

Historique de la Station de St Nicolas (Iles Glénans)

A partir de 1897, le sauvetage fonctionne dans ces nouvelles conditions.

En 1908, l'Inscription Maritime nous signale que, dans ces dernières années, la population maritime s'est accrue à St Nicolas, et que maintenant il y aurait toujours assez de monde pour lancer et armer un canot plus grand, dont l'utilité se fait sentir. En conséquence de cette information, nous remplaçons le petit canot de 5 mètres par une embarcation de 7^m, 60.

1913. Le canot placé en 1908, appartenant au type Farmer qui laisse à désirer, est remplacé par un canot non redressable de 8^m. En même temps, pour rendre la manœuvre plus facile, vu la population très restreinte, le lancement sur rails est installé. Comme la cale de lancement fait avec la maison-abri un angle de 14°, il est nécessaire d'avoir une portion de rails courbés au dessus de l'origine de la cale.

Fin 1919. Remise en état de la station qui avait beaucoup souffert pendant les hostilités; réparation de la chaussée de la cale, repose des rails, réparation des pavements (fissures). Les travaux ont coûté près de 10.000 francs.

1921. Réparé la citerne.

1922. Le vieux treuil est remplacé par un treuil neuf fourni par les Forges de Tulcain.

1924. Remplacement du treuil démolé par un treuil neuf (1.000 kg - Forges de Tulcain). Dans les tempêtes de novembre la toiture de l'abri, soulevée par le vent, est en partie démolie. Elle est réparée et consolidée par des crochets en bois et charpente.

1925. La toiture, endommagée sur une surface de 100 m² par la tempête, est réparée.

1928. Le canot "Georges et Maurice", qui fait eau, est réparé par les Chantiers Fournier de Concarneau (1962^f).

Le chariot, dont le frein est cassé, est remis complètement en état par le personnel du garde-pêche Pétré (348^f).

1929. L'aussière de hissage est changée (100 m de fils d'acier galvanisé 120 à 140 kg, diamètre: 20 mm⁵ en 6 torons de 33 fils N° 5 (1051, 80).

1933. La toiture est réparée, la porte est remplacée (5441^f).

1937. Au hissage du canot les pattes de tresse A du treuil se rompent à droite par suite de la rupture de l'axe du tambour à l'extrémité gauche. de 600 kg.

1938. Nouveau treuil fourni par la Sté de Levage et de Manutention (Bondy), prix: 3.200^f.

1939. Ses rails en T de la voie ferrée sont remplacés dans la partie basse sur une longueur de 60 mètres (20.000^f).

23 Octobre 1954 (lettre 1906) Location de l'abri pour 5 ans (12.000/an) à l'ex-patron Bodéré.

1^{er} Novembre 1955 (lettre 2140) Remise aux I & C de l'abri & du terrain. Remise effectuée le 14.XII.55

1 Mai 1956 Aliéné par les loirs des Domaines.

Iles Glénans)

à une houe présentant

plan et le sémaphore;

ance considérable, mais stable pour l'entretien.

Glénans; la seule après de 1881 par un

un terrain gratuit-

temps la cale, qui

et égalisée, de façon

ur de 14^m, 00 ne fut

et orientées au Sud.

sonnes habitant

ouvent défectueuse.

on pour lui permettre

que pendant plusieurs

et la limitent par

oute heure de marée,

canot placé en 1881

léger et très maniable.

Note sur les Iles Glénans

Les îles qui constituent cet archipel sont très nombreuses; mais il n'y en a que trois présentant quelque importance:

1° L'île St Nicolas, au Nord-Ouest, habitée par des pêcheurs;

2° L'île Penfret à l'Est qui, plus élevée que les autres, a été choisie pour porter le phare et le sémaphore;

3° L'île du Loch, au Sud.

Leur position géographique leur donne, à notre point de vue, une importance considérable; mais il a paru longtemps impossible d'y mettre un canot de sauvetage, faute de personnel stable pour l'entretenir et le manœuvrer.

L'archipel est une propriété particulière.

St Nicolas. 1881.

En 1879, la Société Centrale se décida à faire l'essai d'une station aux Glénans; la seule île possible pour cette création était St Nicolas [La maison-abri fut édifiée au printemps de 1881 par un entrepreneur de Concarneau, aux frais et sous la surveillance des Ponts et Chaussées, sur un terrain gratuitement cédé par le propriétaire, à côté des rares et humbles habitations de l'île.] En même temps la cale, qui avait été construite par M^r Halma du Fretay pour le service de son vivier, fut prolongée et égalisée, de façon à avoir une pente uniforme de 0^m,122 par mètre sur une longueur de 40 mètres; la largeur de 4^m,00 ne fut pas modifiée. La maison et la cale sont à peu près dans le prolongement l'une de l'autre, et orientées au Sud.

Impossible, bien entendu, de constituer un Comité autrement qu'avec des personnes habitant Concarneau; la station échappe donc à toute surveillance. Aussi l'entretien a-t-il été souvent défectueux.

En 1882, une série de pavillons et un Code Commercial sont donnés à la station pour lui permettre de communiquer avec le sémaphore de Penfret; mais les hommes sont tous illettrés au point que pendant plusieurs années il n'y a personne capable de se servir de ce Code.

En 1888, sur notre demande, les Ponts et Chaussées prolongent la cale de 3^m,60, et la limitent par une bordure en pierres de taille, qui en réduit la largeur à 3^m,30 en dedans des murettes.

Le lancement et la rentrée du canot seraient faciles par tous les temps et à toute heure de marée, si le personnel nécessaire ne faisait trop souvent défaut. L'expérience prouve que le grand canot placé en 1881 ne convient pas, et qu'en raison de la population restreinte et très flottante, un canot léger et très maniable pourra seul rendre des services. Aussi, en 1897, prenons-nous le parti de changer notre organisation aux Glénans, et de remplacer le grand canot par 2 petites embarcations insubmersibles, placées l'une à St Nicolas, l'autre à Penfret.