



Les Amis de la Construction Navale Nazairienne

Siège social: Maison des Associations
Avenue Albert De Mun 44600 Saint-Nazaire



Association loi 1901

Les A.C.N.N. Présentent: Ils étaient CONSTRUCTEURS DE NAVIRES



ALBERT MAHE
J'étais chaudronnier aux chantiers ...

Les Amis de la Construction Navale Nazairienne

Présentent

Interview de Albert MAHE

... contacté par l'association « les Amis de la Construction Navale Nazairienne » j'ai témoigné de mon passé professionnel devant la caméra pour évoquer mon métier de:

« Chaudronnier »

Aux chantiers de Penhoët de 1937 à 1969

Ce livret résume la vidéo de 25 minutes réalisée en 2014



**Je m'appelle Albert MAHE
Je suis né en 1924**

Mes débuts aux chantiers de Penhoët

Je m'appelle Albert Mahé et je témoigne de ma vie professionnelle à la veille de mes 90 ans !



Les chantiers de Penhoët

Je suis entré en apprentissage en 1937 et à cette époque, les bateaux étaient rivés : le travail se faisait à la salle à tracer (grande salle de plus de 100 m de long) où l'on faisait des gabarits en bois : les tôles comportaient 3 rangées de rivets sur chaque rive de tôle.

Les bateaux construits sur plan incliné (cales de lancement) étaient assemblés tôle par tôle par rivetage : *le rivetage est un travail de forçat !!*



Les cales de lancement

L'équipe de riveur comprenait aussi un teneur de tas et un chauffeur de rivets qui était souvent un enfant de 13/14 ans ou une femme veuve d'un ouvrier accidenté (**il y avait beaucoup d'accidents à bord des bateaux en construction !**)

Le chauffeur de rivets devait être vigilant en surveillant la chauffe (température) des rivets : il devait connaître la bonne couleur (température) du rivet chauffé avant de le transmettre au riveur !

Les conditions de travail étaient très dures pour effectuer le rivetage : difficile de tenir le tas à l'intérieur des ballasts : **on se faisait enguirlander** par le matelot c'était beaucoup plus sévère qu'aujourd'hui !

J'ai obtenu mon CAP de chaudronnier en 1941.



Assemblage du ballast



1940 : cuirassé Jean Bart

La vie durant les bombardements

Entre 1939 et 1941 on vivait à Saint-Nazaire dans une maison à étages avec une cave en dessous.

Durant les bombardements anglais on s'installait dans la cave que l'on avait renforcée avec des traverses de chemin de fer calées par des parpaings de *mâchefer* provenant de l'usine de Trignac : tous les habitants du quartier venaient dans cette cave : on se retrouvait une centaine de personnes quand la sirène avertissait de l'arrivée des avions : tout le monde se précipitait avec ses affaires personnelles dans un sac : papiers, bijoux sans rien oublier : les voisins s'empilaient dans la cave.

Un soir, la maison a vibré car une bombe est tombée dans la vase du champ d'à côté sans exploser ! Un trou de 60 cm de diamètre : **depuis, j'ai alerté la municipalité de la présence de cette bombe au cas où des travaux seraient entrepris dans ce secteur.**

Toutes les nuits se passaient dans cette cave !

Mais dans la journée, il fallait aller travailler ; **ça, c'était plus dur !!**

J'allais travailler à la grosse chaudronnerie.



La ville de Saint-Nazaire est détruite !

Nous sommes réfugiés à Nivillac

En 1942 les bombardements américains sur Saint-Nazaire nous ont obligés à partir. Réfugiés à Nivillac à 20 km de la mer, on s'organise : l'hiver il faisait froid, **il n'y avait pas beaucoup à manger. !**

J'ai commencé à travailler à Pénestin sur la construction de blockhaus, puis à Lescollo et Piriac dans le centre du bourg : la soupe était déposée près de l'église et on se servait une gamelle de soupe : il n'y avait **pas grand-chose à manger !**

Puis on a été affectés à Folleu pour construire un port sur la vase afin de faire passer les blindés allemands en cas de destruction du pont de la Roche Bernard : 2 péniches ont été placées au milieu de la rivière pour faire passer les chars.

J'ai fini à Dréfféac dans une propriété réquisitionnée par les allemands pour le repos des sous-marinières !



Je suis réquisitionné pour construire des blockhaus à Pénestin, Lescollo, Piriac ...

« C'est à Dréfféac que nous avons appris le débarquement en Normandie ! »

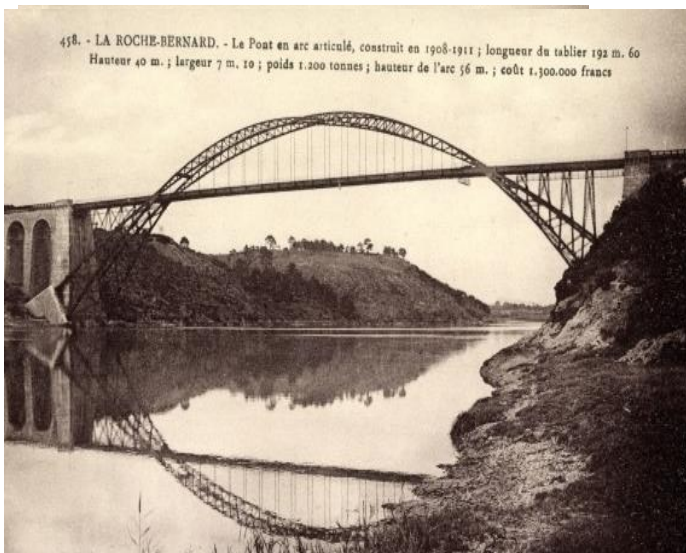
En 1944, c'est la débâcle

En 1944, les allemands, à vélos, organisent une rafle à Nivillac: ils nous emmènent à pied jusqu'à La Roche Bernard qui a été bombardée, ils nous ont parqués près de la gare, nous avons attendu la nuit pour charger des bordures de trottoirs en granit sur les wagons à plateau que l'on devait pousser à l'autre bout du pont: j'ai remarqué qu'il y avait des carrés « style briquette de charbon » entassés à chaque axe du pont: cela devait probablement cacher des explosifs pour éventuellement faire sauter le pont de La Roche Bernard.

Le lendemain nous avons été enfermés dans la Kommandantur, dans les jardins gardés par des sentinelles : profitant de différents regroupements dans le camp, nous nous évadons à trois, nous passons sous la voûte, on se déshabille et à la nage, nous traversons l'étang du Rodoir puis on disparaît dans la campagne !

Trois jours plus tard, le 15 août 1944, un orage violent se déclenche, les éclairs zèbrent le ciel, on entend un terrible grondement : la foudre est tombée sur le pont miné, et le pont s'est écroulé !!

La Roche Bernard



Le pont avant 1944



le pont après le 15 août 1944

En 1945, en face de La Roche Bernard, les chars américains détruits sont abandonnés dans la nature : curieux, je découvre l'aménagement du blindé et j'observe les soudures sûrement exécutées à la machine : fabriqués en 1944 (je retrouve le poinçon) les américains maîtrisaient la mécanisation de la soudure : *on avait 20 ans de retard !*

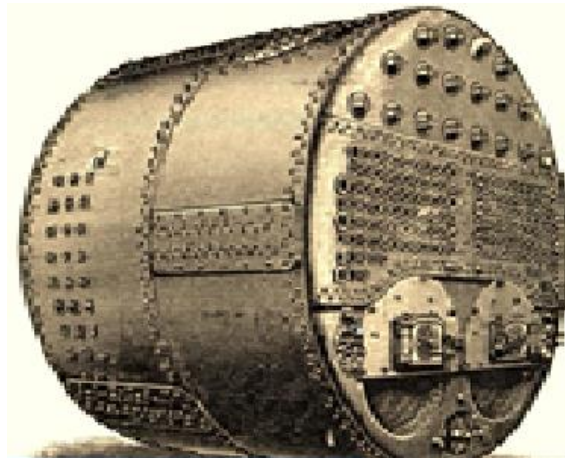




Les américains arrivent

Retour aux chantiers

En 1945, de retour aux chantiers, je travaillais avec un matelot, les soudeurs devaient boire du lait, on préparait les petits trains du Morbihan, on fabriquait des vieilles chaudières rondes de 5m de diamètre, on les sortait des fours on plaçait des tôles dessus pour se protéger de la chaleur : *on frappait à la masse !*
Puis on a fabriqué les chaudières « Foster-Wheeler »

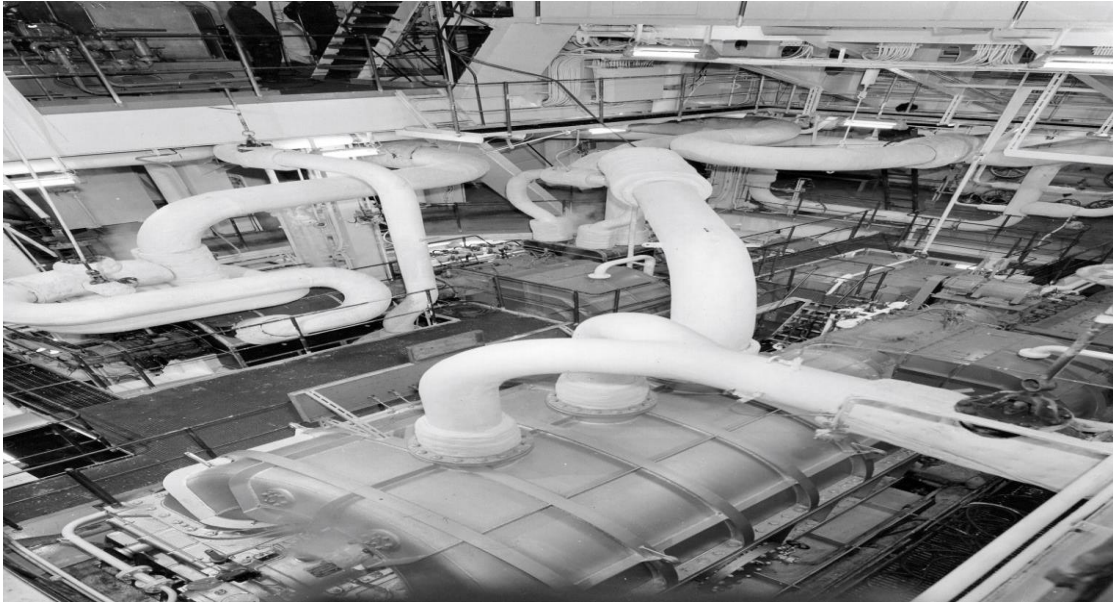


A bord des navires en construction

Le travail à bord des bateaux en construction était difficile : les échelles « à pic » pour accéder à bord, on installait les échelles et parquets dans le compartiment machine, on transportait les bouteilles oxygène et acétylène sur notre dos : *c'était très fatigant !*

Il y avait beaucoup d'accidents : les tôles mal accrochées échappaient aux élingues et tombaient en feuilles mortes : *on criait « attention en-dessous ! »*

Le compartiment machine était très encombré les différentes professions se chevauchaient : électriciens, tuyauteurs : les tôles de parquet montées par les uns étaient démontées par les autres, il fallait faire attention où l'on mettait les pieds pour ne pas tomber dans les trous : *c'était dangereux !*



Dans le compartiment machine

En déplacement à Saïgon

Travaillant à la Grosse Chaudronnerie, on pouvait partir en déplacement : on m'avait proposé Le Havre, mais j'avais refusé car je savais que les conditions d'hébergement étaient décourageantes !

Toutefois, lors du contrôle du montage de trois chaudières par un ingénieur de Paris, on m'a proposé de partir au Vietnam, à Cholon, destination des chaudières ! Je n'ai pas hésité : j'ai accepté !

Me voilà parti pour Saïgon, 3 jours en avion Constellation qui volait à 1500/2000m d'altitude, je voyais le paysage défiler sous mes yeux, escales à Damas, Baheirein, Calcutta: les Indes, *c'est ébouriffant, c'est surpeuplé* : nous descendons au grand hôtel de Calcutta où j'ai assisté à une somptueuse soirée Maharadjah alors que l'on mourrait de faim; dans la rue on côtoie la misère ! j'ai vu les bûchers des morts sur les rives du Gange!.

Puis je suis reparti de Calcutta pour Saïgon.

On était payé 140 piastres par jour alors que les autochtones gagnaient 10 piastres par jour.

Célibataire, je sortais le soir en cyclo-pousse à moteur ! dans la journée il faisait trop chaud mais le soir il faisait bon, je me rendais au centre des loteries car les vietnamiens sont très joueurs !

Nous étions très sales : on travaillait sur les chaudières à charbon !

Par contre, il fallait voir le chic des « viets » lorsqu'ils sortaient le soir : vélos rutilants, chemise de soie, pantalons gabardine ; il faut savoir que Saïgon et Cholon se touchent : j'y ai passé 10 mois, je n'ai jamais regretté ce déplacement !



Dans les rues de Saïgon

Retour à Saint-Nazaire

Retour à la Grosse Chaudronnerie, on m'envoie en déplacement à La Ciotat sur le paquebot « Laos » tout d'abord, puis à Marseille sur le « Vietnam » qui revenait d'Extrême-Orient : à la suite des travaux, je participe aux essais du navire en Méditerranée, je suis logé en cabine avec vue sur les côtes d'Espagne, d'Algérie, d'Italie ...



Le paquebot « VIETNAM »

Puis je suis rapatrié aux chantiers au bureau de la grosse chaudronnerie !

En 1969, j'ai 55 ans, c'est la retraite !

Si je fais le bilan de ma vie professionnelle, je suis heureux d'avoir pratiqué mon métier, ce qui m'a aidé financièrement et j'ai beaucoup voyagé ...
Je n'aimais pas trop le travail en atelier très bruyant : aujourd'hui, j'entends très mal !!!

Albert MAHE



1968 : pétrolier « Magdala » et paquebot « France » au Havre

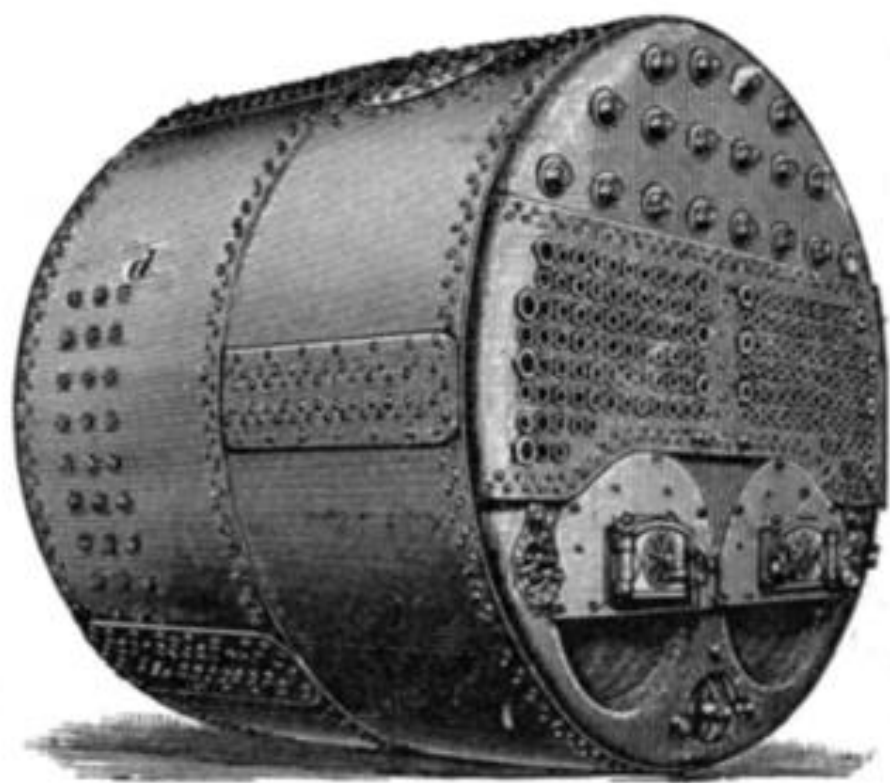
CHAUDRONNIER :



1937 aux chantiers de Penhoët

MEMOIRE DE CHANTIERS

Albert MAHE



MÉMOIRE DES CHANTIERS

Albert MAHE

Embauche : 1938 / 1969 : Retraite

Reproduction interdite, sauf accord écrit de A.C.A.A.