LES CARNETS DU GOËLO

Société d'Etudes Historiques et Archéologiques du Goëlo (SEHAG)



Le bombardier B26 «Marauder»

N° 14

Prix du numéro : 35 f

AOUT 1944

L'énigme de la "Forteresse Volante" de Loguivy

Cet article est dédié à la mémoire de huit aviateurs américains tombés pour notre liberté dans la région de Paimpol à la fin du mois d'août 1944.

Dans le numéro 2 de la nouvelle série du "Journal de Paimpol" en date du 2 septembre 1944, on peut lire l'information suivante :

Loguivy de la Mer Les émouvantes obsèques de deux aviateurs américains

Une foule calme et recueillie, venue de toutes les communes environnantes, a assisté dimanche demier devant la chapelle du hameau, au service funèbre de deux aviateurs américains, dont l'appareil est tombé en mer, au large de la côte.

Après les prières et les cantiques, M. le pasteur du temple de Kérity a prononcé quelques paroles émues à l'adresse des disparus, fait l'éloge de nos vaillants alliés et affirmé sa foi dans la victoire prochaine. Un détachement de F.F.I. de la Place de Paimpol, qui rendait les honneurs, a tiré une salve de mousqueterie à la suite de laquelle une vibrante « Marseillaise » jaillit de mille poitrines. L'assistance s'inclina devant les cercueils, abondamment fleuris, puis s'écoula lentement.

Les corps des deux victimes ont été dirigés sur Guingamp.

L'appareil, avec lequel ces aviateurs sont tombés, une forteresse volante, comportait un équipage de neuf hommes. Un seul est sain et sauf. Deux autres, blessés, sont soignés à la clinique de Paimpol. Ils ont été ramenés à terre par de valeureux pêcheurs de Loguivy ainsi que les corps de deux décédés. Quatre autres cadavres sont demeurés dans l'avion immergé. On espère pouvoir les dégager à la prochaine grande marée.»

L'accident a eu lieu le 25 août ; Paimpol est libéré depuis le 17 ; les troupes allemandes en retraite sont à 120 km au moins de Loguivy.

UNE ENQUETE DIFFICILE

Des débuts décourageants.

L'amateur d'histoire locale qui, en 1996, trouve cette information, pense tout naturellement que l'événement a dû, au cours des cinquante années écoulées, faire l'objet d'articles ou d'études et laisser de nombreuses traces. Tout d'abord il va consulter les collections du «Journal de Paimpol»; mais cet hebdomadaire a dû suspendre sa parution dès la sortie du numéro cité (1).

D'autres sources doivent cependant pouvoir guider notre chercheur : il s'agit en premier lieu des registres de l'état civil : hélas, les enquêtes effectuées à Ploubazlanec, à Paimpol et à Guingamp ne permettent pas de progresser ; pourtant les corps des victimes se sont trouvés à un moment ou à l'autre sur le territoire de ces communes ; des blessés sont peut-être décédés dans les établissements hospitaliers...

Aucune trace aux registres des cimetières ; les archives médicales conservées à l'hôpital de Paimpol ne remontent pas au-delà de 1955 ; la clinique St Joseph était gérée par les sœurs de la Divine Providence de Créhen : toutes les religieuses qui ont été en poste à Paimpol sont décédées.

On peut penser que la cérémonie du 27 août (1 000 personnes, honneurs militaires...) a été évoquée au cours des séances des conseils municipaux ; or on ne trouve rien à Paimpol ; rien non plus à Ploubazlanec (2) où par ailleurs, l'abbé Lejeune, qui notait dans le cahier de paroisse les événements locaux, n'a rien inscrit concernant l'affaire qui nous intéresse.

Enfin, selon le Service Historique de la Gendarmerie Nationale, les archives de la Brigade de Paimpol pour la période de guerre ont disparu.

Apparemment, c'est l'échec total...

Néanmoins, une légère avancée de l'enquête (3) : le Pasteur du Temple de Kérity a présidé la cérémonie du 27 août 1944. Nous savons qu'une communauté Evangélique Baptiste avait été créée à Kérity dès 1902 ; en 1944, les pasteurs titulaires (MM. C. Jones et P. Matthews), de nationalité britannique, avaient été internés loin de Paimpol ; les services liturgiques étaient assurés par des membres dynamiques de la communauté, notamment M. Huck.

Monsieur Louis Le Roux, de Kérity, a bien voulu examiner le cahier de paroisse. On y trouve effectivement le compte-rendu de la cérémonie du 27 août, mais aussi, à la date du 14 septembre, celui d'un service pour les *«autres Américains tombés en mer»*; le lieu de cette seconde cérémonie - sans doute le Temple de Kérity - n'est pas précisé.

⁽¹⁾ Tous les journaux qui avaient paru sous l'Occupation - même temporairement - furent interdits à la Libération. (Voir, à ce sujet, l'article paru dans «La Presse d'Armor» du 17 juin 1997).

⁽²⁾ Les pages du registre des délibérations du conseil municipal de Ploubazlanec entre mai et septembre 1944 n'ont pas été retrouvées.

^{(3) «}La Presse d'Armor» a publié en juillet 1991, puis en septembre-octobre 1992 une série d'articles sur la communauté évangélique de Kérity, sous la plume de Michel Le Goasmeur. Nous y renvoyons le lecteur.

Ceci confirme que, lors de la grande marée du 6 septembre (coefficient 113), les pêcheurs de Loguivy ont pu profiter de la basse mer pour retourner sur l'épave et ramener les corps qui s'y trouvaient; ceux-ci ont été pris en charge par l'armée américaine prévenue depuis le 27 août. Il était naturel qu'une cérémonie du souvenir soit organisée quelques jours après. Malheureusement, le cahier de la communauté évangélique de Kérity ne mentionne pas le nom des victimes...

Autre observation : l'article du «Journal de Paimpol» parle d'une «forteresse volante». Ces appareils qui, depuis fin 1942, effectuaient des missions de bombardement stratégique sur l'Europe, appartenaient à la 8ème Air Force de l'armée des Etats-Unis dont les archives fournissent les informations suivantes :

- Les 22, 23, 24 et 25 août, les *«forteresses»* n'ont effectué que des missions sur l'Allemagne ; aucune mission en Bretagne ;
- le 26 août 1944 une grande opération a été conduite pour détruire les batteries allemandes qui assuraient la défense de Brest; 359 appareils y ont participé, mais aucun n'est manquant bien que 7 avions soient rentrés endommagés, avec des blessés et 18 tués à bord...

D'où venait donc cette «forteresse volante» qui serait tombée au large de Loguivy, le 25 août ? Mais s'agit-il bien d'une «forteresse volante» ?...

A cette époque, le terme *«forteresse»*, fréquemment entendu à la radio de Londres, était utilisé pour désigner les bombardiers alliés en général ; il était bien plus connu que les *«Liberator»*, *«Halifax»*, *«Lancaster»*, *«Stirling»* ou autres...

A ce stade de l'enquête, ne connaissant ni le nom des victimes ni le type d'appareil, il semble impossible d'orienter efficacement les recherches dans les archives militaires...

Les témoignages permettent une avancée significative.

Plusieurs de nos compatriotes bretons, parmi lesquels d'anciens aviateurs ayant servi dans les forces alliées, ont rassemblé, et rassemblent encore, documents et souvenirs matériels sur les avions tombés en Bretagne durant la guerre (1).

Aucun de ceux qui ont été consultés n'avait constitué de dossier sur un avion américain tombé à l'embouchure du Trieux à la fin du mois d'août 1944. Le travail restait donc à faire...

Recueillir des témoignages locaux n'est pas chose aisée pour un événement qui s'est produit 52 ans plus tôt; les témoins directs ont souvent disparu; les souvenirs s'estompent. Pour détecter des témoins, on peut recourir aux journaux (2). On peut aussi procéder de proche en proche grâce au réseau des amis et connaissances.

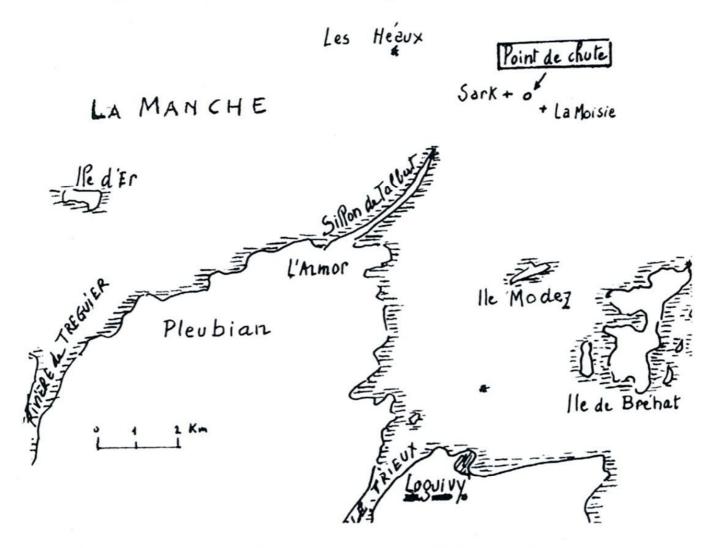
⁽¹⁾ Signalons notamment le Conservatoire Aéronautique de Cornouaille, Monsieur Marcel Audrain, ancien pilote et Monsieur Yvon Hervé, historien.

^{(2) «}La Presse d'Armor» a bien voulu diffuser un appel à témoins le 6 oct. 1996.

En ce qui concerne l'observation d'accidents aériens, il s'avère qu'il y a bien eu des avions alliés abattus dans notre région, notamment des *«forteresses volantes»*, mais seulement durant la période d'occupation. Un seul témoignage correspond à la période qui a suivi immédiatement la Libération : l'observation de la chute d'un avion non identifié dans la zone du Sillon de Talbert par Madame Marie Le Briand de Larmor-Pleubian.

Reste donc le sauvetage par les pêcheurs de Loguivy. Deux témoignages des membres de la famille des pêcheurs ayant opéré le 25 août 1944 sont très importants :

José Batogé était mousse sur le bateau de son père, l'«Alcyon», basé à Loguivy ; il décrit parfaitement l'événement : le 25 août 1944, le patron Eugène Batogé était en mer, sur l'«Alcyon» avec Alexis Le Guen, matelot ; le mousse, resté à terre, était chargé de chercher des appâts pour la pêche du lendemain et de venir attendre le retour du bateau au port dans l'après-midi. L'«Alcyon» est rentré avec des passagers recueillis en mer au voisinage de la balise de la Moisie, au large du Sillon de Talbert : un avion était



tombé près de l'«Alcyon» et selon le témoignage de J. Batogé, deux aviateurs sortis de l'eau (en attrapant l'un d'eux par les cheveux). En arrivant à terre, l'un des aviateurs a demandé si les Allemands étaient toujours là ; un autre semblait inanimé. Un second bateau de Loguivy, la «Thérèse», était dans les parages ; le patron, Guillaume Le Hoguillard, s'était dirigé aussitôt vers le point de chute ; il a pu extraire, des éléments de fuselage qui flottaient encore, d'autres membres d'équipage grièvement

blessés; il a aperçu des corps dans l'épave qui coulait mais n'a rien pu faire car la mer montait... Il fallait revenir à la prochaine grande marée pour les dégager, si possible. (Ce qui fut fait avec l'aide d'un troisième pêcheur de Loguivy, Paul Le Calvez).

Une chapelle ardente est ensuite aménagée dans la maison de Mademoiselle Jeanne Martin (depuis presbytère) pour y déposer les cercueils contenant les corps de deux aviateurs morts. La cérémonie du 27 août a lieu en plein air, entre le port et l'église (le parking actuel n'existait pas). Il n'y avait certainement pas mille personnes mais probablement plusieurs centaines, certaines d'entre elles peut-être attirées par la curiosité d'une cérémonie protestante. Ceci suppose que, dès la soirée du 25, un habitué des plaques d'identité américaines, un rescapé sans doute, ait fait état de la religion des victimes. On comprend que le recteur de Ploubazlanec n'ait rien inscrit sur son cahier de paroisse.

Les témoignages qui précèdent sont des souvenirs de famille des pêcheurs en question, aujourd'hui disparus ; ils sont très importants mais ils n'apprennent rien sur l'identité des aviateurs ni sur le type de leur appareil qui reposait en un point bien repéré, entre la Moisie et le Rocher de Sark. Plusieurs personnes ont exploré l'épave depuis la guerre ; il y a une quinzaine d'années, Monsieur Ivan Choron, de Pleubian, a remonté une petite plaque détachée de la tubulure d'échappement d'un moteur (1) ; voici l'inscription que portait cette plaque :

SOLAR EXHAUST MANIFOLD Solar Aircraft Company San Diego

Model B-26B Date 6 17 43 Drawing N° 12711 Serial N° 423 P

Contract N° W 535 31733 Material spec AN-00-9(?) 757

Manufactured by (illisible)G BU Manufacturing Company Philadelphia Pennsylvania

Cette inscription est d'un intérêt capital car elle révèle le type de l'avion sur lequel le moteur était monté : il s'agit d'un bombardier bimoteur B26B, vraisemblablement l'un de ceux qui équipaient la 9ème Air Force américaine pour des missions de bombardement tactique.

Il était désormais possible d'entrer dans les Archives de l'Armée de l'Air américaine, de consulter les associations très actives d'anciens des unités équipées de B26 et de reconstituer avec précision les circonstances du drame du 25 août 1944 (2).

* *

⁽¹⁾ D'après ce que l'on sait, le second moteur fut prélevé par un pilleur d'épaves et revendu à un collectionneur.

Plusieurs mitrailleuses ont été récupérées par des plongeurs : l'une d'elles, encore en assez bon état, se trouve exposée au musée «Les Sanglots Longs...» à Réguiny (56).

⁽²⁾ L'annexe A donne les caractéristiques du bombardier B26. L'annexe B décrit l'organisation de l'Armée de l'Air américaine à l'époque.

L'HISTOIRE D'UN DRAME AERIEN

Deux appareils sont portés manquants.

Le 25 août 1944, vers 13 heures 40, une formation de 36 bombardiers moyens B26 «Marauder» décolle de la base n° 166 UK, située à Matching Green au Nord-Nord-Est de Londres. Ces appareils appartiennent au 391ème groupe de la 9ème Air Force américaine. Leur mission consiste à détruire des installations allemandes dans la «poche» de Brest (1), entre autres des batteries anti-aériennes situées à Pont-Scorff, près de Roscanvel, dans la presqu'île de Crozon. La météo prévoit de la brume mais pas de nuages sur l'objectif.

La formation vole en deux vagues de 18 avions. Chaque vague comporte trois sections de six appareils. L'altitude de bombardement est de 3 000 mètres, la vitesse de 350 km/heure.

A 16 heures, 70 tonnes de bombes sont larguées sur l'objectif (2). Selon les compterendus de mission, beaucoup de fumée sur la cible ; aucun chasseur allemand n'a attaqué la formation ; la «Flak» a été très peu active.



Les B26 du 391ème Groupe bombardent Brest le 25 août 1944. En bas à gauche : l'aile de l'avion du Capitaine Thorn; au milieu l'appareil du Sous-Lieutenant Rice.

Vers 17 heures 40, 31 bombardiers se posent à Matching Green; trois appareils ont été déroutés pour diverses raisons, mais deux B26 de la seconde vague constituée d'avions appartenant au 573ème escadron, sont portés manquants.

Que s'est-il passé ?... Les rapports des autres pilotes de la formation et les récits des survivants permettent de reconstituer l'accident :

⁽¹⁾ Le 391ème Groupe n'était pas le seul groupe de B26 à bombarder Brest ce jour-là : 36 appareils du 344ème Groupe avaient attaqué la pointe de l'Armorique, à 15h40, soit 20 minutes avant le 391ème.

⁽²⁾ Voir l'annexe C sur la situation à Brest le 25 août, pendant ce bombardement.

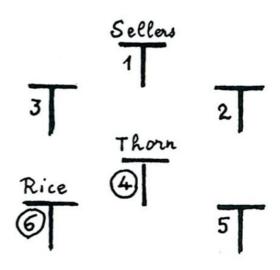
Sur la route du retour, le dispositif reste le même qu'à l'aller (1).

C'est dans la section de tête de la seconde vague que l'accident se produit.

Le Capitaine David Thorn, 54 missions de guerre, pilote le n° 4, immatriculé 42-95802.T6-P (2).

Le Sous-Lieutenant Elma Rice, 11 missions de guerre, pilote l'avion nº 6 (42-95797.P2-P).

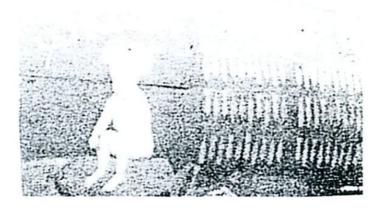
Un quart d'heure environ après le bombardement, le Capitaine Thorn s'inquiète du niveau de carburant de son avion (3); il prend la décision de quitter la formation après avoir prévenu les autres appareils; il demande à son navigateur (Russell Calvert, seul survivant): «Russ, donnemoi une heure estimée d'arrivée à Cherbourg»... Le mécanicien Omar Evans commente: «...Enfin, on va avoir l'occasion de se poser en France»...



Disposition des avions dans la première section de la deuxième vague.

Rice voit en-dessous de lui, à 200 pieds environ, la manœuvre de Thorn qui s'écarte vers la droite et, conformément au règlement, il resserre la formation en prenant la place n° 4... Peu de temps après (quelques minutes selon Calvert) et pour une raison inconnue, Thorn décide de reprendre sa place dans le dispositif. Sans - semble-t-il - avoir prévenu, par radio, les autres avions, de la manœuvre qu'il projette, il passe sous le B26 de Rice, trop près... C'est la collision : l'empennage vertical de Thorn heurte violemment l'aile gauche de Rice et passe dans le champ de l'hélice du moteur gauche de celui-ci ; l'empennage de Thorn est déchiqueté ; son avion part en abattée

L'emblème «Skeeter» sur l'avion de Thorn.



- (1) On peut néanmoins penser que, compte tenu de l'absence de chasse ennemie, la formation est moins serrée et les espaces entre avions plus importants.
- (2) Comme la plupart des appareils américains, l'avion de Thorn porte un emblème : il s'agit d'un garçonnet chevauchant une bombe accompagné du mot «Skeeter» (littéralement «moustique», qu'on peut, par extension et compte tenu du dessin, traduire par «petit voyou»).

L'avion de Rice porte le sobriquet «Painted Lady», que l'on peut traduire par «Belle de jour».

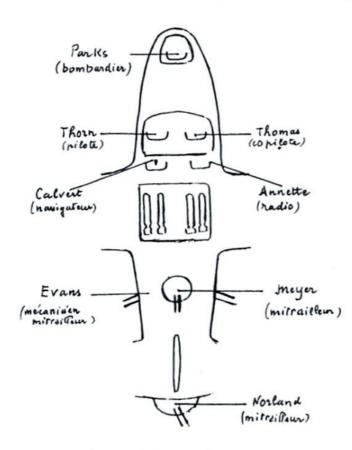
(3) Il n'est pas le seul ; nous savons que d'autres pilotes étaient également soucieux : la mission sur Brest était en effet en limite de rayon d'action du B26.

brutale vers la droite et disparaît dans une couche nuageuse que survole à ce moment la formation.

La collision est observée par l'officier pilote Daffern qui se trouve dans la section de droite :

«Rice dit qu'il va faire un amerrissage forcé ; Thorn tombe en vrille dans la couche nuageuse ; un parachute ; il est 16h23»...

Le Capitaine Sellers (n°1) et l'officier pilote Mitchell, de la première vague, ont également vu l'accident ; le premier note la position (48.55 Nord ; 02.55 Ouest) (1).



Position théorique des membres de l'équipage du B26 «Skeeter»

Mais revenons au témoignage Lieutenant Calvert qui se trouvait à sa place de navigateur, derrière le poste de pilotage : «...J'entendis un choc et nous fûmes violemment secoués... Le Capitaine Thorn était à moitié sorti de son siège et j'entendis l'alarme sonner. J'accrochai mon parachute. Le copilote était sur les genoux, cherchant à ouvrir la trappe du train d'atterrissage... Il semblerait qu'elle était coincée... Le radio-mitrailleur ouvrit la soute à bombes puis la referma... Nous tombions très vite... J'ai sauté à 150 mètres par la trappe supérieure du poste de pilotage»...

Le témoignage de Calvert permet de formuler quelques hypthèses :

- Si, au moment du choc, le pilote était attaché à son siège, il a pu essayer de reprendre le contrôle de son appareil ; se rendant compte que c'était impossible, il déclenche l'alarme (ordre d'évacuation), déboucle sa ceinture et se dégage de son siège...

- S'il n'était pas attaché, ce qui est tout à fait possible au retour d'une mission sans histoire, il a pu être éjecté de son siège lors de la collision...
- Par ailleurs, Calvert voit le copilote essayer d'ouvrir la trappe de la roue avant du train d'atterrissage (2), ce qui était logique car le train d'atterrissage avait été sorti quelques instants après la collision (témoignage visuel d'un autre avion de la formation).

Quoi qu'il en soit, l'appareil, livré à lui-même, tombe rapidement selon une trajectoire indéterminée et percute la mer entre le Rocher de Sark et la Moisie.

⁽¹⁾ Il s'agit d'une position «estimée» (la formation survolait une couche nuageuse ; en fait, selon nos conclusions, l'accident s'est produit dans le secteur du phare des Héaux).

⁽²⁾ L'ouverture de cette trappe permettait l'évacuation de l'appareil, à condition que le train d'atterrissage soit sorti.

Que sont-ils devenus ?

Récupéré le premier, Calvert aide les pêcheurs à sortir de l'eau les corps du Capitaine Thorn et du Lieutenant Arthur Thomas, copilote, tués au moment du crash.

Deux autres membres de l'équipage, peut-être les Sergents-mitrailleurs Roy Meyer et Carl Norland, sont extraits de la partie arrière du fuselage par les marins de l'autre bateau. Grièvement blessés, ils sont sortis par les sabords, à moins que l'avion ne se soit brisé au niveau de l'arrière de l'aile, au moment de l'impact avec la mer. Evacués vers la clinique de Paimpol, ils y décèderont.

Restent dans le B26 qui a coulé, deux autres corps, probablement ceux du Sergent mécanicien-mitrailleur Omar Evans et de l'Adjudant-radio Edward Annette, qui seront dégagés lors de la grande marée du 6 septembre.

Le corps du Lieutenant William Parks, bombardier, qui se trouvait dans le nez de l'avion (1), dérivera vers le Nord-Est pendant un mois avant de s'échouer le 27 septembre à Jersey, sur la grève de l'Etacq. Il sera inhumé par les autorités allemandes et rapatrié aux USA à la fin de la guerre (2).



La tombe du Capitaine Thorn dans le cimetière de Saint James.

Le seul survivant, Calvert, est resté quelques jours dans les parages ; en effet, il décrit la cérémonie de Loguivy et nous savons qu'il a été placé en observation à la clinique St Joseph. Rapatrié à Matching Green alors que sa famille avait déjà été prévenue qu'il était «disparu au combat», il rédige un rapport précis de l'accident.

⁽¹⁾ On peut penser que la pointe avant en plexiglass s'est brisée lors de l'impact et que le Lieutenant Parks a été aussitôt éjecté. Aucun des pêcheurs de Loguivy ne l'a vu.

⁽²⁾ Thorn, Thomas, Meyer et Annette sont enterrés au «Brittany American Cemetery» à Saint James, près d'Avranches, tandis que les corps de leurs camarades ont été rapatriés dans leur Etat d'origine.

Rentré aux USA en octobre 1945, il est démobilisé ; il «rempile» pendant la guerre de Corée et quitte définitivement l'aviation en 1952 avec le grade de major (commandant). Retiré à Rapid City (South Dakota), il y a exercé le métier de carrossier automobile et y est mort d'une crise cardiaque le 15 avril 1976. Il est enterré au proche cimetière national des Black Hills à Sturgis (South Dakota). Sa veuve, Madame Violet Calvert, vit toujours à Denver (Colorado) et a eu l'amabilité de nous faire part de ses souvenirs et de photos de guerre de son mari.

* *

L'autre avion impliqué dans l'accident, le B26 du Sous-Lieutenant Rice, a eu plus de chance : l'appareil est gravement endommagé mais, après une violente embardée à gauche, le pilote en reprend le contrôle et stoppe le moteur gauche. Ne pouvant conserver sa vitesse, il quitte la formation en perdant de l'altitude. Un autre pilote lui passe par radio un cap pour rejoindre le Cotentin... Rice apprend aussi, par l'interphone de bord, que le Sergent Thomas Hume, mitrailleur arrière, a disparu. C'est probablement son parachute qui a été observé par l'officier pilote Daffern (1).

Au cap sur Cherbourg et en descente, l'avion de Rice sort de la couche nuageuse à 1 000 mètres d'altitude, face aux îles de Guernesey et Sercq encore occupées par les Allemands (2) et est violemment pris à partie par la «Flak». Malgré un changement de cap vers la droite pour éviter les îles, le B26 est durement touché : le Sergent radio-mitrailleur Melvin Shuler est tué, le second moteur atteint. L'appareil perd rapidement de l'altitude ; l'amerrissage est inévitable et a lieu à quelque dix milles au Nord-Ouest de Jersey. Selon les rapports officiels, il se passe mieux que prévu ; les quatre membres vivants de l'équipage encore à bord : Rice, Frank Moscovic (copilote), Donald Peters (bombardier) et Robert Hetrick (mécanicien) évacuent l'appareil et s'agrippent à un canot pneumatique récupéré à bord par l'un d'eux. Ils sont recueillis deux heures plus tard environ par le canot du torpilleur américain «USS Borum» qui se trouvait dans les parages ; le corps du Sergent Shuler qui a coulé avec



Le Sous-Lieutenant Rice en 1944

⁽¹⁾ On sait qu'il est tombé en mer, qu'il a été recueilli par des pêcheurs, pris en charge par la Résistance et qu'il a rejoint l'Angleterre (témoignage de Rice). Peut-être est-il tombé près de l'avion de Thorn, ce qui expliquerait le chiffre de 9 membres d'équipage avancé par le «Journal de Paimpol» dans son article du 2 septembre 1944.

⁽²⁾ Les alliés ne tenteront aucune opération pour libérer les îles Anglo-Normandes; elles furent occupées jusqu'au 8 mai 1945, les Allemands s'étant rendus à la signature de l'Armistice... Le blocus des îles étant total, la situation alimentaire des habitants était catastrophique.



Quatre membres de l'équipage du B26 accidenté figurent sur ce cliché : debout, à gauche : le Lieutenant Calvert ; au milieu : le Capitaine Thorn ; en bas, à gauche : le Sergent Chef Norland ; à droite : l'Adjudant Annette.

l'avion, n'a jamais été retrouvé (1)... Par contre, l'un des moteurs de l'avion a été hissé à bord d'un chalutier français en 1962.

Le sang-froid et l'habileté du Sous-Lieutenant Rice ont sauvé son équipage et lui ont valu la «Distinguished Flying Cross».

Rentré en Angleterre, il poursuit son tour d'opérations en Europe. Après la libération du territoire français, son unité s'installe près de Roye, au Nord de Paris, d'où il partira pour de nouvelles missions sur l'Allemagne, dont certaines particulièrement tragiques. Au 8 mai 1945, il totalise 45 missions de guerre. Par la suite, il effectue des convoyages d'avions sur le continent libéré.

Démobilisé en janvier 1946, il exerce le métier de postier rural au Texas jusqu'à sa retraite en 1984 à Waco, où il réside encore. Il nous a fait parvenir une documentation abondante sur les circonstances de la collision et nous avons pu évoquer avec lui

⁽¹⁾ Son nom est inscrit sur le mur des disparus du cimetière de Saint James.

au téléphone cet événement dont il a gardé - et pour cause - un souvenir très précis... Parmi les autres membres de son équipage, seul, à notre connaissance, le copilote Frank Moscovic vit toujours.

*

* *

CONCLUSION

Cette étude montre que l'on peut reconstituer presque intégralement un chapître de l'histoire locale, même cinquante ans après, grâce aux documents mais aussi et surtout grâce aux témoignages ; il est ensuite possible de progresser jusqu'aux grands services d'archives dans lesquels il faut encore savoir s'orienter.

Hélas, les témoins disparaissent et les souvenirs s'estompent. Il est grand temps de mener à terme l'étude de l'histoire locale des événements de la seconde guerre mondiale.

Dans son rapport R. Calvert indique que des Français avaient souhaité enterrer sur place D. Thorn et A. Thomas et ériger sur leur sépulture un mémorial ou un monument. Cela ne s'est pas réalisé; ces deux victimes reposent néanmoins en terre française... Pour reprendre l'idée des Loguiviens de l'époque, la Société d'Etudes Historiques et Archéologiques du Goëlo envisage, en accord avec les autorités et associations locales, l'apposition, à Loguivy, d'une plaque commémorative dont l'inauguration aura lieu, en principe, le 25 août 1998, cinquante-quatrième anniversaire de l'accident.

Gordon CARTER Michel-Yves BERNARD Yves de SAGAZAN

ANNEXE A

Le bombardier moyen «Martin B26 Marauder»

Plus de 5 000 bombardiers B26 ont été fabriqués aux USA par la firme Martin, de 1942 à 1945 ; ces avions étaient surnommés «Marauder». Ce terme possède, en anglais, un sens comparable au sens français ; il s'applique bien à un bombardier moyen capable d'effectuer des opérations tactiques relativement ponctuelles.

Le B26 avait une envergure de 21,64 m, une longueur de 17,10 m et une hauteur de 6,20 m.

Actionné par deux moteurs Pratt et Whitney de 2 000 CV, à hélices quadripales, cet appareil pouvait décoller avec une charge d'environ 2 tonnes de bombes. Il disposait d'un rayon d'action de 1.770 km pour atteindre son objectif et rentrer à sa base. Il avait un plafond de 6.000 mètres ; sa vitesse de croisière était de 350 km/h.

L'équipage de base comprenait : un pilote, un copilote, un navigateur, un radio, un mécanicien, un bombardier et deux mitrailleurs. Dans certains cas, l'équipage pouvait être réduit.

L'avion était défendu par 11 mitrailleuses de calibre 12,7 mm. Aucune mitrailleuse ne permettait de tirer contre un chasseur arrivant sous l'appareil. Le «Marauder» avait d'autres défauts plus subtils à découvrir, mais que les équipages connaissaient bien et qu'ils s'efforçaient de maîtriser; on pourra en juger par le poème en forme de ballade qui suit, écrit par un membre d'équipage:

Cette dame est une maraudeuse

Le B-26 est une dame aux nombreux tours, Toutes sortes d'ennuis quand elle démarre. Elle est timide, capricieuse, mijaurée, hardie, Et bien vite vieillit-elle bien des pilotes.

Une hélice qui s'emballe au décollage, il est vrai, Me fiche la trouille, ça vous en ferait autant, Mais c'est dans ses habitudes, pour sûr, à toutes saisons Et pour autant que je puisse en juger, sans bonne raison.

Puis elle dandine un pied en l'air, Une petite farce qui fait blanchir les cheveux. Car cette poupée se pose à vive allure Et les trois roues au sol ne sont pas de trop. Sur la piste elle se ramasse et se déhanche Telle une vieille oie grasse mal à l'aise au sol. En l'air elle est nette, si ronde et leste, Pour peu qu'on l'y incite elle file comme sur des roulettes.

Quand elle est menacée par les sarbacanes, elle s'en défait d'un geste Telle une vieille fille trop occupée pour faire joujou.

Elle ne traîne pas en tirant des rafales à gogo,

Elle se contente de les semer d'un coup de manettes rageur.

Bien sûr, s'ils choisissent de la malmener et d'être méchants,

Elle leur flanque une raclée pour avoir été insolents.

«Ouais», disait grand-père, caressant sa barbe, «J'ai piloté un 26 pendant plus d'un an Je lui ai fait la cour et j'ai fait sa conquête sans trop de mal, Et partout où nous allions, c'était ventre à terre».

A la santé de la dame aux nombreuses malices, Toujours si prête à remettre les freluquets à leur place. Ces freluquets qui la pensaient si facile à piloter. Le 26 volait... Dieu seul sait pourquoi.

> R. Burlingame Sergent-chef 22ème groupe de bombardement

ANNEXE B

La neuvième Air Force Américaine

Durant la seconde guerre mondiale les Forces Aériennes Américaines ne constituaient pas une armée stricto sensu; elles dépendaient organiquement de l'Armée des Etats Unis pour toutes les opérations terrestres et, en ce qui concerne les opérations navales, elles dépendaient de la marine (Navy Air Corps) et des fusilliers marins (Marine Air Corps). L'aviation militaire américaine de l'époque était intitulée «United States Army Air Force», ou USAAF. Ce n'est qu'après la guerre qu'elle s'affranchit de la tutelle de l'Armée, devenant l'United States Air Force indépendante, ou USAF.

Pour le théâtre d'opération européen, le bombardement stratégique relevait de la 8ème Air Force de l'USAAF, équipée de B17 (forteresse volante) et de B24 (Liberator), qui sont des bombardiers quadrimoteurs lourds. Opérant le jour, elle était le pendant diurne du Bomber Command de la Royal Air Force (RAF) qui opérait de nuit, avec les bombardiers lourds Halifax et Lancaster.

Le bombardement tactique incombait essentiellement à la 9ème Air Force de l'USAAF, opérant avec des bombardiers dits «moyens» tels que les B26 (*Marauder*), DB7 (*Boston*), B25 (*Mitchell*), voire les A20 (*Havoc*) et A26 (*Invader*). Dans la RAF cette mission tactique est assurée par la 2nd Tactical Air Force.

La 9ème Air Force, à l'époque qui nous concerne, était composée de trois commandements (command) : la Chasse (fighter), le Transport (troop carrier) et le Bombardement (bomber).

Le «Bomber Command» de la 9ème Air Force comprenait trois escadres (wing) dont la 99ème ; celle-ci comprenait 4 groupes tel le 391ème «bombardment group» qui englobait plusieurs «squadrons» comme le 573ème «bomb squadron» auquel appartenaient les B26 pilotés par le Capitaine Thorn et

le Sous-Lieutenant Rice.

Le 391ème groupe a été créé le 15 janvier 1943 et installé en Angleterre, à Matching Green, en février 1944. Il attaquait, à basse et moyenne altitude, des terrains d'aviation, des gares de triage, des ponts, des entrepôts, des rampes de lancement de V1. En juin, juillet, août 1944, le 391ème groupe intervient quotidiennement sur les positions allemandes en Normandie et en Bretagne; c'est ainsi qu'il fut chargé de bombarder Brest le 25 août 1944. Le colonel Gérald E. Williams commandait le groupe qui effectua sa dernière mission le 3 mai 1945. Il rentra aux USA en octobre 1945 et fut mis en sommeil.

391st BOMBARDMENT GROUP



Devise du 391ème Groupe : «Virtute Alisque» («Par les Ailes et le Courage»)

ANNEXE C

La situation à terre, dans l'arsenal de Brest, pendant le bombardement du 25 août 1944.

A terre, la situation est catastrophique. Le Général Ramcke y commande les quelque 50 000 militaires et assimilés allemands repliés dans la «poche» où survivent les 2 à 3 000 brestois non évacués. Au nombre de ceux-ci, les membres du détachement de la Marine française qui, en application de la convention d'Armistice, assurait la «sécurité incendie» de certaines installations. Il y eut, hélas, des victimes : le Contre-Amiral Négadelle qui commandait le détachement de Brest, fut tué ce jour-là vers 16 heures... Voici des extraits du rapport d'un marin-pompier, l'officier des équipages Ollivier :

VENDREDI 25 AOUT 1944

...14 heures — Alerte. Bombardement aérien très violent ; commencé à 14 h 40, il a duré jusqu'à 16 heures. L'arsenal est durement touché : six bombes explosent dans la cour de la Majorité. Les magasins allemands se trouvant dans la cour de la Majorité sont incendiés. Dans ces magasins étaient stockées une assez grande quantité de matériel et des matières inflammables. Les bâtiments de la Majorité et de la Direction du Port sont sérieusement menacés. Cinq engins sont en áction pour assurer la protection de ces bâtiments. Mais à plusieurs reprises, nous sommes obligés de nous replier, en raison de la violence du bombardement ; des avions de chasse, des avions bombardiers en piqué attaquent sans arrêt à la mitrailleuse tout attroupement de personnel.

L'incendie fait rage, tout le personnel est en action et se dépense sans compter, au mépris de tout danger. En ville, il y a de nombreux foyers d'incendie : rue de Siam, rue Louis Pasteur, rue Neptune, place de la Liberté ; le théâtre, les ateliers Bihan-Hoty, la gare des Satos brûlent. A l'Harteloire, plusieurs immeubles sont en feu. Dans l'arsenal, rive droite, le bâtiment de l'artillerie, le 2è Dépôt, l'atelier central sont incendiés. Nous ne pouvons intervenir partout ; nous ne sommes pas assez nombreux et de plus, le matériel commence à nous faire défaut. Le Central-Pompier est menacé à son tour ; une équipe est placée en protection...

ANNEXE D

Rapport du Lieutenant Calvert

INDIVIDUAL CASUALTY QUESTIONHALRE

THORN, David H.

Capt. 0-793198

Position: Crew (Bember) zamumilubetrandrightser): Pilot

Name of crew member:

Serial number:

Filo 8058

	•			
Did he bail out?	No			12
Where?				
if not, why not?	HE AND	CO-PILOT B	OTH STUCK IN (CO-PILOTS HATCH -
Last contact or	conversation just AN E.T.	A. To THE	time of lose of plan	CHERBOURGH,
Was he injured?	No - (No	BEFORE G	OING DOWN)	
				BODY WAS IN
			SKET - HE A	
PLAT WERE	BURIED	BY THE S.	RENCH IN SP	LONT OF A
LITTLE CHUI	ECH OUTR	LOOKING TI	HE BAY AT TO	HF SMALL
FISHING VIL	LAGE OF	LOGUIUX	(PRONOUNCED "LO	GEEVY")
				ENIN SULA, FRANCE
		MEUL CONTOOL	RT) I WAS	

FRENCH FISHERMEN PICKED ME OUT OF

THE WATER AND TOGETHER WE WERE

ABLE TO LOCATE AND TAKE ABOARD THE

BOAT THE BODIES OF DAVID H. THORM

AND ARTHUR L. THOMAS — WE CONTINUED

SEARCHING THE AREA FOR 30 MINUTES

BUT FOUND NO DNE FASE — THE AREA WAS

SEARCHED THE FOLKOWING MORNING TO

NO AVAIL — THE FRENCH TOOK CARE OF

FUNERAL AND REQUESTED THAT BODIES RE
MAIN THERE AS THEY PLANNED TO ERECT

A MEMORIAL OR MUNUTIENT THERE —

ANNEXE E

C
N°42-95802
m
.~
u,
9
~.
"
4
•
_
_
m
=
9
26B
8-
ш
-
2
щ.
9
-
_
4
\mathbf{H}
EQUIPAG
\approx
0
L
_
DE
_
\rightarrow
TIQUE
_
-
0
=
0
Z
SYNOPTI
10
01
-
=
4
ш
~
ш
A
TABLEAU

Inhumation définitive	BAC Saint James K-13-20 <u>3</u> /	BAC Saint James P-2-16	Black Hills National Cemetery, Sturgis, South Dakota C-746	cimetière privé au Texas	BAC Saint James F-1-1	cimetière privé au Kansas	Fort Snelling National Cemetery, Minneapolis, Minnesota	BAC Saint James J-13-6
Inhumation provisoire				cimetière militaire de Jersey		Blosville, Carentan, Manche	BAC Saint James	
Sort	décédé 25.8.44	25.8.44	survivant 25.8.44 décédé 15.4.76	décédé 25.8.44	décédé 25.8.44	décédé 25.8.44	a décédé 25.8.44	décédé 25.8.44
Etat d'origine	New Jersey	Arkansas	South Dakota	Texas	New Jersey	California	Pennsylvania décédé 25.8.4	Oklahoma
Décorations <u>2</u>	DFC PH AM/9 OLC	PH AM/10 OLC	DFC PH AM/12 OLC	PH AM/8 OLC				
Missions effectuées	54	55		20	22	55	55	9
Poste Mis	pilote	copilote	navigateur	bombardier	radio	mécanicien/)mitrailleur	mitrailleur f)	mitrailleur f)
Grade AUS	Captain (capitaine)	<pre>1 Lieutenant (lieutenant)</pre>	<pre>1 Lieutenant (lieutenant)</pre>	<pre>1 Lieutenant (Tieutenant)</pre>	T/Sergeant (adjudant)	S/Sergeant mécanicien/ (sergent-chef)mitrailleur	S/Sergeant (sergent-chef)	S/Sergeant m (sergent-chef)
Matricule	0-793198	0-693957	0-798744	0-673265 ou 0-673256	32304424	39283161	32251657	18192313
Prénoms	David H.	Arthur L.	Russell J.	William H. 0-673265 ou 0-673256	Edward J. 32304424	Omar L.	Carl E.	Roy H.
Nom	Thorn	Thomas	Calvert	Parks	Annette	Evans	Norland	Meyer

<sup>\[
\</sup>begin{align*}
\text{\text{\$\sum}} \text{\$\sum} \t

³

DFC: Distinguished Flying Cross: croix du mérite du navigant PH: Purple Heart: coeur de pourpre (médaille du blessé) AM: Air Medal: médaille de l'Air OLC: Oak Leaf Cluster: feuilles de chêne: palme(s) à la médaille de l'Air décernée(s) après tant de missions

RAC Saint James: Brittany American Cemetery, Saint James, Manche - suivi des numéros de parcelle-rangée-tombe 3

ANNEXE F

SOURCES (1)

· Organismes officiels.

Air Force History Research Agency Air Force History Support Office

USA American Battle Monuments Commission
National Personnel Records Center
The Center of Military History

Total Army Personnel Command

Archives de la Gendarmerie Nationale FRANCE Bureau des Longnuce.

Centre hospitalier de Paimpol
Météorologie Nationale
Service Hydrographique et Oc

Service Hydrographique et Océanographique de la Marine

Associations privées

Air Forces Escape and Evasion Society B-26 Marauder Historical Society Wreckfinders Inc.

Association du Personnel navigant formé en Améri Conservatoire Aéronautique de Cornouaille Musée de la Résistance Bretonne (St Marcel - 56). Association du Personnel navigant formé en Amérique Musée «Les Sanglots Longs...» (Réguiny - 56)

• Personnalités étrangères T.J. Allen (GB)

Mrs V. Calvert (USA)

Amb. J.G. Dean (USA)

Col. R.D. Dwan (USA)

J. Goodwin (GBG)

R. Mynn (GB)

E.Z. Rice (USA)

- Archives de «La Presse d'Armor». Paimpol.
- «Brest rebelle» (André Kervella).
- Et tous nos amis du Trégor et du Goëlo : M. Audrain, J. Batogé, R. Bocher, M. Burel, I. Choron, R. Chuinard, T. Gebelt, Y. Hervé, A. Le Bars, G. Le Bellec, P. Le Fur, L. Le Roux, Mmes M. Le Briand et A. Le Tilly.

⁽¹⁾ Le dossier rassemblé lors de cette recherche est archivé à la Société d'Etudes Historiques et Archéologiques du Goëlo.

EN FLANANT A TRAVERS LE GOELO

LA MOTTE FEODALE DE KERSAUSSE (OU KERSAUZ) EN PLUDUAL

Les mottes féodales, encore nombreuses dans le Goëlo, n'ont pas, à ce jour, fait l'objet d'un inventaire systématique et exhaustif (1). Une étude approfondie des anciens cadastres, suivie d'une enquête sur le terrain, pourrait nous les révéler. Elles ont été souvent confondues par les archéologues du siècle dernier avec des tumulus, voire des camps romains. Beaucoup ont sombré dans l'oubli et dans l'indifférence générale ; souvent, l'incompréhension provoquée par ces levées de terre leur a été fatale. Arasées lors de remembrements ou par le passage d'une nouvelle route, elles disparaissent peu à peu. Pourtant ces ouvrages militaires de près de mille ans sont un des maillons essentiels de notre histoire. Une mise en valeur des sites, voire une reconstruction à l'identique - comme l'expérience du Château à motte de Saint-Sylvain-d'Anjou, dans le Maine-et-Loire - serait un atout important pour le patrimoine du Goëlo.

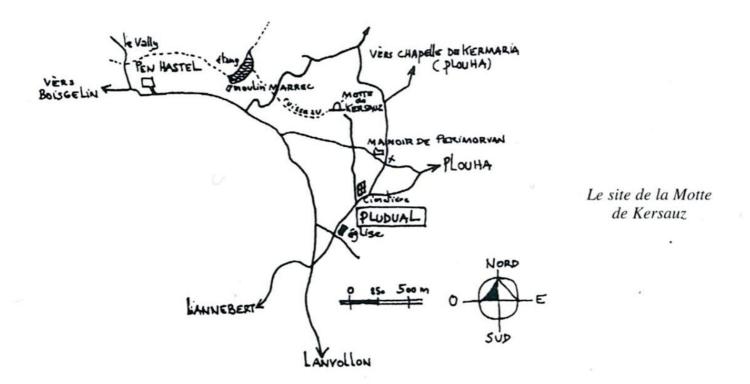
* *

En faisant, pour les éditions Flohic (2), l'inventaire du patrimoine du canton de Plouha, j'examinais le cas de la commune de Pludual; celle-ci ne présentait plus, à priori, de vestiges anciens après la disparition, au siècle dernier, de deux sites importants: la grotte sépulcrale de Kernel (3) et le tumulus de la Rue (4).

⁽¹⁾ Etudes connues à ce jour : Les mottes médiévales en Côtes d'Armor (Stéphane Hingant - Institut Culturel de Bretagne. 1994). Les fortifications de terre médiévales dans l'Est du Trégor (Fanny Tournier. SRA Rennes. Rapport dactylographié. 1993).

⁽²⁾ Editeur de l'ouvrage «Le Patrimoine des Communes des Côtes d'Armor» (parution courant 1998). (3) Au lieu-dit «Parc-ar-Poder» (champ du potier), la grotte sépulcrale de Kernel, souterrain à deux salles taillées dans le roc, contenait des haches de quartz et de diorite, des balles de fronde, des fragments de vases et des urnes funéraires. Le site, exploité pour l'extraction de cailloux, a finalement disparu.

⁽⁴⁾ Au lieu-dit «la Rue», en fait déformation du breton Run, se trouvait un tumulus, sépulture de prince ou de chef de clan. C'était une butte ellipsoïdale, couronnée d'une muraille peu élevée en forme de tour aplatie. Les archéologues y découvrirent en 1904 des urnes funéraires, des poteries gallo-romaines et quantité de tuiles à rebord.



Seule l'enceinte de Langarzeau était encore digne d'attention (1). C'est en voulant vérifier son tracé sur l'ancien cadastre de 1833, au cours d'une consultation aux archives départementales que m'est apparue par hasard la motte féodale de Kersausse, à ce jour inconnue de tous les inventaires. Une vérification sur le terrain confirma l'existence de cette motte castrale élevée près de la ferme du même nom (2).



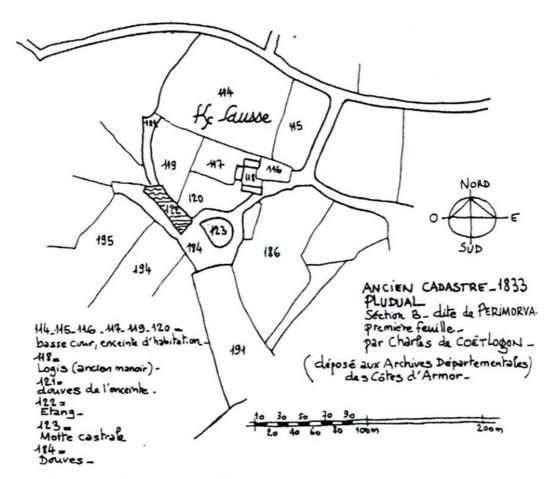
⁽¹⁾ Cf. Carnets du Goëlo nº 7, p. 49. Voir «in fine» note complémentaire sur Langarzeau.

⁽²⁾ Propriété privée appartenant de nos jours à M. et Mme Buan.

Kersausse est située à environ mille mètres au Nord du Bourg de Pludual, proche du Manoir de Périmorvan (1) dont cette ferme dépendait au siècle dernier.

Kersausse est une déformation francisée du breton : Kersauz (2) = Maison de l'Anglais ou du Saxon, ce qui tendrait à déterminer l'origine de la motte ovoïde qui y subsiste : cette motte mesure environ 30 mètres de diamètre ; haute de 3 à 4 mètres, elle est cernée de douves profondes.

Ce château primitif remonte au Xème ou XIème siècle, époque des invasions nordiques en Armorique. Une tour de bois quadrangulaire s'élevait sur cette levée de terre artificielle. Elle était clôturée d'une palissade et défendait une basse-cour (ou enceinte d'habitation) établie à ses côtés, dont on voit toujours l'emplacement. Une source alimentait un étang facilitant la mise en eau des douves. En cas d'attaque, les habitants cherchaient refuge dans l'enceinte, sous la protection du seigneur.



Ces ouvrages firent école jusqu'au XIIIème siècle et servirent de berceau à de nombreuses maisons féodales. Au retour des croisades, les seigneurs remplacèrent leurs donjons de bois vulnérables par des constructions en pierre à l'identique des châteaux forts d'Orient.

⁽¹⁾ Possédé dès 1470 par les Hingant, Perimorvan passa aux Lachiver de Kerbalanen au XVIè siècle puis aux Guillemot au XVIIè, enfin aux Taillard au XVIIIè et de nos jours aux de Saint Jouan. Le manoir a conservé son vieux porche décoré des armes des Perrien-More, provenant de l'ancien fief de Kermarec. Le grand logis présente une structure du XVIè remaniée au XVIIIè par de grandes ouvertures. Un pavillon hexagonal, élevé au XIXè sur l'arrière du bâtiment, englobe l'ancienne tour d'escalier.

⁽²⁾ La carte 1/25 000è établie par l'IGN en 1987 donne toujours l'orthographe bretonne de Kersauz.



A Kersauz, ils établirent un manoir à cour fermée sur la basse cour, conservant leur motte. La ferme actuelle présente la structure du logis gothique, signalée par une porte en ogive et un renflement de mur indiquant l'emplacement de l'escalier à vis dans œuvre.

La toponymie «Kersauz» est à rapprocher de Kersauzon (pluriel de Kersauz), nom de famille connu sur Plouha (1) et très répandu en Bretagne, d'où le dicton «tapez sur un buisson, il en sortira un Kersauzon».

Christian KULIG

Note complémentaire sur Langarzeau.

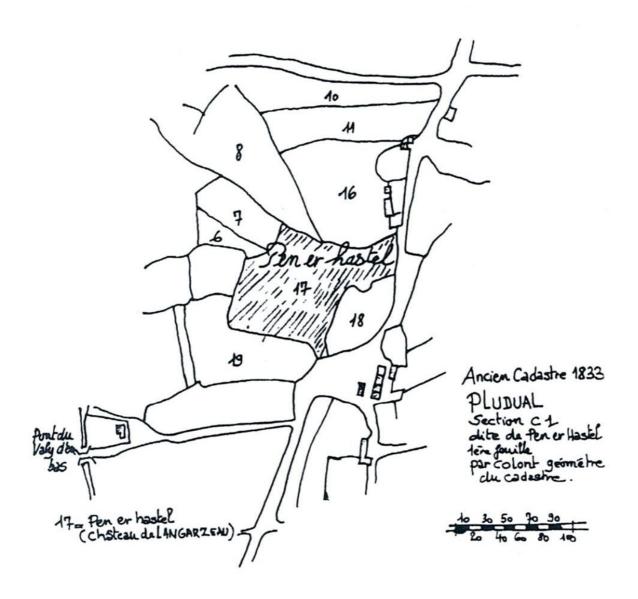
Le lieu-dit «Pen-er-Hastel» (la tête du château) nous signale l'emplacement de l'ancien château fort de Langarzeau, édifié sur un coteau dominant un ruisseau qui se jette dans le Leff. Ce ne sont que des ruines d'une enceinte d'environ cent mètres de côté où gisent des pierres éparses. L'enceinte est entourée de larges douves encore visibles, défendues au Nord par un talus très élevé. La maison forte devait être construite en colombage de bois, élevé sur un soubassement fait d'une muraille de pierre.

Ce logic était probablement épaulé de tours d'angle. Ce type d'ouvrage est à rapprocher de l'ancienne description du château primitif de Bien-Assis en Erquy, ou des châteaux forts visibles de nos jours dans le pays d'Auge en Normandie.

Cette châtellerie, ayant droit de haute justice exercée à Lanvollon, connue dès le XIIIème siècle, appartint aux Hingant, puis, en 1415, à Olivier de la Feuillée qui se distingua à la bataille d'Azincourt. Le Duc de Bretagne Jean V fut l'hôte de ce der-

⁽¹⁾ L'historien Henri Frotier de la Messelière signale un manoir ruiné «Kersauzon» en Plouha avec la chapelle relevant de Plouha aux familles de Boisgelin au XVIIème, Jéhannot (1636), le Rouge de Marc'hallac'h, le Roy au XVIIIème, et Couffon de Kerdellec'h (1771). (Le dicton en cause s'applique aussi aux Courson).

nier. Il y séjourna un mois (du 12 décembre 1424 au 12 janvier 1425). Il y rédigea des actes concernant les villes de Tréguier et de La Roche-Derrien. En 1613, Langarzeau appartient à Jean de Rieux, capitaine de 50 hommes d'armes, gentilhomme ordinaire de la Chambre du Roi, vicomte de Pléhédel - puis en 1671, à Jean de Béringhen, chevalier, seigneur de la Vicomté de Pléhédel, conseiller du roi.



LES «PASSAGES» DU TRIEUX

Infranchissable à gué en aval de La Roche Jagu, le Trieux a, jusqu'au milieu du siècle dernier, constitué une véritable frontière entre le pays de Paimpol et la Presqu'île Sauvage. Cette frontière n'était cependant pas hermétique; des services réguliers de bacs ou de barques existaient en trois points au moins, d'aval en amont : à hauteur de la tour de Bodic, pour les voyageurs allant ou venant de Ploubazlanec; au niveau de l'actuel pont, entre Lézardrieux et Plounez-Paimpol; à hauteur de Pors-Lec'h et de Toul-an-Huilet, entre Pleudaniel et Lancerf-Plourivo. Le «passage» principal était néanmoins celui de Lézardrieux communément appelé «Passage du Goëlo»... Il existait un quatrième passage, à Penhoat-Frynaudour, un peu particulier parce que franchissable à gué à certaines heures et situé sur le Leff et non sur le Trieux.

k s

Le franchissement des rivières non guéables se faisait principalement à l'aide de *«bacs»*, navires rectangulaires à fond plat, de dix mètres et plus de longueur, d'environ quatre mètres de large, et dont les panneaux avant et arrière se rabattaient pour l'accès et la sortie de l'embarcation.

Dans le cas de cours d'eau non navigables, les bacs se déplaçaient d'une rive à l'autre en s'accrochant, par des poulies, à un ou plusieurs cables aériens ; dans le cas du Trieux, fréquenté par les navires, il s'agissait d'une chaîne ou «traille» (1) immergée au fond de la rivière. En orientant convenablement le bac, celui-ci était en partie propulsé par la force du courant montant ou descendant ; ceci n'excluait pas la présence d'un mécanisme plus ou moins sophistiqué et de longs avirons utilisés en particulier pour les délicates manœuvres de départ et d'accostage.

Les bacs pouvaient parfois transporter une centaine de passagers à la fois, ou des animaux et des voitures attelées ainsi que des marchandises diverses. A chaque point de passage, il y avait souvent deux bacs et une ou deux barques pouvant éventuellement être prises en remorque.

⁽¹⁾ La traille (du latin tragula : poulie) désignait aussi bien la corde, le câble ou la chaîne que le bac luimême.



Le Bac de Bénodet (Finistère) au début du siècle.

En principe, on ne chargeait pas en même temps hommes et bétail ou chevaux, ceuxci étant généralement rendus nerveux par la traversée.

Diriger un bac lourdement chargé n'était pas une mince affaire ; il fallait «connaître», comme on dit ; ceci explique qu'on était presque toujours passeur de père en fils. C'était une «charge», car le passage était un monopole parfaitement réglementé : le passeur percevait un droit de péage, mais, sous l'Ancien Régime, il ne lui en revenait qu'une partie : le droit de «trésage» (1) était un privilège au même titre que le droit de colombier ou le droit de moulin. La Révolution fit disparaître ce privilège, comme les autres ; l'exploitation des passages fut désormais attribuée par adjudication.

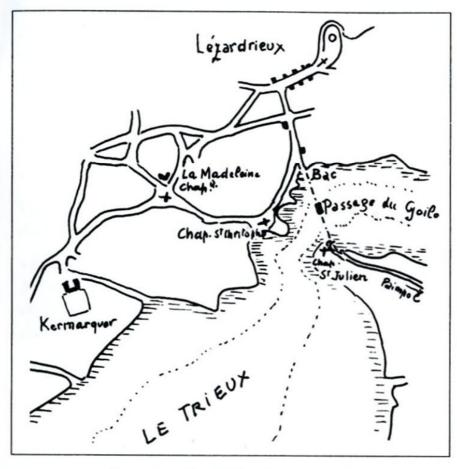
* *

LE PASSAGE DU GOELO (ou passage de Lézardrieux).

Deux chapelles «balisaient» en quelque sorte ce passage particulièrement redouté en raison des courants qui y règnent, surtout en période de vives eaux et des vents violents qui s'engouffrent parfois dans la vallée : du côté de Plounez, la chapelle de Saint Julien dont on voyait encore les ruines il y a une cinquantaine d'années et, de l'autre côté, la chapelle de Saint Christophe, rasée plus récemment pour réaliser la rocade de Lézardrieux. Le bac était accessible du côté Plounez par un chemin et une cale ; celle-ci a été légèrement modifiée (surélévation, augmentation du rayon de

⁽¹⁾ Du breton «treizh» : passage, traversée, que l'on retrouve dans certains noms de lieux «Kerantrez», «Lannec-an-Trez», «Traou-an-Trez», etc.

virage de la rampe d'accès) mais le soubassement en beaux matériaux appareillés est encore visible.



Le passage du Goëlo - Carte de 1776

Côté Lézardrieux, le bac arrivait, en fin du XVIIIè siècle, au bas de l'actuelle rue de Traou-an-Trez; ce n'était pas le trajet le plus court mais le plus sûr car il évitait les amas rocheux et les courants les plus forts (1). Il fallait, en outre, que le passage soit praticable à toute heure de la marée ; d'où la nécessité de maintenir le bac à flot en période de marée descendante et de pouvoir le ramener au bord à marée montante; d'où, également, la nécessité de disposer, sur la grève, d'un passage carrossable jusqu'à l'eau, à toute heure de la marée.

La maison du passeur se trouvait vraisemblablement, côté Lézardrieux, sur

la gauche en descendant la rue de Traou-an-Trez (toiture actuelle en tuiles rouges). L'érosion marine a en partie dévoré le petit chemin menant du bac à la chapelle St Christophe; il permettait aux passagers de rendre grâce au saint pour leur heureuse traversée avant de poursuivre leur route vers Tréguier par la chapelle de la Madeleine.

Le passage du Goëlo a été utilisé durant des siècles, bien avant, sans doute, l'année 1469; au 4 mars de cette année-là, nous trouvons en effet, dans les archives anciennes de l'église Norre-Dame de Paimpol, mention de «deux pièces de terre joignant d'un bout sur le chemin menant du passage de Gouelo à Paimpol». Il est à nouveau cité en 1579 («passage de Gouelou») puis à nouveau en 1584 etc...

Il figure également sur une carte marine de 1667 (2).

Un document de 1582 nous apprend qu'à cette date le droit de passage sur le Trieux appartenait à Pierre Arrel, seigneur de Kermarquer qui donne «la ferme d'une mai-

⁽¹⁾ Le passage du Goëlo a peut-être utilisé deux trajets différents, soit simultanément, soit à des époques différentes : celui figurant sur la carte de 1776 ; l'autre joignant le bas de la cale de St Julien à St Christophe perpendiculairement au cours de la rivière.

⁽²⁾ Curieusement, sur cette carte, les deux chapelles situées de part et d'autre du Trieux, sont désignées sous le vocable de Saint Antoine...

son avec ses dépendances sur le chemin de la chapelle de Saint Christophe au bourg de Lézardré avec le droit et proffit du passage de Gouellou» et le texte précise : «les dits preneurs entretiendront le dit passage bien et duement en leurs propres coutz de raimes et de cordaiges...»

Le privilège et la ferme étaient bien protégés ; en effet, un arrêt royal de 1607 «fait défense à tout homme possédant des bateaux de passer et repasser hommes ni chevaux sous peine de trois écus d'amende...»



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROY.

Qui permet au Sieur de Langle, de continuer de tenir un Bac sur la Rivière de Pontrieux, au Port de Gouëlou, Paroisse de Plemeur, près la Ville de Lezardrieux, & d'y percevoir les Droits y énoncés.

Du 21. Mars 1757.

Les droits du Seigneur de Kermarquer furent confirmés en 1757 par un arrêt du Conseil d'Etat du Roi qui «permet au Sieur de Langle, de continuer de tenir un bac sur la rivière de Pontrieux, au Port de Gouëlou, paroisse de Plemeur, près la Ville de Lézardrieux».

La suite de l'arrêt fixe les droits qui peuvent être perçus pour le service du passage : «...par personne à pied, six deniers tournois ; par personne et cheval : un sol ; par cheval ou autre bête de somme, chargée ou non chargée, six deniers ; par chaise ou litière attelée de deux mules ou chevaux, cinq sols ; par carosse attelé de deux chevaux, cinq sols ; par chariot chargé ou attelé de quatre chevaux, six sols ; par chariot vide attelé de même, quatre sols ; etc...»

Ce texte est fort intéressant car il permet d'apprécier la taille du bac de Lézardrieux qui permettait de transporter un chariot chargé attelé de quatre chevaux, ce qui représente déjà une belle longueur ; on imagine les problèmes posés par l'embarquement et le débarquement de tels attelages.

Notons que le bénéficiaire du privilège (le Seigneur de Kermarquer) devait payer un impôt non négligeable au Trésor Royal et veiller à l'entretien du bac, mais aussi des voies d'accès.

Le 4 août 1789, tous les privilèges volèrent en éclats et les droits de passages furent abrogés par deux lois en date des 28 mars 1790 et 25 août 1792, cette dernière arrêtant que les droits anciens ne seraient pas indemnisés.

Apparemment, ces lois n'avaient pas réglé tous les problèmes : il fallait bien que les 30

bacs fonctionnent et que leur fonctionnement soit réglementé; une lettre de 1796 adressée au district de Pontrieux indique : «à la diligence de Mr le Préfet, il sera incessament procédé, après enquête et affiches préalables, au rabais de ce passage pour que l'adjudicataire entre en jouissance à la mi-juillet et en jouisse pendant trois années consécutives...». Ce qui semble indiquer que les appels d'offres antérieurs avaient été infructueux, pour des raisons que nous ignorons.

Le 15 floréal an X (1802) les bacs et bateaux furent à nouveau mis en adjudication et rachetés, par un nommé Le Moulec de Tréguier qui en obtint le monopole. En entrant en jouissance il renvoya les anciens passagers (passeurs) préposés à ce service périlleux, d'où s'en suivirent des accidents relatés dans un rapport de 1825.

Entre temps, en 1815, lors de la Restauration, la famille de Langle intervint auprès du Préfet pour essayer de rentrer dans ses droits ; la réponse fut catégorique :

«Le préfet du département des Côtes-du-Nord, considérant que les droits exclusifs de bacs et concernés par l'article 15, titre 2 du décret du 15 mars 1790, ont été supprimés, sans indemnité, par l'article 9 de la loi du 25 août 1792, relative aux droits féodaux -

Arrête en conséquence, que la pétition est rejetée purement et simplement -

- Signé de Goyon»

Evoquant les impossibilités de passage par grand vent et les risques qu'encourent les personnes du Canton qui approvisionnent le marché de Paimpol, la municipalité de Lézardrieux, après multiples délibérations et échanges de lettres pendant de nombreuses années, obtint, en 1835, la construction d'un pont enjambant le Trieux au niveau du bac ; ce pont à péage fut inauguré en grande pompe le 10 juin 1840.

C'est ainsi que la chapelle St Christophe se retrouva sous une arche du pont, tandis que sur d'anciennes cartes postales l'on peut encore apercevoir côté Plounez la chapelle St Julien, tout contre les piles de l'ouvrage. Les statues des deux saints ont toutefois échappé à la destruction ; St Christophe a trouvé refuge dans une niche monumentale construite pour lui à l'entrée du pont ; quant à St Julien on peut encore le voir quelques centaines de mètres plus loin, dans la chapelle de Kergrist.

Ironie du sort : le château de Kermarquer fut démoli en 1839 ; une partie des pierres (ainsi que des pierres provenant de l'ancien château fort de Coz Castel) servit à la construction des piles du premier pont...

Robert MOULY (à suivre)

BIBLIOGRAPHIE.

Gués, bacs et ponts au pays de Tréguier (Nicole Chouteau)

Archives départementales : - série - E. fond Fleuriot de Langle

- série - L. district de Pontrieux

série - E.2 dépôt Lézardrieux

Archives du Service Historique de l'Armée de l'Armée de Terre - Vincennes.

LA FIN DU «TIJUCA II»

Le 22 novembre 1917, un grand quatre-mâts barque de l'Armement Bordes, de Nantes, le «Tijuca II», était torpillé au large des Açores, par un sous-marin allemand. Ce superbe navire (1) avait été construit à Glasgow en 1892 et baptisé «Marion Josuah». Il avait été vendu à l'Armement Bordes en 1910 et Antonin Bordes lui-même lui avait donné le nom de Tijuca, en souvenir d'une visite qu'il avait faite à la lagune de même nom, située à quelques milles au Sud-Ouest de Rio-de-Janeiro.

Le «Tijuca II» était commandé par le Capitaine Joseph Ollivier, de Kérity ; à son bord se trouvait également un jeune «pilotin» binicais, Marcel Guillou, qui venait d'obtenir son diplôme d'élève-officier de la Marine Marchande.

Grâce aux souvenirs qu'il a laissés, nous pouvons évoquer un événement particulièrement dramatique pour un jeune homme de 16 ans qui effectuait son premier voyage au long-cours : un événement pourtant fréquent en cette période de la Grande Guerre ; l'appareillage du Tijuca II avait été retardé de plusieurs jours en raison du nombre des navires de l'Armement torpillés en quelques semaines.

* *

«UNE TORPILLE A FRAPPE LE NAVIRE PAR SON TRAVERS...»

Marcel Guillou avait conservé le texte du rapport de mer de son capitaine, rapport déposé au Consulat de France à Madère, le 27 novembre 1917. Voici ce document, dans sa concision toute professionnelle :

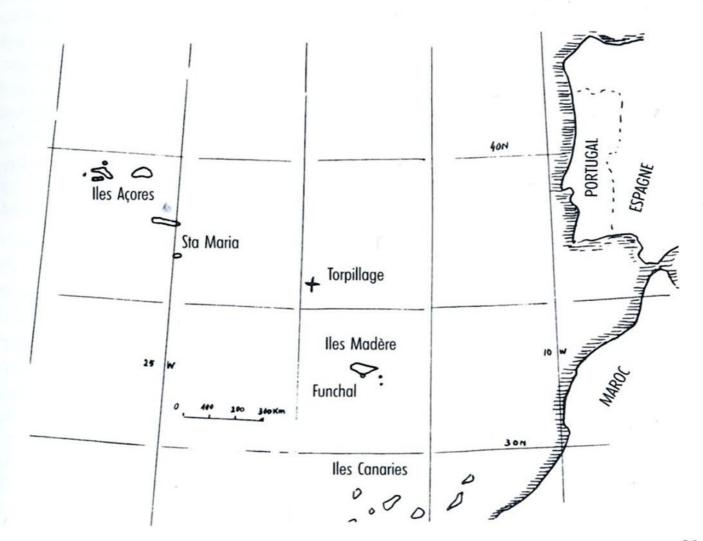
«Je soussigné déclare être parti de Rochefort-sur-Mer à destination de Taltal (2), à ordres. Séjourné sur rade de La Pallice, jusqu'au 14, date de mon appareillage. J'ai navigué avec bon vent de la partie Est et Nord-Est, jusqu'au 22 Novembre sans inci-

⁽¹⁾ Voir page 4 de couverture, le «portrait» du Tijuca II par Marcel Guillou.

⁽²⁾ Taltal : port chilien sur la côte du Pacifique (25°24'S ; 70°29'W), spécialisé dans l'embarquement des nitrates provenant des déserts d'Atacama.

dent. Ce jour, à 8 heures du matin, changé de route, recevant l'«allô» de Gibraltar annonçant à tous sous-marin. A midi vingt, étant par L : 36° 01' N et G : 19° 24' W, la vigie signale un convoi faisant route au Nord.

Je n'ai pas cru devoir changer ma route, croyant que j'avais affaire à un convoi allié, mais aussitôt, un de ces navires disparaissant, j'ai eu des doutes sur ces navires. Faisant route grand largue de façon à m'en écarter ; mais, à peine la route changée, on me signale un sous-marin. J'ai mis au poste de combat et de manœuvre, et, au même moment, le sous-marin nous a envoyé son premier coup de canon. J'ai hissé mes couleurs et, en réponse, le sous-marin a continué sa canonnade. La distance qui nous séparait étant supérieure à la portée de mes pièces, j'ai attendu que l'ennemi approche pour ouvrir le feu. Ce n'est que lorsque j'ai vu son tir réglé et le danger imminent que j'ai donné ordre de faire feu dessus avec la pièce de bâbord arrière. Le tir a été exécuté d'une façon intensive. J'ai observé les points de chute de mes projectiles : ils étaient en direction voulue, mais trop courts. Durant le combat, le sousmarin nous canonnait avec des pièces de différents calibres. Ses projectiles nous passaient dans notre mâture, continuellement. Le clinfoc a été traversé par un obus qui a éclaté le long du bord. Le canonnier Moreau, et Joyeux, pourvoyeur de la pièce, ont été légèrement atteints ; les bras du grand cacatois arrière coupés par un obus, j'ai continué le tir. Observé mes points de chute et, malgré la portée maximum des pièces, celui-ci arrivait un tiers trop court. Les projectiles ennemis nous arrosant constamment, le navire étant encadré par les points de chute, j'ai jugé la lutte inutile et, étant à temps pour sauver mon personnel, j'ai donné ordre de cesser le combat et d'évacuer le navire. J'ai hissé mes couleurs à mi-drisse et, malgré cela, l'ennemi



nous canonnant toujours, j'ai amené le pavillon et hissé le pavillon blanc. A ce moment le feu du sous-marin a cessé cinq minutes environ. A son tir a succédé un tir de shrapnells qui, heureusement, n'ont blessé personne. Ensuite il a encore continué son tir sur le navire.

J'ai donné ordre à mes embarcations de s'écarter du champ de tir, et, peu de temps après, le sous-marin cessa le feu. Un certain temps après, nous apercevons le sous-marin se dirigeant sur nous. Je donne ordre de faire route dessus et, en l'accostant, il me prie de monter à bord avec mon équipage, en laissant deux hommes dans chaque canot qu'il a pris en remorque. Il m'a demandé si j'étais français, si tous mes hommes étaient français, je lui ai répondu : «Oui». - «Tant mieux pour vous, car si vous aviez été anglais, je vous envoyais tous au fond».

Pendant cet intervalle, il a fait route sur le «Tijuca».

Arrivé à 300 mètres par tribord, il a essayé de le couler au canon, mais, sans doute voyant l'opération trop longue, il lui a envoyé une torpille qui a frappé le navire par son travers. Le «Tijuca» s'est incliné sur bâbord et, en une minute et demie environ, il avait disparu totalement. J'ai constaté du sous-marin que mon navire avait été atteint à 1 mètre environ au dessus de la flottaison, par le travers du mât d'artimon. Nous avons été conduits à bord du vapeur «Brink II», norvégien et ce navire stoppé toute la nuit, ainsi que le vapeur «Sobral» qui l'accompagnait. Ce dernier a été coulé, à l'aide de bombes, dans la nuit du 22 novembre.

Le 23 au matin un équipage allemand, révolver au poing, m'a sommé de faire obéir mes hommes à tous les ordres émanant des officiers allemands qui avaient pris le commandement du «Brink II». Mes hommes ont été employés au jet à la mer de diverses marchandises de la cale 2, afin de dégager les saumons de cuivre qui étaient au fond de cette cale. Ces saumons ont été ensuite transbordés à bord du sous-marin au moyen de mes embarcations, qui ont beaucoup fatigué et crevé, vu le mauvais état de la mer. J'ai protesté de la façon dangereuse qu'on a fait travailler mes hommes, d'abord dans la cale, menacés d'être engloutis sous les caisses de divers, et sur le pont par le balancement des élinguées, le navire roulant violemment. L'officier allemand m'a répondu en riant que, quoi qu'il arrive, je n'aurais pas de réclamations. Le même jour, le trois-mats goélette portugais «Trombetas» a été coulé en vue de nous par le même sous-marin.

Le lendemain 24, à deux heures environ, l'alerte a signalé une fumée épaisse à l'horizon. Après un bon moment d'observation, ces fumées se rapprochant, et appartenant à plusieurs navires groupés, les Allemands ont cru avoir affaire à des destroyers anglais. Ils ont disposé des bombes pour faire sauter le «Brink», et, en quittant le bord, ont donné l'ordre de sauve-qui-peut. Mis les embarcations à la mer et le navire a été évacué par les quatre équipages prisonniers. Reconnu quelques instants après que cette fumée provenait d'un groupe de trois vapeurs. Ces derniers ont changé de route aussitôt et disparu. A partir de ce moment, je n'ai eu connaissance de rien, ayant écarté du «Brink» à la voile avec mes deux embarcations. Le premier Lieutenant Freslon Alcide manquait dans mon embarcation où était son poste. J'ai demandé à mon second s'il était avec lui, il m'a répondu que non; mais des hommes

de l'armement de la baleinière du second ont affirmé avoir aperçu le premier lieutenant dans une autre embarcation. Moi-même, comme j'étais le dernier homme à bord du «Brink» je peux affirmer que Monsieur Freslon n'était plus à bord. J'ai donné ordre à mes embarcations de faire route sur Madère. Durant le trajet, j'ai eu des vents de la partie NE et ENE, gros temps par moments. J'ai atterri à l'île Madère, le 27, dans la nuit, avec mes deux embarcations».

Ainsi s'achève le rapport du commandant du «Tijuca», mais les archives personnelles de Marcel Guillou nous fournissent des informations complémentaires sur cette «fortune de mer». Voici d'abord le texte de la lettre adressée à ses parents, depuis Madère, et qui, dans le style propre à un jeune marin de moins de vingt ans, donne une vue plus personnelle de l'événement :

«Je vous écris quelques lignes pour vous annoncer que je suis arrivé en bonne santé à Madère mardi matin à 5 heures. Nous avons été attaqués jeudi 22 à midi et demi par un sous-marin. Nous nous sommes battus dans la limite du possible et n'avons évacué le bord que quand nous n'avons pu faire autrement. Nous avons été faits prisonniers pendant 48 heures, 3 heures sur le sous-marin et le reste sur un navire capturé que nous avons quitté samedi vers deux ou trois heures après-midi, grâce à une circonstance fortuite. Nous avons eu de la misère dans nos embarcations et avons maintes fois failli y rester; principalement dimanche soir où nous n'arrivions plus à étaler l'eau que faisait la baleinière ; et mardi matin où nous avons essuyé un coup de torchon avec des lames hautes comme des maisons. Nous sommes arrivés épuisés, mais maintenant sommes retapés. Je suis logé et nourri avec les officiers au plus grand hôtel d'ici. hôtel Golden Gate.



Marcel Guillou, Elève Officier de la Marine Marchande à l'époque du torpillage du Tijuca II, en 1917.

J'ai tout perdu, sauf mon ciré, mon pardessus (qui m'ont été bien utiles), les

pantalons faits par Cosson, un gilet de peau, un de laine, une paire de caleçons et mon costume noir. J'ai été habillé hier, mais tout est très cher ici. Il est probable que nous resterons à Madère un mois ou deux au moins...

Lundi, il y a un service solennel en mémoire des morts de la canonnière française «Surprise», torpillée en rade de Funchal, le 3 décembre 1916. Nous y sommes invi-

tés et irons tous. Nous offrirons aussi quelques bouquets pour mettre sur leurs tombes. Etant les seuls Français qui soyons ici, nous tenons à montrer que nous n'oublions pas les compatriotes morts pour la Patrie en terre étrangère. En allant au cimetière, nous penserons aussi à ceux de notre famille qui reposent du dernier sommeil dans le cimetière du pays natal et n'oublierons pas de prier pour eux...

L'île est assez pittoresque, les gens affables. Nous avons l'intention de faire des excursions pendant notre séjour ici. C'est la seule distraction que nous aurons. Le climat est très doux actuellement, on se dirait au Havre en fin avril, commencement de mai. Sur le journal d'hier, il y avait un article pour nous (2 grandes colonnes); je vais l'acheter pour l'avoir comme souvenir et le ferai traduire...».

4

* *

Par la suite, Marcel Guillou écrivit pour la revue anglaise «Sea Breeze», une relation détaillée de l'affaire qui nous donne quelques éclairages techniques sur le sous-marin qui avait coulé le «Tijuca II» :

«C'était un grand sous-marin (probablement le U125 ou le U126) qui était armé de 4 pièces : un canon de 150mm dans l'axe du pont avant, un 88mm à tribord du kiosque, tirant vers l'avant et le travers, un autre 88mm à babord tirant vers l'arrière et le travers, et une mitrailleuse au sommet du kiosque. Les pièces étaient solidement fixées au pont, copieusement graissées après le combat ; et une «tape» de laiton était vissée dans la bouche du canon pour la rendre étanche. L'équipage comptait environ 80 hommes qui étaient à la mer depuis trois mois, et prétendaient avoir coulé 84 navires, dont un navire de guerre dont, d'après leur description, nous pensions qu'il s'agissait du croiseur français «Suffren» (1).

L'arrivée inopinée de trois vapeurs, pris pour des torpilleurs anglais, modifie les projets du commandant allemand : «Le 26 novembre, les Allemands se proposaient de débarquer tous les équipages (des 4 navires qu'ils venaient de capturer) à Santa Maria ; et dans ce but, le sous-marin fut pris en remorque par le «Brink», manœuvré par l'équipage norvégien sous contrôle de l'équipe de prise allemande». Le commandant du sous-marin fait alors embarquer les équipages dans leurs baleinières respectives, fait sauter le «Brink» et disparaît en abandonnant les naufragés à leur sort.

UNE VAGUE REMPLIT NOTRE BALEINIERE...

Et voici la fin de l'aventure qui aurait pu se terminer de façon catastrophique.

«(...) Nous décidons de faire route sur Madère (environ 300 milles) plutôt que vers les Açores, en raison des vents dominants en cette saison, et pour une plus grande chance de rencontrer un navire, si nous manquions l'île... Les autres équipages

⁽¹⁾ Le «Suffren», cuirassé de 12 750 tonnes lancé à Brest en 1899, fut torpillé par le sous-marin allemand U52 le 26 novembre 1916, au large du Portugal, avec 676 hommes à bord.

mirent le cap sur les Açores... Nous avions une brise de Nord-Est et Est-Nord-Est, fraîche à forte. Nos deux baleinières restèrent proches l'une de l'autre, pendant deux jours. J'étais dans celle du Second capitaine (le capitaine au long cours L. Raub) ; et notre embarcation commençait à faire eau (à la suite du transbordement des saumons de cuivre). Nous avons été obligés de mettre en panne à plusieurs reprises, pour essayer de calfater les voies d'eau depuis l'intérieur ; de telle sorte que l'autre baleinière prit de l'avance et nous quitta. Le deuxième jour, un sous-marin s'approcha de nous à deux reprises, probablement pour voir ce que signifiait notre lampe-tempête allumée.

Le 27, au coucher du soleil, l'Île de Madère était en vue. Mais comme la brise était fraîche, il fut décidé de mettre en panne jusqu'au matin. Dans la nuit, le vent et la mer forcirent; et vers 1 ou 2 heures du matin, le 28, une vague déferla sur notre baleinière et la remplit. Les 23 hommes qui s'y entassaient ne perdirent pas un instant pour mettre la main sur quelque chose qui permette d'écoper. Jusque là, une équipe était constamment de service, pour écoper l'eau provenant des voies d'eau. Mais, cette fois, tout fut mis en œuvre, hommes et matériel, y compris les «suroîts» à la place de seaux.

Quand l'aube se leva, et que nous pûmes établir notre position, nous avions dérivé de 19 milles. Le temps s'améliora alors, surtout à l'approche de la côte; et nous atteignîmes Funchal vers 8 heures du matin.

Je quitai Madère quelques jours plus tard, en compagnie du Capitaine, à bord du paquebot portugais «Africa». Après escale à Lisbonne, Bayonne et Bordeaux, je retrouvai ma maison au Havre, le soir de Noël».

Juste à temps pour célébrer le réveillon en famille... et son 17ème anniversaire.

Marcel Guillou reprit rapidement la mer, passa le Cap Horn, une nuit de décembre sur le 3 mâts «Alice» et fit ensuite une longue carrière à la Compagnie Générale Transatlantique, carrière qu'il acheva comme commandant sur les lignes du Pacifique.

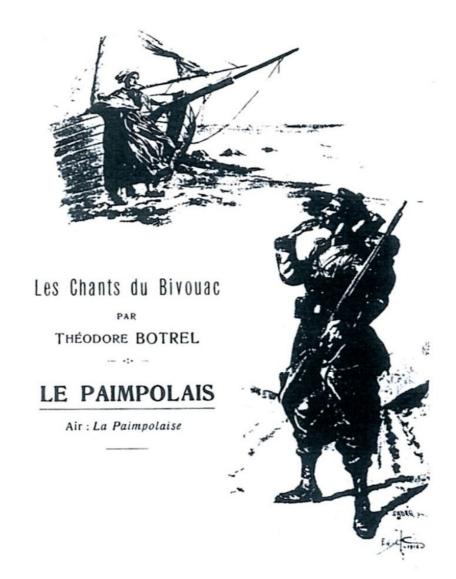
Alain GUILLOU

Ndlr : Notre ami Alain Guillou est le fils de Marcel Guillou, héros de cette aventure.

LE SAVIEZ-VOUS?

UNE «PAIMPOLAISE» INSOLITE.

Le monde entier connaît «La Paimpolaise» de Théodore Botrel. Mais qui connaît, du même auteur, «Le Paimpolais», auto-plagiat réalisé apparemment vers 1915 ?... C'est une curiosité qu'un de nos jeunes amis a découverte et que nous publions davantage pour les illustrations que pour le texte, très «cocardier», comme il se devait à l'époque.



ı

Pour repousser l'Aigle allemande Quand le Breton se fait soldat, Quittant ses genêts et sa lande, Il va gaiement droit au combat;

> Et le brave gâs Fredonne tout bas :

> > Jaime Paimpol et sa falaise, Son église et son fin clocher, J'aime encor mieux ma Paimpolaise, Plus encor ma France en danger!

> > > 11

Le petit Breton, sans murmure, Met la baïonnette au flingot, Puis, embusqué sous la ramure. Il commenc' la chasse au Prusco...

Et le brave gâs
Fredonne tout bas:
Je serais bien mieux à mon aise
Dans le nid où j'allais nicher,
Mais c'est défendr' ma Paimpolaise
Que défendr' la France en danger!

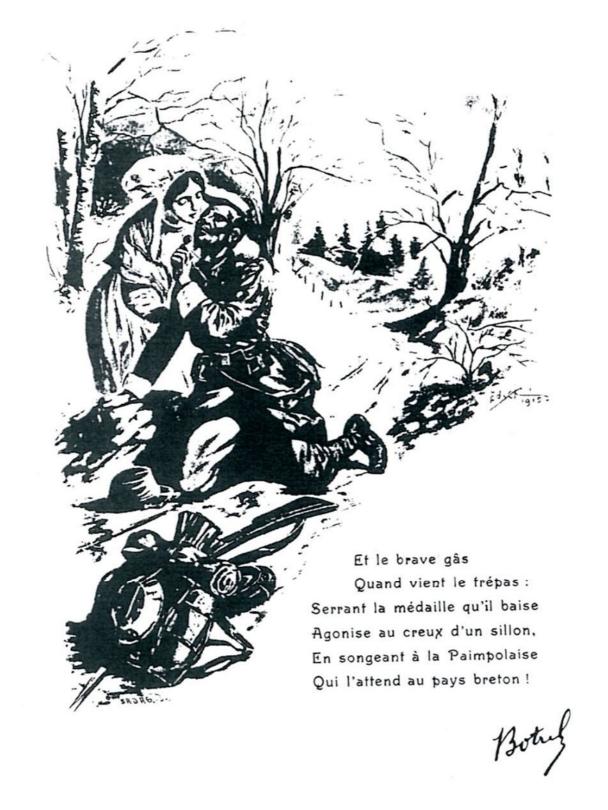
Ш

Mais le flot prussien foujours monte Cyniquement lâche et cruel, Et lorsque, le soir, on se compte Bien des noms manquent à l'appel...

Et le brave gâs
Fredonne tout bas :
Pour aider la marine anglaise
Comme il faut plus d'un moussaillon,
J'épouserai ma Paimpolaise
En rentrant au pays breton!

13

Puis, lorsque la mort le désigne b'appelant de sa rude voix be petit Breton se résigne En faisant un signe de croix,



• CES CURIEUSES COUTUMES D'AUTREFOIS. LA QUINTAINE.

Dans un article sur les Cahiers de Doléances de Plouézec, notre ami René Floury avait évoqué cette coutume (Carnets du Goëlo, n° 2, p.43). Il s'agissait d'un droit seigneurial; initialement, il donnait sans doute lieu à des réjouissances locales; à la fin de l'Ancien Régime, il était considéré comme vexatoire et était devenu insupportable.

La quintaine ou quintan était «un mannequin monté sur un pivot et armé d'un bâton de manière que lorsqu'on le frappait maladroitement avec une lance, il tournait et assénait un coup sur le dos de celui qui l'avait frappé» (1).

⁽¹⁾ Larousse du XXème siècle, éd.1923.

La quintaine se pratiquait à cheval ; il fallait une certaine adresse pour rompre la lance dans l'axe du pivot, éviter le coup en retour et - éventuellement - d'être désarçonné.

Certaines seigneuries avaient un droit de quintaine sur les mariés de l'année; c'était le cas à Lanvollon; voici, recueilli par Monsieur J. Lasbleiz, aux Archives de Chantilly (cote 106.B18) le compte-rendu de la quintaine de 1652.

Du dimanche de la Quasimodo 9ème avril 1652, par devant Monsieur l'alloué de la Cour de Lanvollon, présent noble Maître Guillaume Nicol substitut ordinaire du sieur procureur d'office de la dite Cour.

A été remontré par le dit Nicol, au dit nom, que Monseigneur le Comte de Vertus et de Gouellou, premier baron de Bretaigne, est en possession de tout temps immémorial, à chaque dimanche de la Quasimodo, de tenir quintaine sur la place où se tient ordinairement le marché au fil de cette ville et jouxte le grand cimetière, tout incontinent l'issue des vêpres au dit jour ; et, à la dite fin, chacun nouveau marié et épousé depuis l'an est tenu de se trouver sur le dit pavé, botté et éperonné, à cheval sellé et bridé, chacun cavalier garni de trois perches de même longueur en forme de lance pour faire trois courses, et, à chacune course, rompre l'une des dites lances contre le poteau de bois ou planche que les marguilliers et trésoriers de la fabrique font planter et élever à la dite fin sur le dit pavé;

et au défaut de comparaître en personne et en bon ordre, doivent amende et réparation de la dite faute par le paiement de la somme de 60 sols monnaie, appliqué au profit de cette seigneurie, et une livre de cire, pour aider l'entretien du luminaire de la dite église paroissiale.

Et requérant le dit substitut, appel est fait du sieur Recteur de cette ville ou son curé, pour bailler la liste des dits nouveaux mariés et épousés, ce qui a été fait par Maître Nouël Le Quéré sergent, par commandement de cette Cour, auquel appel a comparu le dit sieur Recteur lequel a juré par serment sur les saints ordres, a dit et affirmé avoir, le dimanche de Pasques dernier, à l'issue des vêpres, en l'église paroissiale de cette ville fait faire par Messire Thébault Le Gouareguer, l'un des dits prêtres, nomination en langage breton et françois des personnes mâles qui se seroient mariées et épousées en cette ville puis l'an ; et iceux, à la manière accoutumée, (ont été) assignés, aux jour, lieu et heure à la dite tenue de quintaine, pour s'acquitter des devoirs des droits d'icelle ainsi que le soulloit faire par le passé et de toute antiquité, suivant l'information qui présentement a été faite par nobles Maîtres Gilles Rolland sieur de Quermorin et Jan Hingant sieur de Quergroix, lesquels présents l'ont ainsi déposé et affirmé;

et a été la liste des dits nouveaux mariés et épousés mise présentement entre les mains du soubscrit greffe, que le sieur Recteur a dit être sans omission.

Et après a été fait appel par le dit Quéré des ci-après :

Grégoire Morisse, présenté à cheval, botté et éperonné, ayant l'épée au côté, qui a fait les 3 courses et rendu le devoir, et par conséquent jugé acquitté;

Jan Le Floch aussi présent en même et pareil ordre, lequel a fait pareillement le devoir et en conséquence jugé acquitté ;

Prigent Le Monier présent, qui s'est acquitté du devoir et a été jugé quitte ;

Pierre Carré absent et représenté par le Maître Jan Hingant son advocat et procureur, qui dit le dit Carré être malade et ainsi ne pouvait rendre le devoir ; le dit Carré informera de sa maladie à huitaine, pour passe de ce, et, ouï le sieur procureur d'office, pour être ordonné ce qu'il appartiendra ;

Guillaume Laurent, après plusieurs appels faits d'icelui, a été jugé défaillant et condemné en 60 sols monnaie d'amende vers la seigneurie et une livre de cire vers l'église;

Clément Massé, défaut et condemné en pareille amende vers la seigneurie et la fabrique ;

Jan Sibil1...? défaut en pareil et condemné à l'amende de 60 sols et une livre de cire ;

Jan Bréant est présent à cheval, botté et éperonné, ayant l'épée au côté, lequel a fait le devoir et jugé acquitté ;

Pierre Le Cardinal, présent Morel advocat et procureur, qui a déclaré que sa partie n'est (pas) de cette paroisse et, pour ce, n'être (pas) tenu rendre le dit devoir ; (il) a été ordonné que les parties écriront et mettront en huitaine pour avoir droit au premier ordinaire après.

De tout quoy a été décerné acte, et ordonné que les dits Rolland et Hingant soussigneront leur déposition et affirmation, enjoint aux dits substitut et fabrique de faire mettre les dites amendes à exécution, scavoir pour le regard de la dite seigneurie, pour la réparation de l'auditoire et, pour la fabrique, aux urgentes nécessités d'icelle.

4 signatures, une seule lisible (Gilles Rolland)

• LES BATIMENTS DE LA «ROYALE» QUI ONT PORTE LE NOM DE PAIMPOL.

Les renseignements ci-dessous nous ont été communiqués par Messieurs Jean Bernard et Michel Mathieu ; nous les en remercions.

- Chasseurs des Forces Navales Françaises Libres.

Dans la série des «Carentan» (naufragé le 21.12.1943), «Rennes» (coulé le 13.07.1942), «Bayonne», «Bénodet», «Boulogne», «Calais» «Dielette» nous trouvons le «Paimpol» : chasseur de sous-marins, mis en chantier en 1938 aux chantiers Worms (Seine-Maritime) et lancé en 1939, baptisé «Le Trait» ; saisi par les Britanniques le 3 juillet 1940 ; armé par les Polonais puis rétrocédé aux F.N.F.L. en 1941. Premier commandant : Enseigne de Vaisseau Alexandre Kapry de février à juillet 1941. C'était un bâtiment de 35 mètres de long sur 5, jaugeant 140 tonnes ; vitesse maximum 16 nœuds. Réformé en 1950.

- Corvette «La Paimpolaise» de 900 tonnes ; L : 62 mètres x 10. Mise en chantier en Grande-Bretagne en 1939, lancée le 4 juillet 1940, saisie par la Marine anglaise, rebaptisée «Nasturtium K 107». A fait toute la guerre puis a servi comme cargo sous le nom de «Cania» à partir de 1948.

La corvette «La Paimpolaise» faisait partie d'une série de quatre unités commandées par le Gouvernement Français ; des trois autres, «La Malouine», «La Dieppoise» et «La Bastiaise», seule cette dernière fut livrée et sauta sur une mine le 22.6.1940 devant Hartlepool.

- Dragueurs côtiers.

Une série de quatre dragueurs côtiers «La Lorientaise», «La Dunkerquoise», «La Dieppoise» et «La Paimpolaise» construits au Canada en 1952, furent transférés à la Marine Nationale en 1954 au titre du PAM (Pacte d'Assistance Mutuelle).

«La Paimpolaise» (ex «Thunder») ; 450 tonnes ; 50 m x 9 m ; 2 moteurs ; vitesse 15 nœuds ; construction bois et duralumin ; équipage : 3 officiers et 30 officiers mariniers ; ce navire fut désarmé en 1984, au Pacifique.

L'habitacle de compas qui se trouve dans le hall de la mairie de Paimpol provient de ce bâtiment.

COURRIER DES LECTEURS

OU IL EST ENCORE QUESTION DU CHATEAU D'ASSY.

Monsieur Hervé Le Goff, de Guingamp, nous livre le fruit de ses recherches sur le Château d'Assy. Nous l'en remercions.

A l'occasion d'un travail que j'effectuais sur la Ligue, j'avais, dans la plaquette ronéotée intitulée «Tressignaux à travers les âges» et réalisée par l'abbé François Guégan en 1931, relevé la mention suivante : «une vieille chronique de Lamballe rapportait que le 11 novembre 1627, au temps des guerres de la Ligue (sic), la compagnie du Vicomte de Château-d'Assy, qui allait à la Rochelle pillant et ravageant le pays de Lanvollon, fut entièrement défaite dans cette lande par les paysans d'alentour assemblés par le tocsin au nombre de quatre mille. Le Vicomte, blessé à mort, décéda trois jours après». Devant une certaine incohérence du propos, et face à l'absence d'une référence précise, j'ai, par acquis de conscience, recherché cette vieille chronique dont parle l'abbé Guégan. Mais en vain. Cela me fit douter de la véracité même de cette mention. Jusqu'au jour où je pris connaissance de l'article de Noël Brouard consacré à Château-d'Assy dans le nº 9 des Carnets du Goëlo (1993), et qui prouvait que les faits évoqués par cette chronique n'étaient sans doute pas imaginaires. Je fus cependant déçu par le fait que la seule mention précise de l'affaire du soulèvement paysan était celle prise dans les travaux de Darsel qui visiblement ne fait que reproduire les propos du recteur de Tressignaux qui lui-même s'inspirait sans doute de Ropartz, sans plus de précisions sur la source originelle.

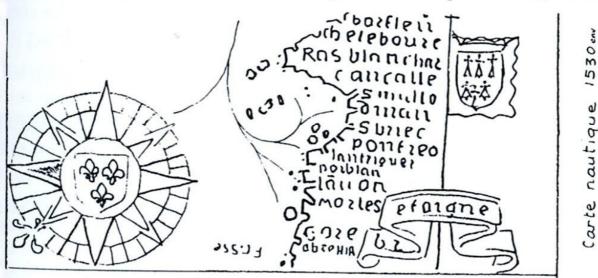
Mais en prenant l'édition de trois journaux, celui d'Yves Trividic (Arch 22, 2 E.542), de Jean Hamon et de Pierre Hamon (Id. 2 E.337), les deux premiers strictement contemporains de l'événement supposé, j'ai retrouvé mention de la sédition paysanne et du sort funeste de Château-d'Assy, en des termes qui confirment largement les propos de la chronique lamballaise : voici ce qu'en dit Yves Trividic : la compaignye de Monsieur de Chasteau d'Acy fut deffaicte et le capitaine prins par les paroissiens d'alentour dans la lande près de Lanvollon le 11ème jour novembre 1627. Le dit Chasteau d'Acy mourut environ 6 jours après. Jean Hamon s'exprime en ces termes : Un genthilhomme normand nommé le Chasteau d'Assys ayant une compaignie qu'il disoict estre pour le service de sa majesté a esté près Lanvolon mise en deroutte, le

11ème novembre, par les paisants pour leurs volleries, s'en retournants de Quemperguezenec, et luy est mort à St Behy le mardy apprès 16ème dudict moys 1627. Dieu luy face paix. Et, pour faire bonne mesure, la lecture de l'ouvrage d'Alain Croix, Moi Jean Martin, Recteur de Plouvellec, (p.106) qui cite le registre de Baguer-Morvan (21 novembre 1627) pourra complèter l'information : [Sépulture de Gilles Bouttier, seigneur de plusieurs seigneuries dont celle de Launay Blot, et fondateur de l'église] lequel décéda à Saint Bihy des playes qu'il receut en la lande de Lanvollon par plusieurs paroissiens des paroisses circonvoisines, lequel conduisoit une compagnie par le commandement du roy notre sire. Alain Croix ajoute que «Gilles Boutier meurt le 16 près de Quintin, et son cadavre est ensuite ramené dans sa paroisse d'origine... La veuve du capitaine obtient toutefois du Parlement un arrêt qui vise plus de cent personnes, si bien, dit quelques mois plus tard une plainte adressée aux Etats de Bretagne, que «neuf ou dix paroisses des environs de Saint Brieuc et Lanvollon sont entièrement désertes et abandonnées» tant les paysans craignent l'arrestation. Le seigneur de Chateau-d'Assy défait par les paysans de Lanvollon et Gilles Bouttier sont donc la même personne. C'est par imprécision que Jean Hamon le dit normand, Baguer-Morvan étant situé près de Dol-de-Bretagne, à la limite du pays breton et normand. Voilà qui conforte les conclusions de Noël Brouard, et ne peut qu'encourager les recherches complémentaires sur un événement très notable qui mérite incontestablement d'être mieux connu.

UNE QUESTION DE GEOGRAPHIE.

Monsieur J. Lasbleis, de Senlis, qui a effectué de nombreuses recherches dans les Archives du Château de Chantilly et en particulier celles des Comtes de Vertus, Comtes de Goëlo, nous pose une question de géographie maritime.

Ci-joint le relevé (1) que j'avais effectué en 1991 du feuillet «Mer du Nord - Manche» d'un guide nautique des années 1530, attribué, à Chantilly, à Georges Brouscon, du Conquet. Il continue à m'intriguer en ce sens qu'entre le Ras Blanchard et l'Aber Wrach (?) il ne connaît en fait de ports bretons que Cancale, St Malo, St-



(1) L'illustration ci-dessus est un extrait de ce relevé.

Brieuc, Pontrieux, Tréguier, Port-Blanc, Lannion, Morlaix et un havre qui est peutêtre Roscoff face à une île qui pourrait être Batz - les petits ports et rades entre Rance et Trieux semblent ignorés, les îles sont approximatives (5 ? Anglo-Normandes, 3 ? pour le secteur de Bréhat), et pourquoi «Morles» pour Morlaix alors que S.Brieg, Pontreo, Lantreguer et Lanuon ont leur nom breton ?

A cette époque les havres de Binic, Portrieux et Paimpol sont pourtant bien connus (cf les droits maritimes de coutume ancienne dans le Goello de François d'Avaugour en 1480).

Un spécialiste maritime de la SEHAG pourrait-il éclairer ma lanterne ?

A PROPOS DE LA «PREDICTION» DU RECTEUR DE PLOURIVO (1688)

Notre ami M.Y. Bernard nous livre ses réflexions - fort pertinentes - sur cette affaire (v. Carnets du Goëlo n° 12 et 13).

...Ces textes peuvent être les élucubrations d'un original ; ils peuvent aussi constituer l'extrémité d'un fil conducteur de l'histoire locale à l'histoire tout court.

En effet, 1688 marque un tournant dans le règne de Louis XIV : c'est la révolution en Angleterre ; Jacques II, roi catholique, se réfugie en France avec ses fidèles, anglais ou écossais (des officiers de la garde écossaise vont créer, à Versailles, les premières loges maçonniques).

Louis XIV, déjà en guerre avec les Provinces-Unies, va se trouver aux prises avec l'Angleterre et la plus grande partie de l'Europe. Entre 1688 et 1714, il y aura près de vingt années de guerres pratiquement ininterrompues ; il faudra attendre la mort du roi, la Régence et le cardinal Dubois pour que la paix soit vraiment rétablie.

Par ailleurs, trois ans auparavant, en 1685, Louis XIV, cédant aux pressions de son entourage, avait révoqué l'Edit de Nantes ; c'était la pire des sottises : les protestants fuyaient avec leur savoir-faire ; ils allaient, en se réfugiant en Angleterre, en Allemagne ou en Hollande, contribuer au développement de la puissance de nations ennemies : le nombre de ces émigrés varie de 300 000 à 1 million, selon les estimations !...

Dans le domaine économique, une déflation sans précédent posait de graves problèmes ; et les impôts montaient en flèche...

Pour satisfaire les militaires et les besoins guerriers, on invente la conscription (1688) afin de constituer des milices qui seront engagées avec de grosses pertes durant la guerre de succession d'Espagne.

Rappelons enfin le souvenir certainement encore vivace de la terrible révolte du Papier Timbré (1675) qui pouvait faire craindre de nouveaux troubles, compte tenu de la situation économique qui se détériorait.

Le recteur de Plourivo n'avait probablement pas une grande expérience en matière

de politique ; mais c'était apparemment un homme cultivé qui avait certainement ses entrées au Château du Bourg Blanc : on ne pouvait manquer d'y parler des événements. En outre, il avait, nous l'avons vu (Carnets n° 12), des relations à Rennes par l'intermédiaire de l'abbé de la Fayette, lié lui-même à Monsieur de Laverdin, Lieutenant-Général de la province.

N'oublions pas non plus qu'il pouvait voir, sur le terrain, les réactions défavorables à la conscription; il pouvait aussi observer ou être informé des départs plus ou moins clandestins des protestants fuyant vers les îles et l'Angleterre (1). Il est donc tout à fait vraisemblable qu'il ait voulu exprimer sous une forme un peu alambiquée, les inquiétudes de la classe politique de l'époque, celles de la population et les siennes. Mais, en tout état de cause, la «prédiction» ne concerne sûrement pas, comme le pensait Monsieur de Fréminville, les événements de 1789, mais plutôt les années sombres de la fin du règne de Louis XIV.

Et pour conclure notre propos, quelques suggestions et pistes :

- -il serait intéressant de mieux cerner la personnalité du recteur de Plourivo, Rolland de Trofantan : les textes que nous connaissons par les registres de paroisse sont-ils les seuls qu'il ait écrit ? N'aurait-il pas laissé un journal ?
- a-t-on d'autres exemples de curés ayant assorti les registres paroissiaux de notes de ce genre ?...
- le recteur Rolland de Trofantan appartenait-il au clergé séculier ou bien était-ce un chanoine prémontré de Beauport ?...(Plourivo relevait de Beauport);
- incidemment, il serait intéressant de déterminer l'implantation du protestantisme dans le Nord-Goëlo et le Trégor... Nous manquons vraiment d'informations à ce sujet.

Toutes ces pistes seraient à explorer ; c'est pourquoi je lance un appel aux lecteurs intéressés par ce sujet et susceptibles de travailler ensemble pour une recherche dans le cadre des activités de la S.E.H.A.G.

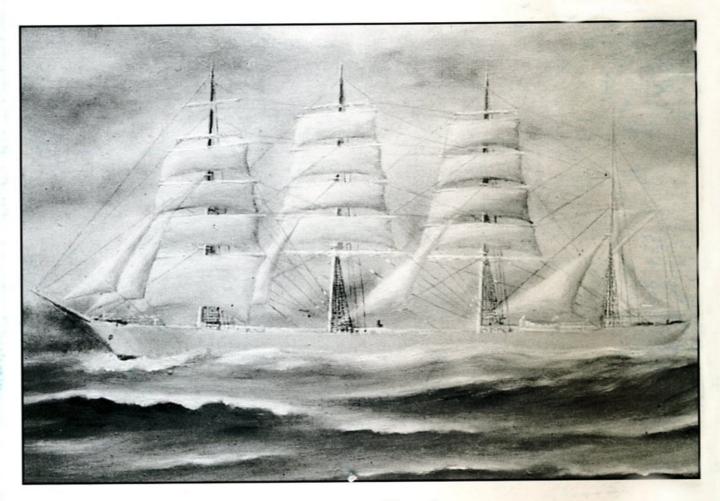
AVIS DE RECHERCHE.

Un de nos adhérents recherche tous documents, plans en particulier, concernant les navires suivants, tous construits par les chantiers Perrot de Paimpol, au début du siècle :

«Yvonne», «Alfred de Courcy», «Paquerette», «Hygie», «Aurore», «Maïa», «Riquette».

(Renseignements à adresser à la rédaction des «Carnets»).

⁽¹⁾ La côte Nord de la Bretagne était un lieu d'embarquement possible. Le livre «Les Eglises réformées en France» (S. Mours - Librairie protestante - Paris - Strasbourg 1958) indique deux églises réformées en Trégor-Goëlo avec des «correspondances» possibles en Angleterre, dans la pointe de Cornouaille (régions de Darmouth et Exeter).



Le quatre-mats Tijuca II ; tableau exécuté en 1951 par le Commandant Marcel Guillou (voir article P. 32).

SOCIETE D'ETUDES HISTORIQUES ET ARCHEOLOGIQUES DU GOELO

Siège social : Mairie de PAIMPOL - 22500 Paimpol — ISSN 0997-9786 Carte de membre : 85 F (La carte de membre donne droit à la revue de l'année)

Pour tous renseignements concernant la Société ou la Revue, on pourra s'adresser à MM. :

- Y. de SAGAZAN, 1 rue de la Fontaine Pierrot, 22500 PAIMPOL. ☎ 02.96.20.81.14.
- Cl. BERNAUD, 49 rue des 8 patriotes, 22500 PAIMPOL. ☎ 02.96.20.78.51.
- J. BATEL, Kergoc, 22470 PLOUEZEC. ☎ 02.96.20.65.51.
- M. LEC'HVIEN, Collège St Joseph, quai Loti, 22500 PAIMPOL. ☎ 02.96.20.81.10.

Les articles figurant dans la présente revue ne peuvent être reproduits sans l'autorisation de leur auteur.

Imprimerie Henry - Pédernec - ☎ 02.96.45.18.50.