

[Accueil](#)

[Histoire](#)

[Histoire générale](#)

[Evènements et historiques](#)

Arrivée du cargo Côte des Légendes à Lorient

Arrivée du cargo Côte des Légendes à Lorient

Le cargo à moteur ou caboteur *Côte des Légendes* fait sa première entrée au bassin à flot de Lorient, encore appelé le port de commerce, le 25 mai 1951.

Construit aux Chantiers De Wall à Zaltbommel en Hollande, à partir de décembre 1950, son *lancement* a eu lieu le 7 mars 1951, avec pour marraines, Odette Gambarelli, jumelle de l'armateur Henri Hacquard et sa fiancée Janine Mahé, caissière du Café de Paris à Lorient.

S'en suivirent alors les réglages et essais jusqu'au 14 mai 1951, date du départ pour Rotterdam. Les formalités administratives accomplies auprès du Consulat, dont la demande de francisation provisoire, le *Côte des Légendes* peut prendre la mer pour son tout premier voyage en direction de Newcastle en Angleterre afin de charger un frêt de 350 tonnes de charbon à livrer à Saint-Brieuc 4 ou 5 jours plus tard puis

repartir sur Boulogne prendre du ciment à livrer aux Etablissements Pouzoulic à Lorient.

Dès l'arrivée, à son port d'attache, comme le veut la tradition et selon les usages du droit maritime, le 25 mai 1951, à Lorient, le capitaine Maurice Salahun et co-armateur présente au bureau de l'Inscription Maritime le rôle d'armement délivré par le Consulat de Rotterdam afin de lancer la demande d'immatriculation au port de Lorient, choisi pour port d'attache. Quant au co-armateur, Henri Hacquard chargé de gérer les affaires et de traiter avec les affréteurs, il se rend au bureau de la Douane afin de produire également les pièces établies au Consulat de Rotterdam et demander l'inscription provisoire sur leur registre afin d'entamer les procédures de francisation à savoir la soumission au port de Lorient.

La visite de sécurité à la navigation est réalisée le 30 mai dans le port de commerce de Lorient en présence de monsieur Lucas, administrateur en chef du quartier de l'Inscription Maritime, de l'inspecteur à la Navigation Boisson, du capitaine au long Cours Marrec et du médecin de 1^{ère} classe, Moutet, directeur du *Service des gens de mer*.

La francisation a lieu le 31 mai 1951 sous le numéro 1615, avec pour *immatriculation* L 4910.

Puis, comme pour tout navire neuf, il faut procéder à son baptême. Celui-ci a lieu le

dimanche suivant, 3 juin 1951, à Groix, au cours d'une journée religieuse et maritime particulièrement émouvante. Le *Côte des Légendes* est baptisé par monsieur Luco, curé de Groix, accompagné des Pères Blancs de Kerlois et en présence de nombreuses autorités et personnalités locales et étrangères dont monsieur Stéphant, maire de Groix, Monsieur Yvon, député du Morbihan, monsieur Coudre, administrateur principal et chef du quartier de l'Inscription Maritime, l'Amiral Robin et Albert Schwein, premier adjoint au maire de Grussenheim. En effet, cette cérémonie se déroule en même temps que le baptême du nouveau bateau de sauvetage de Groix, le *Grussenheim-Alsace* et que la bénédiction de la mer et des thoniers qui s'apprêtent à partir le lendemain pour la traditionnelle campagne de pêche.

La réception du seul *Côte des Légendes* réunit une quarantaine de personnes.

Cette période d'après guerre est l'époque du renouvellement de la flotte marchande française ; elle compte 718 bâtiments de plus de 100 tonneaux jauge brute au 1er juillet 1951.

Caractéristiques du Côte des Légendes :

C'est un navire de 42 m de long, 7 m de large, jaugeant 400 tonnes DW, doté d'un moteur MAN de 375 CV muni d'un inverseur-réducteur à pression d'huile lui permettant une vitesse de 11 nœuds. Il est équipé d'un *gonio*, d'un *sondeur*

mais aussi d'un *poste radio-émetteur* permettant non seulement de communiquer avec les stations radio à terre mais aussi directement avec les familles, l'armateur et les affréteurs.

Côté décoration intérieure, le salon du bateau est lambrissé de bouleau de Norvège et d'acajou et l'équipage bénéficie de l'eau courante, du chauffage central et de douches.

Bateau mis au point en Hollande, par des ingénieurs très performants à l'époque en matière de construction navale, le *Côte des Légendes* bénéficie des tous derniers perfectionnements possibles. Au niveau de la coque, les membrures sont pourvues d'évidements entre chaque point de leur soudure qui font gagner 10 tonnes sur le poids total du navire. Ceci permet par conséquent d'augmenter considérablement le poids et le volume de la cargaison qui peut ainsi prendre place dans une cale de 600 mètres cubes.

L'équipage :

Dénommé *Armement Salahun-Hacquard*, les 3 actionnaires principaux sont Maurice Salahun de Groix, Henri Hacquard et Odette Gambarelli (née Hacquard) de la Nourriguel à Larmor-Plage. Ils sont associés avec 8 autres membres de la famille Salahun, Joseph, Laurent, Pierre, René et Jean ainsi que 2 membres de la famille Tonnerre, Joseph fils et Noël. L'équipage essentiellement morbihannais est composé de 7 hommes, le commandant Maurice Salahun et son second, 4

hommes et 2 mécaniciens.

Le frêt :

L'essentiel de l'activité du «Côte des Légendes» se passe en Méditerranée. Il rallie l'Algérie à partir de Marseille à raison d'un aller-retour par semaine en transportant des oranges, des céréales, des radios TSF, du tissu, des voitures d'enfant et même des automobiles. Mais il peut aussi transporter du ciment ou du charbon en Manche et remonter la Seine ou la Tamise en tant que chaland grâce à une autre particularité, il peut rabattre son mât de charge afin de pouvoir passer sous les ponts.

Conçus par les Hollandais, le château, la passerelle et la cheminée du *Côte des Légendes* sont groupés à l'arrière ce qui lui donne l'allure d'un pétrolier. Néanmoins, c'est un excellent navire de haute mer, bien équilibré, stable, obéissant, qui encaisse avec souplesse les *coups de chien*. Ceci fait le bonheur de l'équipage qui navigue à son bord jusqu'à fin 1956 (date à laquelle il est vendu à Marseille Fret). Tous ces marins embarquent alors sur le pinardier *Mater Dei*, construit à Hambourg en Allemagne pour le même armement et repartent pour acheminer les fameux vins d'Algérie entre les ports d'Afrique du Nord (Oran, Mostaganem, Alger ou Beni Saf) et ceux de Quimper ou Lorient pour quelques années encore.

Texte : Béatrice Joly-Hacquard