la population marinière diminue rapidement.
Pour ne pas oublier ce riche passé, de nombreuses associations la font revivre.

