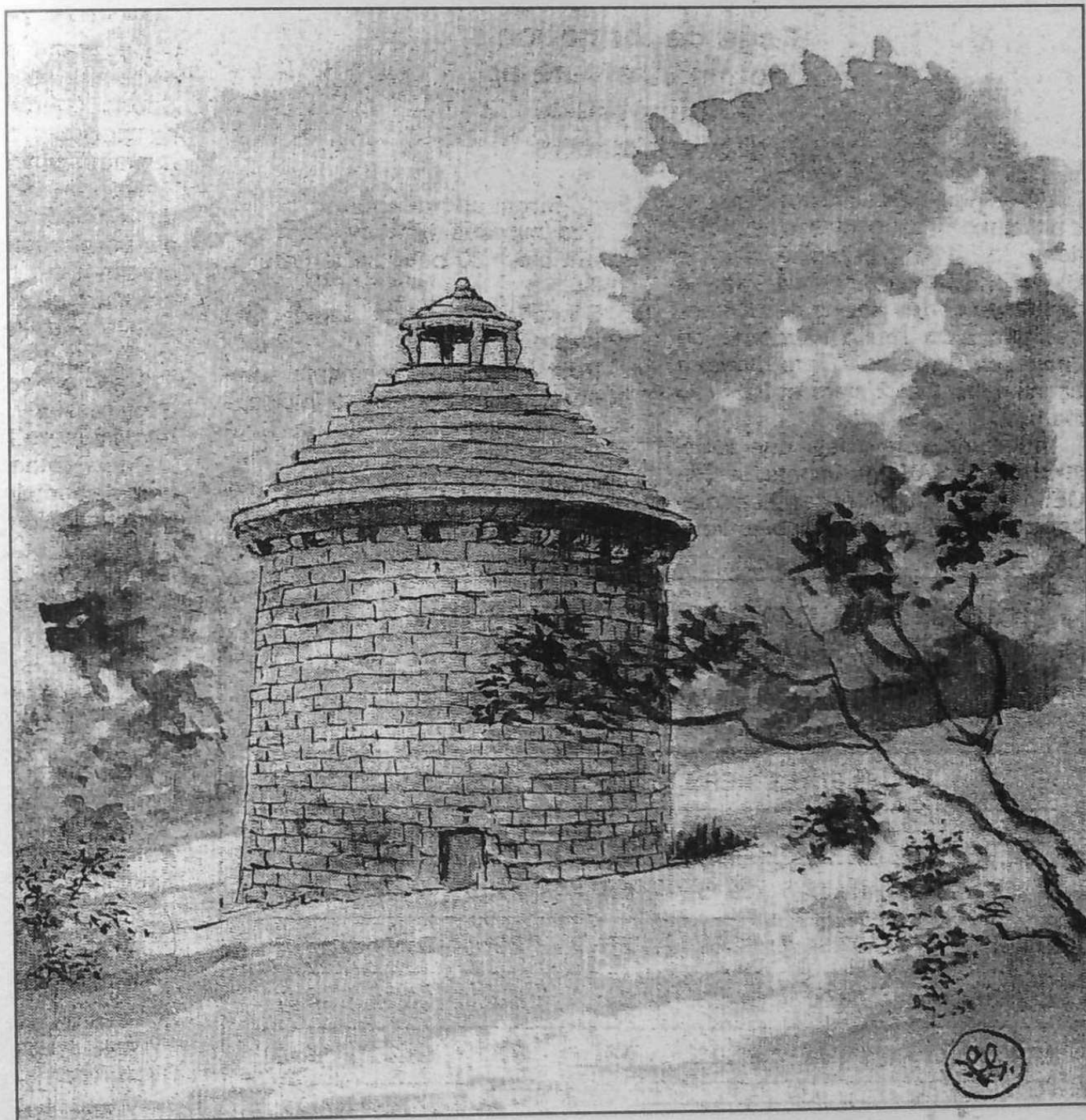


Les Cahiers de la Presqu'île

CERCLE D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE
DE LA PRESQU'ÎLE (C.H.A.P.)



LES CAHIERS DE LA PRESQU'ILE

N°9

Réalisé par
le Cercle d'Histoire et d'Archéologie de la Presqu'île
Sur une base documentaire préparée
par Georges LE BRETON

Dessins de Francis GUILLOU

Avec la participation des membres de l'association
et le concours des Municipalités du Canton

Edité par le C.H.A.P. pour la composition
et l'imprimerie de GUINGAMP, pour l'impression

Siège social : Pleubian

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2004

N° ISSN 1270.4180

SOMMAIRE

- 1 – Les colombiers de la Presqu'île Francis GUILLOU (+)
- 2 – Pierre Bellanger, marin de Lanmodez Guy ARZUL
- 3 - L'étain du sillon, mythe ou réalité Robert MOULY
- 4 – Le port de Lézardrieux Marie France RICHARD
- 5 – Le naufrage du « POURQUOI-PAS » Georges LE BRETON

1 – Les colombiers de la Presqu'île

Ces colombiers ou pigeonniers, on est tellement habitué à les voir, qu'ils ne retiennent plus notre attention ; et pourtant ils ont une histoire.

Ils sont restés très longtemps un privilège nobiliaire, et il n'est que de relever dans les Cahiers de Doléances rédigés pour servir à la préparation des Etats Généraux (1788-1789) les motifs de mécontentement de la paysannerie de l'époque.

« Que les colombiers, qui causent de si grands dégâts sur les moissons soient démolis ou du moins qu'il soit permis aux cultivateurs de conserver le fruit de leurs sueurs même en tuant les pigeons, sans être, pour un pigeon, menacés de la galère... »

...les dits paroissiens demandent la destruction des colombiers dont nous sommes entourés, les pigeons détruisent presque autant de grains que les décimeurs en enlèvent... »

La Bretagne était sous l'ancien régime, l'une des provinces de France les plus riches en colombiers. Ils se comptaient par centaines. Leur condamnation fut signée par l'abolition des privilèges en 1789.

Ils ont disparu les uns après les autres à l'exception de quelques uns existants encore çà et là dans nos campagnes en raison de leur robuste construction ou de leur restauration due, le plus souvent, à l'action vigilante d'associations comme celle du colombier de Vaujoyeux à Planguenoual qui, pour cela a pu bénéficier de l'aide de l'Etat et du Conseil Général des Côtes d'Armor.

Ainsi le colombier de Vaujoyeux, relevé de ses ruines, a maintenant fière allure avec ses quatre tourelles aux sommets constitués en belles pierres de granit suivant un dégradé en escaliers. L'assise faite d'une double rangée de pierres plates débordé légèrement en encorbellement du plus bel effet.

On y pénètre par une porte basse et étroite pour se trouver au milieu d'un quadrilatère de 4.40 m en tous sens, flanqué sur chaque angle de tourelles de 1.80m de diamètre en forme d'absidioles, leurs voûtes viennent se confondre dans une large coupole construite en pierres savamment agencées qui couronne l'édifice, laissant à son sommet un vide circulaire

pour la sortie et l'entrée des pigeons. Les parois intérieures sont tapissées de 1060 boulins disposés suivant une géométrie parfaite.

Il existe suivant les régions divers types de colombiers construits avec les matériaux en usage dans la contrée : couverts en tuiles, ils étaient surmontés d'un clocheton central. Construits en bois avec colombages, ils étaient juchés sur les pilotis permettant aux couvées d'être hors de portée des rats et des animaux sauvages.

Dans les régions à sol calcaire la fumure posait un problème difficile à résoudre pour les agriculteurs ne possédant pas de troupeaux. La fiente (guano ou colombine) était alors utilisée comme fumure. La colombine était si chère (5 francs le double décalitre en 1830 en Périgord) qu'elle entraînait dans la clause de maints contrats de mariage.

En Bretagne, d'après des règlements datant de 1580, on ne pouvait construire de colombiers nouveaux que s'il en existait auparavant, ou si l'on possédait plus de 300 journaux de terre à caractère noble, ceci pour limiter un élevage déjà si préjudiciable à la culture des céréales. Certains petits propriétaires pouvaient être autorisés à élever quelques pigeons dans des fuites ou trous aménagés dans un pignon des bâtiments de ferme. Ce qui limitait leur nombre.

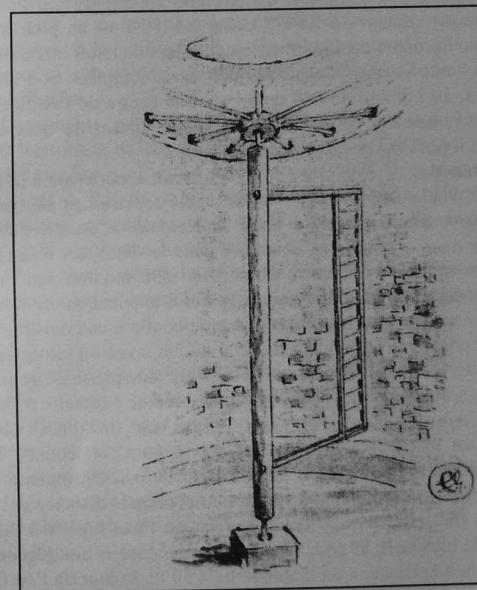
Les manoirs de Kermoda et de Pen Crec'h, en Pleubian, possèdent encore une tour intégrée à l'habitat, dont la partie supérieure était aménagée en colombier.

Un colombier ou pigeonnier – tels que ceux qui subsistent encore dans la Presqu'île, et que nous décrirons plus loin, contenant 800 à 900 boulins – ou nids – et pouvait produire 3 à 4000 couvées par an, c'était avant la lettre un « élevage industriel » et autant de viandes fraîches pour ceux du manoir, les autres viandes – vaches ou porcs – étant salées ou conservées dans la saumure.

Pour accéder aux boulins supérieurs, une échelle était bien sûr nécessaire, encore fallait-il utiliser une échelle tournante de conception assez particulière que nous reproduisons suivant le croquis du Prince P. Wolkonsky. Il nous a de plus précisé que l'ensemble des colombiers de la région comportait nécessairement un dôme tel celui par exemple qu'il a conçu lui-même pour le colombier dont il est propriétaire à Kerdalo. Il est en tous points semblable à celui du manoir de Lesmoal en Plounérin, cité par P. Barbier.

Nous avons recensé dans le canton de Lézardrieux huit colombiers :

- ❖ A Pleudaniel, celui de **Lan Alan** (fin du XV^{ème} siècle) construit en pierres schisteuses, taillées en éclats, recouvertes en partie de vieux crépi. Le dôme également de même nature repose sur une assise en pierres plates débordant du corps du colombier. On accède à l'intérieur par une ouverture de porte très étroite traversant un mur d'environ 1.20m d'épaisseur. La facade intérieure est garnie de 650 boulins de dimensions classiques. Le propriétaire Pierre PERSON nous a dit y avoir élevé 200 à 250 pigeons dans les années 60. Il nous a précisé que les pigeons n'y séjournaient qu'à la condition de tenir la porte fermée.



- ❖ A Pleumeur, le colombier de **Kervégan**, récemment très endommagé par le ruissellement des eaux, propriété de la famille J.P. ROUZES, est situé non loin de la route de Pleubian à Pleumeur, il est semblable en bien des points à celui de Lan Alan et daterait également de la fin du XV^{ème} siècle.
- ❖ Toujours à Pleumeur et dépendant du manoir de **Troas Vraz** appartenant à la famille Fournis et situé près du carrefour de Kerantour, un colombier dont la construction est à peu près identique aux deux précédents. A l'intérieur, environ 800 boulins. Une importante lézarde fait craindre la prochaine ruine de ce colombier que Pierre Barbier déjà cité, date avec le manoir de la fin du XV^{ème} siècle.
- ❖ A Trédarzec, le colombier de **Kerdalo** appartenant au Prince Pierre Wolkonsky (datant du XVI^{ème} début XVII^{ème}) est en pierres de granit taillées. Le dôme est monté en escalier aux marches circulaires. A son sommet une coupole en pierres taillées et sculptées. A l'intérieur les boulins, au nombre de 840 environ, et au centre de l'édifice, un socle de granit percé d'un trou. Ce colombier, datant de trois siècles est construit pour durer encore très longtemps.
- ❖ A Lanmodez, le colombier de **Trogouérat**, appartenant à la famille Le Merrer, également du XVI^{ème} siècle, a été construit en pierres de granit taillées, assez semblable à celui de Kerdalo. L'excellent état de cet édifice nous a conduit à examiner dans le détail les éléments qui le composent. Les boulins au nombre de 850 environ sont montés en quinconce, de la base à la voute séparés à une hauteur de 4 mètres par une bordure de pierre en relief. Chaque boudin a une ouverture de 16 x 16 cm pour une profondeur de 35 à 40 cm, avec un retour en fond de niche. Ils sont séparés horizontalement par une pierre de granit de 33 à 34 cm, taillée en creux pour donner une course circulaire à l'ensemble. Ces pierres de séparation sont posées sur des dalles de schiste d'environ 75 cm formant une surface circulaire permettant l'utilisation de l'échelle tournante pour l'accès aux boulins. On remarque sous la voûte, 9 trous percés dans la maçonnerie, à égale distance destinés aux poutres traversières disposées pour recevoir l'axe supérieur du pivot de l'échelle tournante, et pour servir aussi de reposoirs aux pigeons. Le sol où tombait la fiente, a un diamètre de 4.50 m, le mur de l'édifice a une épaisseur de 1.20 m à la base et l'ouverture de la porte est haute de 1.45

m. De tous les colombiers visités, celui de Trogouérat est, avec celui de Kerlado, le mieux conservé. Il est, de plus, situé dans un cadre agrémenté par la présence du moulin à vent de Kerannio, si heureusement restauré – les ailes en moins, par son propriétaire Yves Capitaine.

- ❖ Signalé par notre ami André Escurat, lors de l'inventaire du patrimoine des communes des Côtes d'Armor, nous ajoutons le colombier du manoir de **Kerhir** en Trédarzec. Ce colombier a conservé intact son appareillage. L'échelle tournante qui donne accès aux boulins est fixée à un axe central pivotant dans un socle percé d'un trou au niveau du sol. Elle est munie de poutres disposées en étoile en hauteur, afin de recevoir l'axe et de servir de reposoir aux pigeons.
- ❖ Tout près de là, nous signalons également le colombier de **Trohadiou** appartenant à la famille Guillou. Ce colombier construit en moellons de schistes, a subi l'outrage du temps et est actuellement en cours de réhabilitation.
- ❖ A Lézardrieux, nous avons le colombier du manoir de **Lézardré** dont nous laissons la description à notre ami Yvon THOMAS : Récemment dégagé des broussailles, ce colombier du XVI^{ème} siècle est en excellent état, tout à fait dans les normes architecturales décrites dans les paragraphes précédents, il possède environ 680 boulins témoignant ainsi de l'importance du seigneur de l'époque.
- ❖ Sur le plan cadastral de Lézardrieux (1827), nous retrouvons l'emplacement d'un colombier à **Kermarquer**, complètement disparu en 1839.

L'ensemble de ces colombiers de la Presqu'île représente un trésor inestimable de notre patrimoine culturel. Si certains ne posent pas de problèmes d'entretien pour un avenir même très lointain, il n'en va pas de même pour les autres qu'il faudrait peut-être, tenter de sauver par une éventuelle inscription à l'inventaire des monuments historiques.

Ils seraient alors susceptibles de bénéficier de l'aide financière si nécessaire à leur restauration.

Francis GUILLOU

Histoires de Chasse et de Brousse.

Pour meubler nos longs loisirs forcés à Chittagong, mes amis et moi nous adonnions à la chasse. Un jour, éloigné de mes camarades, j'abattis plusieurs canards perchés sur un arbre au bord d'un étang. Au bruit du coup de fusil, une vingtaine d'hommes armés de bâtons et de longs bambous s'approchèrent de moi et me cernèrent. Intrigué, puis inquiet, je leur en demandai la raison. Pour toute réponse je ne reçus qu'injures et insultes « imbécile, cochon, cafard, tous les mots enfin les plus insultants qu'un homme puisse prononcer en langue hindoue ». Je me trouvai bien heureux d'être secouru par mes collègues arrivés en renfort. Le courroux des villageois venait du fait que l'arbre était saint et les oiseaux qui se perchaient dessus également !

Un jour de fête, nous nous rendions mes collègues et moi à une assemblée, à Cox Bazar, à une lieue de Chittagong. Derrière nous venaient « deux demoiselles très haut huppées, je veux dire riches et élégamment mises », et je pariai « deux douzaines de vin de Madère » d'entrer à Cox Bazar au bras des dames. « Je restai à espérer les deux dames en question... » apparemment pas trop farouches, puisque le pari fut gagné, et que je finis la journée en soupant avec elles !

Au cours d'une autre partie de chasse, où nous avions loué une barque pour la journée, les Indiens refusèrent obstinément de prendre à bord un vautour blessé. Ils assuraient que l'oiseau allait leur porter malheur. Tel est l'esprit superstitieux des autochtones, de plus « paresseux, dormant en plein soleil toute une journée, de quoi cuire un européen surtout à peau nue comme ils sont presque toujours, n'ayant pour se couvrir rien qu'un sangouti (petit pagne) duquel ils se servent pour se couvrir la nature !... »

A l'occasion d'une promenade matinale, je me retrouvai au milieu d'une foule de cinq cents hommes environ qui poussaient un énorme coffre muni de roues, fermé par un cadenas. « Avec tant d'hommes, il y avait un

charivari curieux à quelqu'un à entendre ». Intrigué, je suivis cette procession insolite et en demandai la raison. « Il y a dans ce coffre, me répondit-on, un voleur que l'on conduit au tribunal pour y être jugé. Si les juges, affirmèrent mes interlocuteurs, ne veulent pas le juger de suite, nous irons le noyer à la rivière comme un chat » ! Ce voleur était, paraît-il, entré la veille au soir chez une femme réputée riche. Après avoir défoncé la porte, il avait exigé « la bourse ou la vie » ! La femme, effrayée, lui assura que tout ce qu'elle possédait se trouvait dans le grand coffre. Pour mieux contempler l'argent et les bijoux, le voleur avait eu la bêtise de s'introduire dans le coffre. Tandis qu'il était baissé pour estimer son butin, la femme avait prestement refermé le couvercle et mis en place le cadenas. Et depuis, l'homme s'y trouvait enfermé ! Aussi il devait être « noyé comme un chat, puisqu'il s'est laissé prendre par une femme, car dans notre caste, monsieur, nous disons qu'un homme qui n'est pas plus fin qu'une femme n'est pas digne de vivre désormais parmi nous ! » Au tribunal, « une fois arrivé auprès de cette vaste maison, il se passa quelque chose de très curieux à voir ».

« Une trentaine d'hommes, par un enthousiasme extraordinaire, prirent le coffre à bout de bras pour le monter dans le grand escalier de quinze ou vingt marches en pierres de taille qui servait à monter au tribunal. Leur air féroce et joyeux en même temps, leurs yeux brillants de joie et de colère paraissaient comme quelque chose d'une révolte ». Le juge ne fit sortir le voleur du coffre que pour l'expédier en prison, après lui avoir généreusement octroyé dix ans de galères, « et la pauvre femme propriétaire du coffre a été obligée de payer du monde pour traîner son coffre chez elle... »

Un autre fait-divers fut objet de beaucoup de commentaires à Chittagong. Un pêcheur avait posé sa gaule au bord de la rivière, et surveillait attentivement sa ligne. Pour se protéger du soleil, il avait installé derrière lui une natte soutenue par deux perches. Des remous se produisaient parfois dans l'eau et, pour notre pêcheur, c'était l'espoir d'une belle prise. Imaginez un peu sa stupéfaction et son émoi quand apparut un gros caïman ! S'étant enhardi, celui-ci ne quittait plus les parages, guettant sans doute le moment où le pêcheur allait tomber à l'eau.

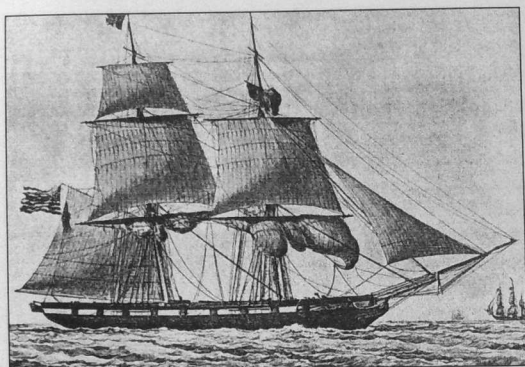
Que faire, sinon changer de place ? Le pêcheur se leva à contre-cœur et entreprit de déplacer la natte. Horreur ! A quatre pas derrière, un tigre était à l'affût, prêt à bondir sur lui. Seule la natte offrait une protection bien précaire. Le tigre, probablement affamé ou voulant bénéficier de l'effet de surprise, bondit aussitôt vers sa proie, mais la présence de la natte l'empêcha de bien calculer son élan. Le saut était trop long et...il tomba dans la rivière ! Le caïman, croyant tenir enfin à sa merci le pêcheur, « croche le tigre, et les deux disparaissent sous l'eau ». L'on peut supposer, à partir de là, que le tigre, cruellement mordu, se défendit âprement, prenant à son tour à pleine gueule le côté du caïman. Toujours est-il que, le lendemain matin, on les a trouvés tous les deux morts sur la plage !

Je fus aussi témoin oculaire d'autres faits curieux. J'assistai à une lieue de Chittagong, à la mise à mort d'un tigre qui, après avoir tué un énorme buffle pesant environ mille huit cent livres, l'avait traîné dans la forêt pour le dépecer. Je m'émerveille encore de la force du fauve. J'assistai également à la fin d'un autre tigre, qui avait tenté près d'un village de saisir un enfant. Ayant raté son saut, il était tombé dans l'étang tout proche, puis s'était réfugié dans un bosquet sur la rive opposée. Harcelé par une meute de villageois assoiffée de sang, affolé, le tigre sortit du bosquet, contourna l'étang et pénétra dans le premier refuge qui se présenta, en l'occurrence une maison d'habitation. Des chasseurs armés de fusils tentèrent en vain de l'abattre. Comme il s'avérait impossible de le déloger, on eut recours aux bons offices des éléphants du gouverneur. Après quelques réticences, l'un de ceux ci se décida à affronter le tigre, et se plaça face à la porte en poussant un barrissement de défi. Le combat fut bref. Le tigre bondit sur l'éléphant, qui le saisit par la taille à l'aide de sa trompe. Quoique légèrement blessé l'éléphant frappa le tigre contre ses genoux jusqu'à ce que mort s'en suive, et on eut bien du mal à l'empêcher de le piétiner. L'éléphant calmé, on chargea sur son dos la dépouille du tigre, et tout le monde repartit en procession vers la maison du gouverneur...

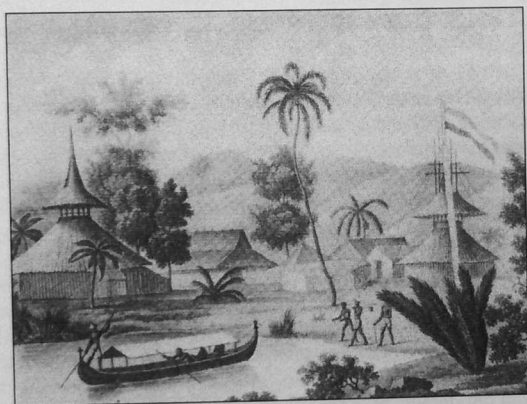
Ouragans. Affaires matrimoniales.

Au cours de mes navigations ultérieures, je dus à plusieurs reprises affronter des conditions de mer difficiles. Ainsi, je me trouvai par temps bouché au sud de Madras, naviguant de conserve avec un autre navire qui faisait de l'eau. « Nous avions aussi continuellement tout autour de nous plus de vingt cinq trombes, enfin une trombe de plus de trente pieds de diamètre est venue sur nous, que j'ai pu parer en ayant masqué mon grand hunier pour la laisser passer sur l'avant du navire. La trombe alors, ayant passé sous le vent à nous, prend une direction toute droite vers l'autre navire, qui se trouvait à peine à une portée de fusil. Le capitaine de celui-ci, au lieu de faire manœuvrer son navire, s'est épouventé ainsi que son équipage, et ils ont laissé le hasard comme l'on dit diriger le reste. La trombe va tout droit sur le navire, passe sur son derrière et le soulage de plus de six pieds presque jusqu'à lui voir la quille, soulage son canot de dessus les bossoirs et le rejette sur le gaillard. Son canot a été tout fracassé. Par bonheur le timonier avait aussi fait comme les autres, fui sur l'avant, sans cela il aurait été indubitablement tué. La trombe a passé et le navire a paré... »

J'arrivai ensuite sur rade de Madras, toujours en compagnie du même navire. Sur cette côte on utilise le chilaing, petite embarcation locale de rotin cousue, calfatée de paille, dont la souplesse permet d'affronter le fort ressac. Le capitaine de port m'avisait de l'arrivée d'un ouragan. J'eus juste le temps de faire quelques vivres avant que la houle de nord ouest ne se lève, et que les coups de canon donnant l'ordre de déradier ne soient tirés. Avec mon compagnon nous décidâmes de rester au mouillage, sans tenir compte des signaux répétés. Mon navire chassa vers le sud, parallèlement à la côte, jusque sous un fort où la tenue des fonds est meilleure. L'ancre crocha dans le corps-mort d'une frégate anglaise qui, elle, était partie au large. Je mouillai alors une deuxième ancre et « filai les deux câbles ensemble pour leur donner une bonne touée. Là je restai deux jours par une tempête affreuse, et j'ai très bien fait car presque tous les navires qui ont déradé, et la frégate elle-même, ont tous fait plus ou moins d'avaries. Tous les six mois il arrive presque toujours un ouragan pareil dans le mois d'octobre et dans le mois de mai, au changement de chaque



Un brick de la première moitié du 19^{ème} siècle, ici un navire américain



Scène des Iles de la région

mousson, et surtout lors de la nouvelle lune ou pleine lune, ce qui est beaucoup à appréhender ». Nous eûmes ensuite beaucoup de mal à dégager notre ancre de la chaîne de la frégate, qu'il nous fallut traîner sur près d'un mille au large avant de nous libérer.

A Chittagong, je fus invité par mon ami le capitaine Peter Quinked à prêter main forte au lancement d'un navire dans le chantier de Monsieur Junon Fretas, un riche armateur. C'était une véritable fête : salves de coups de canon, prières dans le chantier par les différents groupes, « les chrétiens, les mahométans, les hindous, les parias, tous formaient une bande à part pour prier le bon dieu et chacun suivant sa langue et sa religion ». Vint ensuite un repas dressé dans le chantier, « commencé par quelques friandises en grande partie sucrées, et plusieurs espèces de vins et de liqueurs », puis mon ami et moi fûmes invités à souper chez l'armateur.

« Après avoir bu un verre de vin dans le chantier, je pris congé de l'aimable société qui entourait la table pour aller, moi et le capitaine Quinked, nous habiller et de là venir participer au souper dînatoire qui a duré jusqu'à deux heures du matin, compris les danses et autres amusements à l'usage du pays »

« Dans cette même soirée, j'ai refusé mon bonheur. Un vieillard que j'avais vu causer pendant quelque temps avec Mr Fretas après le souper, vint me trouver et me dit que je devrais faire la demande en mariage de Mademoiselle Frétras, fille unique et très riche, âgée de dix-huit ans. J'avais alors à peine vingt cinq ans, je connaissais très bien mon métier, j'avais une conduite exemplaire, au moins au vu du monde, et je puis dire aussi, sans me vanter, que j'étais un très joli garçon. Tous ces avantages réunis en moi étaient aussi suffisants pour attirer une jeune fille à cet âge. Ce qui faisait le malheur peut-être de l'un et de l'autre de nous deux, c'est qu'elle n'était pas blanche ; elle était couleur de citron, bronzée, et comme je pensais toujours à retourner dans mon pays, je ne voulais pas attirer après moi une femme de couleur ». J'eus du mal à prendre ma décision, monsieur Frétras en personne me contacta pour me proposer une association. « Je donnai quelques jours après mon refus formel de ce mariage qui pouvait faire mon bonheur. Ce mariage eût été cependant pour

moi très avantageux et je n'aurais peut-être pas fait mon malheur comme j'ai fait quelques années plus tard en épousant une femme blanche qui ne possédait rien et avec qui j'ai été pendant plusieurs années dans un enfer anticipé... ».

Quelque temps plus tard, j'entrepris un voyage à l'île Maurice, avec un chargement de riz. Au retour de ce voyage (*qui se situe donc en 1844*), j'appris simultanément le décès de ma mère, et le mariage de mademoiselle Fretas avec un Anglais. « J'avoue que cette nouvelle m'a fait bien de la peine, et bien certainement si cette fille avait été encore libre au retour de mon voyage, je n'aurais pas manqué cette bonne occasion qui aurait fait ma fortune, et outre cela j'étais venu insensiblement à l'aimer, mais hélas elle était mariée depuis environ six mois »

Navigation à bord du « Samandany »

Peu après, un armateur Mahométan me proposa de commander un navire neuf en cours de construction. Mon collègue Martin commandait alors pour le même armateur le « Samandany », un trois-mâts barque de quatre cent tonneaux. Les deux navires devaient se rendre dans les rivières du Sunderborn (Sun-dar-ban, les bouches du Gange) et y charger du riz à destination de l'île Maurice. Il fallait attendre trois mois que la mousson renverse pour devenir favorable, et durant ces vacances forcées j'eus l'occasion d'admirer la force peu commune du capitaine Martin. Avec nos collègues, nous nous amusions souvent à lutter pour le plaisir. Défié par un hercule local qui assistait à ces jeux, Martin saisit dès le début du combat son adversaire « par la peau du ventre » et le hissa à bout de bras jusqu'à ce qu'il demande grâce !

A la renverse de mousson, mon navire n'était pas tout à fait achevé. J'acceptai donc la proposition de l'armateur d'embarquer sur le Samandany comme second de Martin à destination de Samganjo, près de Dacca, où j'attendrais l'arrivée de mon nouveau navire. « Je partais avec plaisir avec le capitaine Martin, d'autant plus que la société de cet homme me convenait beaucoup, et d'autant plus aussi que ma bourse commençait à être plate. Je n'avais presque plus rien, et à Chittagong pour un étranger

surtout c'est aussi comme ailleurs, pas d'Argent pas de Suisse, ce proverbe est vrai partout (oui seulement dans les pays civilisés, ou autrement dit où l'on connaît l'argent !) »

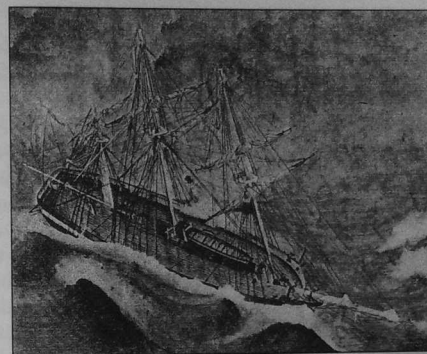
Le Sunderborn est une vaste région de 50 lieues d'est en ouest de part et d'autre de la rivière de Calcutta, de 16 à 17 lieues du nord au sud, de Calcutta jusqu'aux bancs de sables connus sous le nom de Brasses du Bengale, couverte de forêts avec quelques villages épars où on cultive beaucoup de riz. Un sac acheté une roupie à Samganjo en vaut quatre au Bengale, un navire de 400 tonneaux peut facilement naviguer dans ces rivières à condition de prendre un pilote à Chittagong, « sans cela on serait indubitablement perdu dans ces labyrinthes de rivières et d'îles qui sont innombrables... ». C'est dans ces parages que j'ai eu l'occasion d'admirer les plus grandes quantités de bêtes féroces qui se puissent concevoir : sangliers géants, rhinocéros d'une stature colossale, tigres, singes, reptiles. C'est à croire que « toutes les bêtes féroces et sauvages habitant notre globe s'étaient donné rendez-vous dans ce même point ».

A chaque occasion je pratiquais mon loisir favori, la chasse. Au mouillage dans le nord de l'île de Sun Deep, je descendis avec quelques matelots chargés de ramener le gibier sur une île marécageuse couverte de roseaux, et y débusquai une famille d'énormes sangliers. L'île étant dépourvue d'arbres où se réfugier, les matelots me dissuadèrent de faire feu, craignant la charge des animaux...et « nous fûmes à bord en abandonnant le champ de bataille, fiers comme des lâches ». Le lendemain, je me lançai à marée basse à la poursuite d'ois sauvages dans le lit d'un ruisseau. Soudain la croûte de vase sèche céda sous mes pas et je m'enlisai jusqu'aux aisselles. Mes compagnons durent retourner au navire chercher une corde pour me tirer de ce mauvais pas ! « Il faut avouer que je n'avais pas de chance pour le commencement de ce voyage, qui ne devait pas non plus bien finir.

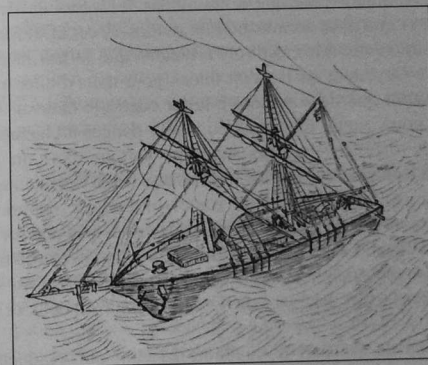
Tous ces petits détails sont en apparence puérils, mais beaucoup de marins ont dû remarquer que les moindres calamités dans le commencement d'un voyage sont considérées comme un précurseur de quelque malheur... »

A Samganjo, le navire fut chargé en trois semaines. Martin devait attendre l'arrivée de l'armateur, à bord du nouveau navire, pour appareiller, et nous nous inquiétions de ne rien voir venir. Au bout de vingt jours, nous vîmes enfin venir un canot avec quelques-uns des hommes du navire attendu, dont le maître d'équipage, l'air « tristes et pensifs, et portant leurs mains au front pour faire leurs salamecs sans un seul mot. Ce sont là les manières des Mahométans quand ils sont porteurs de quelque malheureuses nouvelles, ils sont très tristes et paraissent très peïnés des malheurs d'autrui, malgré que très souvent ils sont satisfaits de ce malheur....Après avoir rendu son salut, le maître d'équipage se rend d'un pas assuré à la chambre, toujours comme par le passé motus, et là après avoir poussé quelques soupirs plaintifs, devant tout l'équipage qui l'avait suivi avec dévotion, et dans un silence profond, il commence à nous raconter à tous ce qui suit en ces termes : Mes frères, préparez vous à entendre le récit d'un grand malheur que je suis chargé de vous apprendre de la part de l'armateur notre maître....alors il commença à nous dire d'un air hypocrite qui me faisait mal, que le navire neuf était perdu un peu en dehors de la rivière de Chittagong....nous sommes sortis de la rivière avec un beau temps superbe, nous avions toutes les voiles dessus, nous avons couru un bord au large pour essayer le navire, et sur l'autre bord nous avons le cap sur l'île Sun Deep. Le navire s'est balancé cinq ou six fois sur lui-même, à la fin il a chaviré, et coulé presque aussitôt, nous n'avons eu que le temps de mettre l'embarcation à la mer pour nous sauver et le navire a ensuite disparu. Voilà mes frères ce que je suis chargé de vous dire de la part de Monsieur l'armateur notre maître, il m'a dit de vous dire qu'il arrivera ici lui-même ce soir, il n'a pas voulu venir avant moi pour vous apprendre cette malheureuse nouvelle, cela lui fait trop de peine ! »

Nous ne pûmes obtenir aucun autre détail sur ce naufrage mais devinions que « le navire n'étant pas lesté a chaviré sous voiles ! » A court d'argent et sans embarquement, je me trouvais bien embarrassé. Martin convainquit l'armateur, homme très superstitieux, de me garder comme second, en lui disant que puisque le sort s'acharnait sur lui, il convenait désormais d'être très prudents, et de garder à bord un maximum de compétences. L'armateur m'appointa à cent roupies par mois. « D'un autre côté, Martin était aussi bien aise que je fasse le voyage avec lui, car très



Un trois-mâts en fâcheuse posture sur les brasses du Bengale



Le brick Sophia en fuite devant l'ouragan, sous misaine et petit foc. Les mâts de perroquet ont été amenés, les ancres pendent au bossoir. Bellanger à la barre, Alum aux pompes.

souvent on a vu à bord des navires de ces pays dont l'équipage était Mahométan, le capitaine seul Chrétien disparaître on ne savait comment, probablement assassiné par leurs équipages, tel que je fus moi même menacé à bord de ce navire au retour de la campagne.... »

Quelques jours après, le navire appareilla pour Maurice « en faisant le tour par les Sunderborns pour sortir par la rivière de Hooring Ottah, à quatre vingt dix degrés et quelques minutes de longitude est de Greenwich ». Au bout de huit jours le temps devint mauvais « de la pluie, le vent très variable et toujours fort, toujours deux ris dans les huniers jusqu'à notre approche de l'île Maurice, et tous les jours les haubans qui étaient pourris se cassaient, de manière qu'au bout d'un mois de traversée certains avaient plus de dix pieds de rides, nos mâts n'étaient plus tenus....outre cela, le navire avait beaucoup fatigué depuis notre départ.

Il prenait beaucoup d'eau, de manière que le travail des haubans et des pompes nous fatiguait énormément. Le capitaine Martin avait sa femme et ses enfants à Penang, et il aurait désiré d'aller plutôt à Penang qu'à Maurice, d'autant plus que nous avions les vents de derrière pour aller à Penang et que nous serions bientôt rendus. A cet effet Martin et moi de concert nous avons fait croire à l'armateur que le navire était encore près de l'île de Ceylan et qu'il valait mieux pour nous d'aller à Penang ou à Singapore plutôt que de continuer à lutter contre le mauvais temps sans pouvoir faire notre route, que nous étions en danger à chaque instant de démâter par le mauvais état des haubans, surtout dans un pays aussi dangereux que Bourbon et Maurice....L'armateur n'a fait aucune objection pour retourner sur nos pas et faire route sur Penang, où nous sommes arrivés peu de jours après, poussés que nous étions par une forte brise de ouest et de sud ouest. Le lendemain, l'armateur a vendu son chargement de riz assez avantageusement, et nous notre privilège (*fret au compte de l'équipage*). Moi j'avais cent sacs de riz, et Martin avait deux cent sacs. »

A l'escale de Penang, le capitaine Martin, qui avait eu quelques querelles en mer avec l'armateur, débarqua, et je pris le commandement du navire pour le ramener à Chittagong, dans la mousson de sud ouest. Le navire fit relâche à Moulmein, dans le golfe de Martaban. Là, j'entrai en conflit avec le pilote anglais de l'endroit, qui laissait le navire dériver dangereusement vers un banc de sable. Aux observations que je lui fis, il

me répondit « Mind your business, sir, mêlez vous de vos affaires... ». Je fis aussitôt mouiller, puis débarquai dare-dare l'anglais, et fis venir à sa place un « pratique » indigène pour m'aider à entrer le navire au port. Aussitôt à quai, je fus convoqué chez le magistrat sur plainte du pilote anglais, qui prétendait malgré tout à ses honoraires. J'avais eu la bonne idée de noter toute la manœuvre du pilote sur mes cartes, et n'eut aucun mal à me justifier. Le pilote anglais fut immédiatement destitué, à la grande joie du pratique qui fut nommé à sa place.

Au cours de l'escale, mon domestique vint un soir me réveiller. Il avait entendu quatre hommes de l'équipage comploter pour se débarrasser de moi. Ces hommes, assurait le domestique, n'attendaient que le moment favorable pour jeter le capitaine à la mer. J'allai porter plainte au magistrat, qui m'expliqua qu'avec un seul témoin, il ne pouvait rien pour moi. Il me suggéra d'essayer d'obtenir l'accord, indispensable, de l'armateur qui était toujours à bord pour débarquer les quatre mutins. L'armateur ne voulut d'abord rien entendre, et je dus le menacer de mettre sac à terre en le laissant se débrouiller avec son navire pour qu'il finisse de mauvaise grâce à consentir à débarquer ces quatre hommes. Je les fis remplacer par quatre autochtones, sur qui je savais pouvoir compter en cas d'incident, car ils n'étaient pas de la même race que le reste de l'équipage. A l'arrivée à Chittagong, l'armateur me chercha encore chicane au moment de me verser mon dû.

Le brick « Sophia ». Démêlés avec G.H. Brown.

Dès mon arrivée à Chittagong, je me vis proposer par l'Anglais George-Henry Brown le commandement du brick « Sophia », à deux cent roupies par mois et deux cent « mounds », unité de poids valant au Bengale 82 livres, de marchandises à son choix à titre de « privilège », c'est à dire de fret pour mon compte personnel. « Quoique le navire était très vieux et même presque pourri, je préférerais encore prendre le commandement de ce navire pour être au service d'un Chrétien plutôt que de rester à celui des Mahométans, desquels j'étais très fatigué. Je croyais être mieux avec Brown qu'avec les Mahométans, mais cette croyance n'a pas eu le résultat désiré car cet homme était encore plus fripon que les Mahométans. »

Les difficultés survinrent aussitôt. Non content de ne pas me verser les deux mois d'avance convenus, Brown trouva moyen de m'emprunter les six cent francs qui constituaient toute ma fortune, qu'encore tout confiant je lui avançai sans le moindre reçu. Brown, qui logeait déjà son jeune frère, devait aussi m'héberger pendant les travaux de préparation du navire. Nous étions presque réduits à la famine, Brown ne mangeait presque rien devant nous. Me rendant inopinément à son domicile un après midi, je découvris Brown en train de s'empiffrer avec sa femme de thé, de pain et de beurre, et commençai alors à me demander sur quel genre d'individu j'étais tombé.

Je possédai une chienne, qui mis bas trois chiots. Je les noyai, puis achetai un jeune singe qui les remplaça bientôt auprès de la chienne. Les deux animaux furent vite très liés, et je réussis à dresser le singe à faire des promenades à cheval sur le dos de sa nourrice !

En vue du départ, Brown chargea le navire de cinq à six cent volailles, oies, canards... qu'il se proposait de revendre à Moulmein. Je m'inquiétai alors des conditions climatiques dans lesquelles allait se faire l'appareillage. « Quelques jours avant notre départ, le temps était très chaud et calme, de gros nuages à l'horizon qui ne bougeaient pas, la mer très huileuse, des fils de toile d'araignée voltigeant d'un côté à l'autre dans l'atmosphère, c'était enfin l'indice d'un véritable ouragan. Cela se trouvait dans le mois de novembre et à la nouvelle lune, ce qui devait, et fait tous les ans, changer la mousson de sud ouest à nord est. Enfin malgré cette apparence, qui dans cette saison de l'année est très dangereuse, Brown voulait quand même à toute force sortir, malgré mes instances pour ne pas appareiller. » Brown me confia alors qu'il s'attendait à ce que le navire soit saisi d'un moment à l'autre, et lui-même jeté en prison sans vouloir m'en dire les motifs. Voyant déjà mon salaire et mes six cent francs s'envoler, je me résignai alors la mort dans l'âme à prendre le large.

L'appareillage s'effectua donc en catastrophe, « toutes affaires en désordre à bord, les dromes ou mâts et vergues de rechange qui étaient sur le pont n'étaient pas amarrées, la chaloupe était à la traîne, une partie des manœuvres n'étaient pas passées et la chambre était encombrée par les vivres et autres provisions pour le voyage telles que biscuit, riz, oignons, graisse, huile, goudron, coaltar, etc... »

« Une partie des provisions était en tas, et le reste dans des pots en terre. » L'équipage était le plus mauvais possible, « des hommes que l'armateur avait recrutés à bon marché, et dont une grande partie d'entre eux n'avait jamais navigué. » Un seul se révéla capable de m'aider à gréer le navire. Aux reproches que je lui fis, Brown rétorqua qu'il serait toujours temps de leur apprendre la manœuvre en mer. Oui mais pour cela, encore eut-il fallu avoir du beau temps !

« En sortant de la rivière, le vent commençait à fraîchir et le temps se chargeait derrière nous, nous avons halé la chaloupe le long du bord pour la hisser. Mais Brown avait envoyé à terre à mon insu toutes les poulies qui pouvaient servir à cet usage, et avant que nous ayons préparé d'autres palans pour la hisser la bosse a cassé et la chaloupe est partie en dérive sans pouvoir la rattraper, car le vent était déjà trop fort. Alors nous avons été obligés de serrer nos huniers, caler nos mâts de perroquet et fuir devant le temps, avec notre misaine et le petit foc, il ventait déjà en tempête. C'est alors que j'ai su ce que nos marins valaient. Il n'y a qu'un seul homme qui a pu m'aider dans tout ce travail, le reste était malade du mal de mer et ne pouvait plus bouger. Sous ce temps un désordre complet avait lieu dans la chambre. Il y avait dans cette chambre une grande table en forme de coffre, qui s'étant dérangée de sa place avait moulu toutes nos provisions. Le riz, le biscuit, les oignons, tout était moulu et mêlé avec le coaltar, le goudron, l'huile et la graisse, de manière qu'ils étaient immangeables, et que l'on ne pouvait tirer parti de rien, par cette table qui allait au roulis d'un côté à l'autre, et qui avait tout broyé. »

« Nos ancres aussi étaient trop bas, nous n'avions eu le temps que de mettre une bosse sur les pattes et de les hisser le plus que nous avons pu pour les empêcher de frapper le long du bord, mais encore elles frappaient quelquefois dans de forts coups de roulis, et comme j'ai fait déjà remarquer, je n'avais qu'un seul homme pour m'aider, tout le reste étant dans la cale malade du mal de mer. Il n'y avait ni prières, ni menaces, ni coups qui pouvaient les faire bouger de place, il y avait même plusieurs d'entre eux que j'avais horriblement maltraités de coups, principalement le maître d'équipage croyant de leur donner exemple dans le besoin, et le tout sans avoir aucun bon résultat, je finis par les abandonner. L'armateur et

son frère qui n'avaient jamais navigué n'étaient pas meilleurs que les autres. »

« Nous étions enfin vent de derrière faisant du sud-ouest avec un vent de nord-est, et continuellement un de nous à gouverner et l'autre aux pompes, car le navire faisait aussi beaucoup d'eau. Le navire filait environ six nœuds, deux lieues à l'heure, toujours sous la misaine et le petit foc pour nous haler au large le plus possible, car je craignais une saute de vent, comme il y a presque toujours dans des ouragans pareils quand le vent fait le tour du compas. Toute la journée nous avons fait cette même route ainsi que toute la nuit. Le lendemain matin à huit heures la misaine et le petit foc, qui étaient de bonne toile et tout neufs, ont été emportés par morceaux par la force du vent, il ne restait plus que les ralingues. A neuf heures, une heure après, le grand mât a cassé en bas de la hune sous les jottereaux, et toujours rien que nous deux sur le pont comme par le passé. Mon compagnon était un Mahométan nommé Alum. Dans le moment que le grand mât a cassé, je me trouvais à la pompe, et lui à la barre du gouvernail.

En moins de cinq minutes nous nous sommes débarrassés du mât qui était le long du bord, pressés que nous étions. Il paraît même que par inadvertance, ou qu'elle s'était déplacée d'elle-même, nous avons aussi coupé la drisse du petit hunier. Encore une heure après, le racage du petit hunier a cassé, ainsi que les deux balancines, de manière que la vergue et le hunier avec, tout mouillés qui faisaient un poids très lourd, sont tombés suspendus par l'itaque (*itague*) à six pouces de la hune. Cette vergue par le roulis s'écartait du navire de toute la longueur de l'itaque, en faisant beaucoup souffrir le navire et le mât de misaine. De saisir cette vergue c'était chose impossible, si la drisse était restée nous aurions pu la hisser, et en coupant l'itaque au-dessus de la poulie, la vergue serait tombée à la mer sans rien endommager. Je ne voulais pas non plus dire à Alum de monter à la tête du mât pour couper cette itaque, car moi-même je n'aurais pas osé y aller, et j'avais trop peur de perdre cet homme qui était mon seul aide à bord. Je me décidai enfin à faire casser le mât de hune pour sauver le mât de misaine, et à cet effet je fis aller Alum couper les gambes de revers sous la hune, et moi j'allai couper les étais devant sur le beaupré.

Une fois cela fait, nous avons coupé les galhaubans, et quelques temps après le mât a cassé. »

« Depuis longtemps déjà le navire ne gouvernait plus, et sous ce temps nous avions trois pieds d'eau dans la cale. Nous avons alors grayé (*gréé*) les deux pompes que nous avons pu franchir en deux heures de temps. Il y avait alors trente six heures que nous étions sortis de la rivière, et nous n'avions encore rien mangé depuis notre départ, la faim nous dévorait, et nous n'avions rien à manger que des volailles. Je dis à Alum de prendre une volaille et de la tuer, et moi j'allai allumer le feu pour la faire cuire. La volaille fut tuée, passée à l'eau chaude pour la plumer et dix minutes après elle était dans la marmite à bouillir. Je me mis alors à la pompe et Alum à la barre pour gouverner, car le navire gouvernait encore quand il venait vent arrière. Quelques moments après Alum me crie dessus « Cabardar, sab ! » (prenez garde, monsieur !). Je n'eus que le temps d'entendre cet avertissement que je fus submergé par un coup de mer qui a couvert tout le navire et a emporté du bord les dromes, la cuisine, et moi avec. Je fus sous l'eau quelques secondes seulement, et en revenant sur l'eau je me trouvais presque à toucher le navire, les bouts de haubans du grand mât se trouvaient en pendant le long du bord. J'en pris un et je montai à bord, je n'avais aucun mal. C'est alors que j'ai su que les dromes et la cuisine étaient aussi parties... Hélas nous avions faim et notre volaille était aussi partie à la mer, et nous n'avions pas de cuisine pour cuire d'autre. J'étais au désespoir d'être tant contrarié. Je fus dans la chambre pour chercher quelque chose à manger, j'avais grand besoin ainsi que mon camarade d'infortune. Je trouvai dans la chambre une vingtaine de têtes d'oignons qui n'étaient pas écrasées, et que j'ai partagées avec Alum, et quoique forts nous avons mangé cela avec avidité. Le navire ne gouvernant que par intervalles, nous avions le temps de pomper et de faire quelque chose d'autre indispensable. »

« A cet effet, nous fûmes pour relever l'ancre tribord qui par le roulis frappait le long du bord et avait déjà presque percé un des bordages. Quand nous étions à hisser cette ancre, un coup de mer est encore venu, qui m'a encore enlevé hors du bord. Je fus encore aussi heureux que l'autre fois pour me sauver à l'aide des bouts de haubans qui étaient le

long du navire, je montai bientôt à bord et je fus quitte pour une entorse que je me fis au petit doigt de la main gauche je ne sais comment. »

« Lorsque je fus de retour à bord, l'ancre fut néanmoins hissée et bien amarrée. Enfin avant la nuit, je fus encore emporté hors du bord par un autre coup de mer. Cela était pour la troisième fois. On dira peut-être que c'est par ma maladresse que j'ai été jeté à la mer trois fois dans le même jour, mais je répondrai à cela que celui qui se met le plus en danger est le plutôt pincé, et celui qui ne bouge rien ne casse pas de vaisselle... »

« Nous avons alors mis une corde qui était amarrée au râtelier et à la potence, et que nous amarrions à notre corps quand nous avions besoin de pomper. De cette façon nous n'étions pas en danger d'être enlevés par la mer. Ce coup de temps a duré trois jours et trois nuits. A la dernière nuit vers quatre heures du matin, le vent était tellement fort et faisait tant de bruit que quelqu'un qui n'aurait pas été dans notre position, et entendant le même bruit, aurait juré que ce bruit était le beuglement de plusieurs taureaux réunis ensemble. »

« Vers cinq heures du matin alors à l'aube du jour, ce bruit a cessé et les nuages se sont dispersés. Alors, exténué de fatigue ainsi qu'Alum, je m'assis sur le pont, l'eau passant sur mes jambes, et j'ai dormi là pendant environ une demi-heure de temps d'un profond sommeil. Au lever du soleil, le temps était très beau et il y avait une jolie petite brise de nord. Nous avons alors grayé le navire de notre mieux et aidés par le reste de l'équipage qui n'était plus malade vu le beau temps, nous avons mis notre brigantine que nous avions pu sauver au mât de misaine, et au moyen du bout-dehors de foc que nous avons amarré au bout du grand mât qui était resté debout, nous avons installé notre grand foc, et à la place du mât de hune de misaine cassé nous avons guindé un mât de perroquet sur lequel nous avons établi sa voile qui nous servait de hunier. »

« Avec cette voilure je donnai route à l'est pour attraper le plus tôt possible la côte d'Ava pour nous réfugier dans quelque port pour nous reposer. Dans l'après-midi de ce jour nous avons rencontré un navire français, le « Théodore et Eugène », de Nantes je crois, commandé par le capitaine Durand qui nous a donné deux pièces de filin et un perroquet de fougue que nous avons mis dessus à nous servir de grand voile. Le

capitaine Durand n'ayant pas voulu accepter rien pour ce qu'il nous avait donné, je lui donnai à mon tour quelques oies et quelques canards qui lui faisaient grand plaisir, n'ayant pas eu de vivre fraîche depuis longtemps... »

Je témoignai ma gratitude au capitaine Durand. Aussitôt que nous eûmes quitté ce navire, l'ignoble Brown me reprocha d'avoir donné des volailles, et prétendit me les faire payer ! Je lui répliquai qu'en ce cas je garderais pour moi les pièces de filin et la voile. Vinrent ensuite des reproches pour trop donner à manger de volailles à l'équipage, alors qu'il ne restait rien d'autre de comestible à bord. Alors là, j'envoyai Brown « se faire F... »

Face au cap Négrais, « le vent étant contraire et mal grayés que nous étions... » le navire se réfugia dans la rivière de Bassein (*Bassine, écrit Bellanger, en Birmanie, non encore colonie anglaise*). Là Brown vendit les quelques volailles rescapées du désastre pour deux cent roupies, avec lesquelles, ladre comme il était, il s'imaginait pouvoir remettre son navire en état.

En désaccord avec lui, je laissai faire et attendis la suite. La nourriture de l'équipage, même comptée avec parcimonie, mangea la plus grosse part de cette somme. L'équipage répandait en ville mes louanges, et faisait à Brown une réputation détestable, qui lui ôta rapidement tout espoir de crédit sur place.

Brown imagina alors de se rendre à Rangoon chercher du fret, sur lequel il pourrait se faire payer une avance lui permettant de financer les travaux. Il me laissa sur place, avec trente francs et mission de faire réparer le bordage éventré par l'ancre. Celui-ci enlevé, on s'aperçut que les membrures étaient pourries derrière, et je fis laisser le tout en l'état en attente des instructions de mon armateur. L'absence de Brown s'éternisa durant tout un mois. « Pendant ce temps, j'ai créé des relations avec les plus notables de l'endroit, je veux dire des relations d'amitié. Je me faisais aimer par tout le monde par ma gaieté naturelle, quoique plus sombre aujourd'hui par suite de malheur. Dans ce temps, il n'y avait pas un seul Européen dans ce pays. Presque chaque jour, j'étais appelé soit pour dîner ou pour des amusements quelconques chez ces grands seigneurs, et

notamment chez le gouverneur et le chabander (officier supérieur chargé de collecter les impôts et assumant en même temps les fonctions de juge), qui demeurait à l'antipode de la ville par rapport à moi, et on n'oubliait jamais de me demander de faire venir ma chienne et le singe, ce qui amusait beaucoup tout le monde, et particulièrement les enfants »

J'appris que Brown s'apprêtait à revenir de Rangoon avec un autre capitaine pour me remplacer, à qui il avait également emprunté mille deux cent francs, ce qui lui permettrait d'entreprendre les réparations. Fort inquiet, je confiai ma situation à mon ami le chabander, qui m'invita à faire venir deux témoins pour confirmer, faute de reçu, la dette de Brown à mon égard. Alum et le maître d'équipage, aussitôt appelés, certifièrent mes dires. Le chabander m'assura qu'il ne laisserait pas partir le navire sans que Brown ne se soit acquitté des sommes qu'il me devait.

A son arrivée, Brown, découvrant que j'avais laissé les réparations en plan, se mit en fureur et me reprocha même de n'avoir pas emprunté pour regréer le navire ! Il eut un aparté avec le nouveau capitaine, un Anglais nommé Michel, et celui-ci se mit à donner des ordres au maître d'équipage effaré, qui ne savait plus à quel saint se vouer...

Je convoquai alors tout l'équipage à l'arrière du navire, et devant Brown et Michel proclamai haut et fort que je restais maître à bord, « qu'ils n'avaient pas d'ordres à recevoir de personne que moi, et je leur défendis expressément de toucher à un seul fil caret en fait de travail... » L'équipage se rallia aussitôt à ma cause. Brown se vanta alors d'être capable d'obtenir, à crédit, le matériel nécessaire aux réparations, ce dont je le mis au défi. Brown, Michel, moi-même et quatre hommes de l'équipage nous rendîmes chez le cordier, qui refusa de donner le moindre bout sans paiement comptant. De plus en plus furieux, Brown m'accusa d'avoir prévenu le cordier contre lui, et me jeta « you are a damned rascal ! » Je blêmis sous l'insulte et provoquai aussitôt Brown et Michel en duel ! Le capitaine Michel, homme prudent et pondéré, m'assura qu'il ne prendrait pas parti dans ce conflit. Il suggéra que Brown me signe une reconnaissance de dette, que le navire soit mis en état de naviguer, et que j'en conserve le commandement jusqu'à ce que j'ai pu toucher mon argent.

Brown, qui se voyait acculé, accepta. On retourna à bord, et là je lui dictai les termes d'un reçu me permettant de réclamer mon dû où et quand il me plairait. Dès le lendemain, je portai le document chez le chabander, qui fit établir une saisie sur le navire, avec interdiction de sortir du port tant que Brown n'aurait pas payé ses dettes. Avec l'argent de Michel, le navire fut remis en état au bout de deux mois. Quand il s'agit de trouver du fret, personne ne voulut rien avancer à Brown, qui par ailleurs me refusait le droit de traiter directement. La situation risquait fort de s'éterniser !

Le statu-quo dura encore un mois, que je mis à profit pour me livrer à mon loisir favori, la chasse. En compagnie de quelques amis Birmans, je me rendis un beau matin à quelque distance de la ville, dans un endroit giboyeux en lisière de forêt. Attirés par des barrissements, nous découvrîmes un éléphant aux prises avec un énorme sanglier, et nous nous installâmes sur un arbre pour observer la scène. Le sanglier passait et repassait sous le ventre de l'éléphant, pour essayer de l'éventrer, l'éléphant s'efforçait de l'assommer à grands coups de trompe. Au bout d'un bon moment, le sanglier s'épuisa, l'éléphant blessé et couvert de sang réussit à l'étourdir d'un coup bien ajusté, et le saisit par une patte arrière. Il resta encore un moment à observer son ennemi vaincu, puis le frappa au sol pour l'achever, et finit par le piétiner. L'éléphant, qui avait sans doute détecté la présence des hommes, se tourna vers nous en lançant plusieurs cris de rage et de triomphe, puis finit par s'éloigner dans la forêt. Sur ce sanglier monstrueux de près de huit cent livres, nous récupérâmes « cent cinquante livres de bonne viande, le reste étant meulé, écrasé... »

Il existe aussi une manière de chasser locale, que je pus pratiquer une fois. Huit à dix hommes armés d'un grand sabre ou daow se rendent en file indienne de nuit dans la forêt. Le premier de la file porte sur la tête un grand pot de terre rempli d'un mélange de sciure et d'huile, enflammé, et agite constamment une petite cloche. Le gibier levé, cerf, biche ou même tigre, ébloui et fasciné par le feu, ne voit pas l'homme et se fige. Le premier chasseur qui aperçoit le gibier fait stopper silencieusement tout le monde, en tirant sur les vêtements. Tandis que la cloche continue à tinter pour couvrir le bruit, l'un des chasseurs contourne la proie et l'abat par

derrière d'un grand coup de sabre. En une seule nuit, j'assistai ainsi à la mort de trois cerfs.

La chose la pire à craindre dans ce genre de chasse est la rencontre d'un serpent boa, qui à la différence des autres serpents ne s'écarte pas du passage des hommes, et peut tenter de saisir l'un d'entre eux !

Un jour où j'avais envoyé une partie de l'équipage à terre couper du bois de chauffage, je vis revenir les hommes à bord, effrayés d'avoir aperçu un boa monstrueux. Je m'armai de mon fusil et me fis conduire sur les lieux. Je vis effectivement un énorme boa, couché sur un arbre creux qui venait de tomber et qui lui servait sans doute de refuge. L'animal pouvait avoir vingt cinq à trente pieds de long, et six à huit pouces de diamètre. « Le serpent avait les yeux grand ouverts, et restait sans mouvement, la gueule ouverte, se chauffant paisiblement au soleil. Je m'approchai de l'animal avec précaution, le fusil prêt à faire feu, je me suis enfin approché de l'animal jusqu'à lui mettre le bout du canon dans la gueule, alors halant sur la détente je lui fis sauter le crâne de la tête. »

« Une demi-heure plus tard, le serpent était à cuire dans une grande chaudière, coupé par morceaux, et après l'avoir fait bouillir on l'a arrangé en un ragoût piquant qui avait ma foi bonne odeur, et qui a été mangé par les Bermants et quelques Chinois. J'ai toujours regretté de ne pas avoir gardé la peau de ce serpent. » A cette époque je n'hésitais pas à affronter les dangers de la chasse, et y trouvais, au contraire, un attrait supplémentaire, voire un stimulant.

« Le chabander m'ayant pris en amitié, cet homme désirait que chaque soir je fus chez lui pour causer, et très souvent même je rentrais avec lui dans son sérail, où je finissais toujours par être le bouffon de ses quinze ou vingt femmes... ». Le chabander me montra un beau jour un magnifique navire en teck tout neuf, qu'il venait de faire construire à peu de frais, car il se servait sur les impôts des villageois, payés le plus souvent en nature, bois et corvées. Il me proposa de faire de Bassein ma résidence fixe. J'enseignerais à ses enfants l'anglais et le français, et en échange le chabander m'offrirait un bateau neuf similaire de trois cent tonneaux. Je ne voulais pas accepter parce que « avec ce navire je n'aurais encore été qu'un esclave de moi-même, car la loi des Bermants est telle que quelqu'un qui est établi dans le pays ne peut se retirer du pays sans fournir

une caution qui l'oblige à retourner, ne pouvant emporter hors du royaume ni sa femme, ni ses enfants, ni son or, ni son argent. A quoi m'aurait donc servi d'être devenu riche dans ce pays si, avec ma fortune, je ne suis pas libre ; et si j'avais voulu fuir, il aurait fallu abandonner toute ma fortune et encore au risque de ma vie ». J'avais connu en effet à Rangoon le cas d'un capitaine Anglais qui ayant fait fortune et l'ayant expédiée discrètement en Inde, s'était fait assassiner avec toute sa famille au moment de fuir l'endroit, sur ordre du roi ! Je ne pouvais pas non plus me mettre à dos le chabander, et je dus encore ruser. Je savais que son navire devait se rendre à Penang avec un chargement de riz. Ayant repéré un lot de pots à livrer également à Penang, je convainquis le chabander de m'aider à décider le marchand à me confier le chargement. Brown pourrait ainsi me payer ma dette, et je reviendrais ensuite à Bassein sur le navire de mon ami. Il réussit, avec l'appui de Michel, à convaincre Brown de me laisser négocier le fret. Je dus cependant laisser la mort dans l'âme mon chien et mon singe aux bons soins du chabander, et le navire put enfin prendre la mer.

Avant de quitter la rivière de Bassein, avec quelques hommes d'équipage, munis simplement de haches, nous nous rendîmes encore une fois à terre pour couper quelques morceaux de bois qui serviraient de bout-dehors de bonnettes. Nous remarquâmes les traces d'un jeune tigre, et nous engageâmes à leur suite le long d'un ruisseau bordé de hautes herbes. Tout à coup nous entendîmes le cri d'un cerf, que nous repérâmes à dix pas dans la brousse. Aussitôt lui répondit le rugissement d'un tigre « qui avait une force terrible », entre nous et le cerf ! Le plus discrètement possible, nous nous éloignâmes, puis courûmes à toute vitesse pour rejoindre le rivage ! A peine sorti de la rivière, l'infâme Brown me chercha à nouveau querelle, en me menaçant de me poursuivre dès l'arrivée à Penang pour les retards qu'avaient subis son navire ! Heureusement, je m'étais procuré près de Michel, qui n'appréciait déjà plus beaucoup Brown lui non plus, un certificat attestant qu'après enquête auprès de l'équipage, toutes les avanies subies par le navire étaient à imputer aux « manœuvres de friponnerie de Brown. Je le lus devant lui, et Brown ne fut pas plus loin en arrivant à Penang. »

Epilogue

Sur ces mots s'arrête le cahier des souvenirs de Bellanger. Ils ne sont sûrement pas légion, les marins de Lanmodez qui ont connu des aventures aussi extraordinaires au temps de Louis Philippe et de la reine Victoria ! Si le manuscrit est inachevé, c'est peut être par suite de la disparition de l'auteur, ce qui expliquerait le brusque arrêt de la narration. Dans une note liminaire l'auteur déclare : « Je désire que si la mort m'arrive avant que d'avoir vendu ce manuscrit, qu'il soit vendu au profit de mes enfants après ma mort. Ce sont mes derniers désires » (sic).

Nous voici donc aux environs de 1845, Bellanger a trente et un ans. Qu'est-il devenu ensuite ? Nous connaissons son mariage tout d'abord, avec la fille de son ancien directeur d'école : le 24 juin 1845. Voici la transcription de l'acte qui fut faite en 1849 à la mairie de Lanmodez.

Extrait du registre des mariages de l'église catholique de Georgetown, île du Prince de Galles, détroit de Malacca, l'an mil huit cent quarante cinq, le vingt-quatre juin, après deux publications faites à la messe paroissiale pendant deux dimanches consécutifs, dispense pour le troisième leur ayant été accordée, n'ayant découvert aucun empêchement canonique, et en présence de quatre témoins compétents, j'ai reçu leur consentement mutuel et uni par les liens du mariage Pierre-René-Clément Bellanger et Louise-Adélaïde Lefèvre.

Témoins :

Ch. Le Boucher de L'Isle

V. Bégandet

E.- Mathieu

Mre Apostque

Em. Mathieu

Carol Mc Entyre

Quelques temps après, Pierre Bellanger est rentré au pays natal avec son épouse, à la fin des années 1840. Il a régularisé sa situation d'inscrit maritime, cadre duquel il a « été rayé le 24 avril 1849 d'après décision mlle (ministérielle?) du 6 avril 1849, ayant renoncé à la navigation le 3 janvier 1848 »

On a vu qu'il a régularisé sa situation administrative à l'état civil à la mairie de Lanmodez, où il était présent le 28 mars 1849. Les archives de

l'état civil nous apprennent qu'il a par la suite résidé à ou en Lézardrieux. On l'y trouve en septembre 1849, « propriétaire », témoin à la naissance d'une nièce. Son état laisse supposer qu'après toutes ces aventures, il a tout de même fini par réunir quelques économies avant de rentrer en France. Le 30 octobre 1851, lorsque naît sa fille Marie Hyacinthe Pierre, il est toujours propriétaire. Il a 35 ans, et son épouse 25 ans. On le retrouve enfin le 20 août 1854, pour la naissance de son fils Pierre Yves Marie. Il exerce maintenant la profession d'« escompteur », et est en voyage pour affaires. Faut-il lier cette absence à la mésentente conjugale dont il fait état dans son cahier, où est ce simplement le goût de l'aventure qui reprend le dessus ?...Sa trace se perd ensuite. Est-il parti vers Dieppe exercer son nouveau métier, là où est réapparu son cahier ?

Bellanger s'est aussi exercé à la poésie. Voici quelques vers de son poème « Le parallèle », toujours extraits de son cahier :

« Ah ! que j'aime votre sort à vous qui, dans la France
Avez toujours vécu sans déplorer l'absence,
Vos amis, votre épouse, une mère, une sœur,
Objets chers et sacrés qui partagent votre cœur.

Loin de vous le désir de tenter des voyages,
Tranquilles vous restez au sein de vos villages
Vous creusez vos sillons dans un sol généreux
Vous vivez ignorants, mais vous vivez heureux.

Mais nous, tristes sujets des états de Neptune,
Nous n'avons pour bosquets que le mât ou la hune,
La mer qui mugit pour rechigner nos yeux,
L'absence pour compagne et des regrets pour jeux.

Mais moi qui, trop longtemps, ai regretté la France,
Il me reste pour elle un éternel amour,
L'oubli de tous mes maux, les transports de retour,
A vous dont, en ces vers, j'ai retracé la vie,
Allez ! Votre bonheur n'a plus rien que j'envie

Et enfin quelque vers à la gloire du phare des Héaux, dont il a découvert la construction à son retour (ainsi que le premier pont de Lézardrieux !)

..
La vague seule au loin se brise et fuit
Toujours la mer, mais cependant que dis-je
La bas sur l'onde un point paraît, grandit
Je reconnais ce roc inébranlable
Que pousse en vain l'élément furieux
Et cette tour qu'un génie secourable
Fit élever jusqu'au milieu des cieux
C'est les Héos, salut antique phare
De mon pays fidèle avant coureur
Un court espace encore m'en sépare
Salut, salut présage de bonheur....

Guy Arzul

Quelques termes maritimes anciens utilisés par Bellanger, d'après le « Dictionnaire de la Marine Française », par Charles Romme, 1792

Franchir : on franchit à la pompe lorsqu'à l'aide de cette machine, plus ou moins multipliée, on vient à bout de tirer du fond d'un bâtiment, une quantité d'eau plus grande que celle qui s'y introduit par des aventures accidentelles.

Pros : embarcation, ou petit bâtiment ainsi nommé par les Malais qui en font usage. Ils peuvent être comparés dans leur ensemble à l'affilage de deux demi-cônes réunis par leurs bafes, et ils sont doués éminemment de la qualité de bien marcher.

- Les cahiers de la Presqu'île N°9- page 32 -

3 - L'étain du Sillon - mythe ou réalité

Le voyageur qui arrive à Pleubian, découvre une pancarte «l'air tonique du bout du monde». Si l'on considère une carte de l'Euro-Asie, on voit qu'il existe plusieurs bouts du monde. En France nous avons le Finistère breton : Pen ar Bed . Nos voisins anglais ont le leur : Land's end, et les espagnols leur Finisterre. Dans l'Antiquité, ces deux derniers portaient le nom de Cap Belerium , en hommage au dieu Baal .

UNE FLECHE DE CAILLOUX

Mais si l'on veut atteindre l'extrémité de la Presqu'île Sauvage, il faut aller au village de l'Armor. A la pointe du Quebo, on accède à une étonnante digue naturelle lancée en mer vers le nord-est : le Sillon du Talbert -du breton tal = le front et berr = peu élevé. Sur plus de 3 Km de longueur, elle ne dépasse pas 30 m de large et son altitude n'est pas supérieure à 7 m. Son sol formé de galets est par endroits recouvert de plantes épineuses. Il s'agit d'une accumulation d'alluvions, connue par les géographes sous le nom de « flèche littorale » , résultant d'interférences entre les courants contraires. Les dépôts se font à l'endroit où les forces s'équilibrent .

Au Talbert, celles-ci sont constituées par un courant côtier qui alternativement circule d'ouest en est, ou d'est en ouest suivant la marée et contrarié par les reflux du Jaudy et du Trieux. Des pointes rocheuses allongées en direction du récif d'Olonne ont permis, par leur faible profondeur l'établissement de ce seuil qui, à son extrémité, domine: Toul Staen le trou d'étain. Pourquoi ce nom : TOUL STAEN ?

AR STAEN A SO KOSSER ANAVEZET EVIT AN HOUARN

« Il a suffi à l'occasion de la cuisson d'une grosse pièce de gibier par les chasseurs préhistoriques pour que des pierres contenant à la fois du minerai de cuivre et d'étain (comme dans l'île St.Riom ou à Penbroke en Cornwall) aient été employées à la confection d'un foyer puis soumises à l'action d'un feu ardent, pour que le cuivre et l'étain se mélangeant pendant la coulée, aient produit le bronze »

- Les cahiers de la Presqu'île N°9- page 33 -

LES PREMIERS UTILISATEURS

On se borne à dire que l'industrie du bronze est née en Egypte quelques siècles avant J.C mais sans préciser d'où ce pays tirait son cuivre, car il n'en produit pour ainsi dire pas. Le cuivre venait de Chypre, mais l'étain n'existait qu'aux extrémités presque inconnues du monde ancien, c'est-à-dire en Europe Occidentale et en Asie Orientale, à des distances immenses de cette contrée.

LE BRONZE EN CRETE

Après les Egyptiens, ce furent les Egéens ou Crétois qui furent les plus brillants représentants de la civilisation du Bronze entre 2500 et 1500 avant J.C. Quand les Crétois devenus maîtres de la mer, dominèrent la Méditerranée, ils s'établirent à Arles, où aboutissait la route de l'étain. Une fois établis en Gaule, ils découvrirent l'étain du Plateau Central, puis poussèrent leurs investigations plus loin vers les grèves de Piriac (44) et de Penestin (Pen ar stin) - (56)

LES PHENICIENS CHERCHEURS D'ETAIN

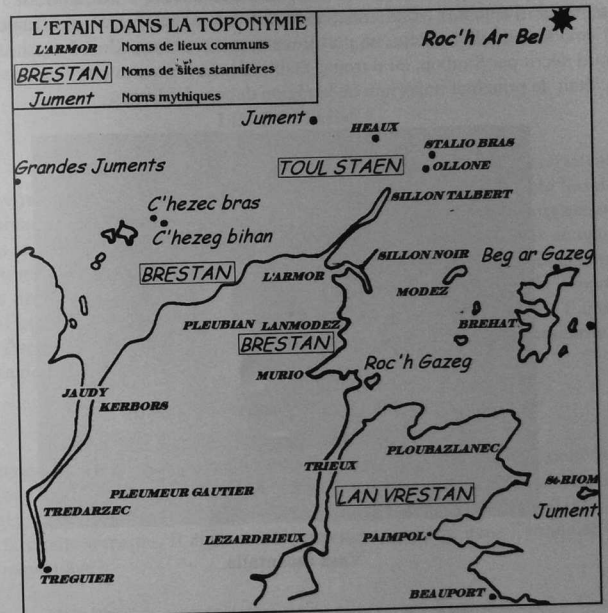
Les Phéniciens, successeurs des Crétois apparurent vers 1500 avant J.C., héritèrent d'eux la connaissance des routes terrestres de l'étain dans l'Europe Occidentale. Mais ils monopolisèrent les routes maritimes de l'océan qui leur fut connues qu'à la suite du fameux voyage d'Himilcon.

VOYAGE D'HIMILCON

Ce célèbre navigateur Carthaginois exécuta vers le 9^{ème} siècle avant J.C., un grand voyage d'exploration pour reconnaître les rivages occidentaux de l'Europe. Il visita les côtes d'Espagne et de Gaule, parvint aux îles Oestrymnides (riches en étain) situées dans le Sinus Gallicus (côtes du Morbihan), puis à l'île d'Albion (GB) et à l'île sacrée des Hiberniens

(Irlande), et revint en rapportant la légende de la mer ténébreuse où l'on courait mille périls et où l'on rencontrait des monstres effrayants.

C'était la méthode invariable des marins Phéniciens et Carthaginois pour garder le secret de leurs découvertes et décourager leurs concurrents de suivre leurs traces. On doit les détails de son voyage à l'historien Festus Avianus qui suivit leur périple sur les Côtes d'Armorique.



CARTE TOPONYMIQUE

LES GRECS

Quand les Grecs eurent succédé aux Phéniciens, ils suivirent les traces de ces derniers comme les Phéniciens avaient suivi celles des Crétois.

VOYAGE DE PYTHEAS

Pythéas grec de Massilia lui succéda au VII^{ème} siècle avant JC et remonta jusqu'aux Iles Shetland (Ultima Thulé). Il mentionna à l'embouchure de la Loire, un port très important nommé Corbilon, site plus tard décrit par Strabon, où il trouva établis des Grecs venus par voie de terre, c'était le principal imporium de la région depuis des lustres



Vasa incantalia.

Il tirait son importance du marché de l'étain que les Phéniciens exploitaient dans les sables stannifères de Piriac et de Penestin, où de la

Cornouaille anglaise où furent découverts des gisements semblables, mais infiniment plus importants près de Penzance.

LES GAULOIS

Nos ancêtres les Gaulois ont été les premiers inventeurs de l'étamage et les premiers ferblantiers de l'ère pré-romaine .

Ce fait est d'ailleurs reconnu par les écrivains latins, et Pline donne les détails circonstanciés sur les « vasa incantalia », ou vases de bronze des Gaulois que ces derniers savaient recouvrir d'une couche d'étain.

LES ROMAINS

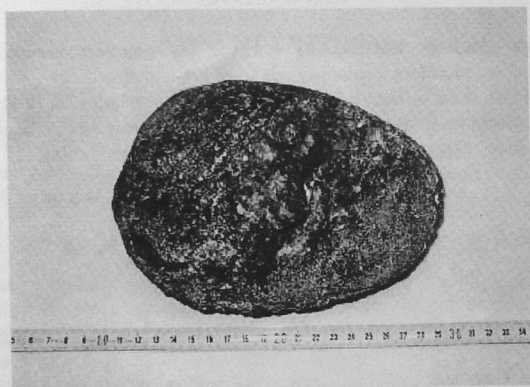
Les Romains, grands consommateurs de ce métal, ne pouvaient guère rester en dehors de ce trafic . Ils attaquèrent la flotte Vénète qui faisait les transits entre Penzance et Corbilon. Plus tard, ils envahirent l'Angleterre dans le but de mettre la main sur les cassitérites et reprirent à leur compte les itinéraires sur les routes construites par eux. A ce propos le géographe grec Strabon situe avec une précision remarquable l'embouchure du Trieux qu'il nomme « Titus Flumen » . Une voie Romaine aboutissait dans l'anse de Pommelin, au lieu dit « Murio » d'où transitaient les cassitérites d'Angleterre, vers l'Italie.

REGARD SUR LE TROU D'ETAIN

L'étain se présente dans la nature sous forme d'oxyde (SnO_2) ou cassitérite et fond à 232°C. Son nom du latin : stannum, a donné étain en français, tin en anglais, staen en breton. C'est un minerai rare qui ne représente que 0,004 % de la croûte terrestre. Il était considérablement apprécié dans l'antiquité et au moyen-âge.

Y a t'il eu une exploitation de ce minerai au Trou d'étain ? - C'est ce que nous allons essayer de comprendre. Sur le plateau d'Olonne, toutes les roches sont granulitiques, or l'on sait que l'on rencontre toujours l'étain sous forme de placers dans la granulite. Au bout du Sillon on trouve des

galets à étain, caractérisés par un aspect chocolat donné par les traces de fer et de titane qu'ils contiennent. Le test en laboratoire confirme bien la présence de traces de cassitérite dans les microgranodiorites de Pleubian.



Galet stannifère

LA TOPONYMIE VIENT-ELLE AU DEVANT DES CHERCHEURS ?

En Morbihan, près de la Ville d'Er, ancienne exploitation stannifère, nous avons une carrière d'étain qui porte le nom de Kéristan, une autre de même nom sur la commune de Plouézec nous montre également la présence de ce minerai, il en est de même à Lann Vrestan en Ploubazlanec. A Pleubian, comme à Lanmodez le nom de BRESTAN, formé des mots (bre = colline et stan = étain), ne peut être que significatif du bon sens de nos anciens, puisque l'on rencontre de la pierre d'étain sur la grève.

LES PHENICIENS SONT-ILS VENUS A L'ARMOR ?

La chose primordiale à savoir est qu'au moment de l'épopée phénicienne, le niveau supérieur de la mer était à 10m au dessous du

- Les cahiers de la Presqu'île N°9- page 38 -

zéro des cartes actuelles, le Plateau d'Olonne était une zone complètement terrestre et l'estran s'étendait donc au-delà. Modez n'était pas une île. Le dolmen de Coalen était à 5 km à l'intérieur des terres.

Quand les filons étaient superficiels, il n'y avait donc qu'à les abattre et à broyer le minerai en le cognant avec des pierres plus dures, à une époque où on ne connaissait pas le fer.

Le moyen employé par les anciens était « l'étonnement », c'est à dire l'action de faire éclater la roche en la chauffant au moyen d'un feu vif, puis en versant de l'eau froide sur la partie chauffée – On obtenait de gros morceaux que l'on cassait et que l'on broyait au moyen de pierres dures après les avoir laissées tremper dans l'eau.

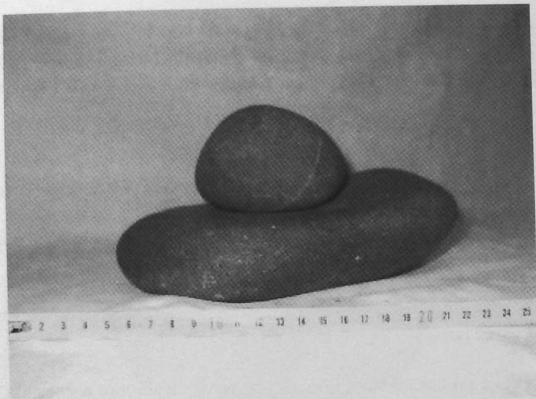
Est ce un hasard si sur l'estran on retrouve encore un certain nombre de meulettes de broyage formées de cuves et de pilons en pierres dures.

Les Phéniciens ne s'attardaient pas toujours sur place et employaient la main d'œuvre locale, avec laquelle ils effectuaient des échanges. Rien d'étonnant, si nous trouvons aux limites de l'ancien rivage un rocher nommé « Stallio Bras », s'agissait il d'un comptoir d'échanges maritime, genre « Corbilon ».

Comme le signalent les auteurs, les Phéniciens qui ont travaillé pendant dix siècles sur nos côtes ont souvent épuisé superficiellement les sites au point de ne plus laisser de traces de minerai en surface. A mon avis, c'est bien là une caractéristique du plateau d'Olonne :

« En effet toute la partie droite du sillon face à la mer est sableuse vers les bouchots, tandis que la partie gauche entre l'extrémité du Sillon et Roc'h Louet est encore recouverte de galets gris dont certains sont stannifères »

- Les cahiers de la Presqu'île N°9- page 39 -



Meulette préhistorique

Cependant sur tous les gîtes stannifères exploités à notre époque on retrouve la marque de leur passage sous forme de monnaies (St .Renan-29)

Certains auteurs prétendent même qu'ils furent les constructeurs des mégalithes , comme le prouvent peut-être les haches à ailerons trouvées à Pleubian . Lors des fouilles du dolmen de Men ar Rompet, l'archéologue Jean l'Helgouarch écrit : *A la fin du néolithique, les Kerborziens, cultivateurs, éleveurs, chasseurs, pêcheurs, et artisans, déjà en relation avec des peuplades de régions éloignées, étaient prêts à entrer dans l'ère de l'âge des métaux.*

Strabon nous dit que tous les promontoires de l'Europe où les Phéniciens s'établissaient étaient consacrés à Baal, Dieu solaire, et les noms sont parfois restés en certains lieux.

En Méditerranée : Brescou et Brescon – Plus près de nous : Blossom , est un vieux fort près de Roscoff qui correspond bien à leurs habitudes. Baltimore un autre au sud de l'Irlande (sic), pays dans lequel nous avons Ballinaskellig (le rocher de Baal), Ballycastle, une des plus grande mine d'étain de l'antiquité – Que-dire de Ballinhassing jumelé avec Pleudaniel

Plaute, écrivain latin prétend que les Gaël, ethnie apparentée aux Bretons, étaient les «clients» des Phéniciens et prouve qu'il existait une étrange similitude de langage entre leurs deux peuples ,ce qui tend à montrer que certains Armoricaains seraient leurs descendants . En 1895, l'ingénieur Davy, découvrit le plus important gisement d'étain connu en France en un lieu qui portait curieusement le nom de Le Bel, hameau situé entre Nozay et Abbarez (44) la présence de « haldes », sortes de monticules d'exploitation est la preuve qu'il était connu de très haute antiquité.

Aujourd'hui, on trouve de l'étain dans les mines de wolfram de Montbeuleux (35). Fort de tous ces renseignements, nous avons curieusement retrouvé la preuve du passage de ses navigateurs antiques dans le nom de « **Roc'h ar Bel** » haut fond situé dans le nord de Beg ar Gaseg, cap voisin du phare du Paon, en plein nordet du Sillon du Talbert A cette époque le rocher émergeait et pouvait servir d'amer.

LA JUMENT -(AR GASEG)

Après avoir quitté la «Jument des Glénans » qui marque la partie occidentale du Morbraz des Vénètes dont César prétendait qu'ils avaient hérité des techniques maritimes des Phéniciens, parmi les caps représentatifs de l'influence phénicienne attestés par les chercheurs, nous avons « Penmarc'h », pointe du cheval. Cependant quand les anciens parlaient des animaux, ils s'adressaient plutôt comme dans le cas précédent des Glénans à l'élément féminin qu'à l'élément masculin.

Quand nous remontons plus au nord, nous retrouvons la « Jument d'Ouessant », ce terme parfois transformé en poulains ou en chevaux comme dans les îles cassitérides du Morbihan est le plus employé pour désigner certains amers des côtes d'Armorique.

Il faut en effet voir dans la jument, animal mythique des Phéniciens, qui la représentait sur leurs monnaies, également une consécration au Dieu Baal. C'est la raison pour laquelle nous la retrouvons près de nos côtes dans de nombreux points d'atterrissage, qui dans une lointaine origine étaient bien souvent les points de sacrifice de cet animal par ce peuple venant de la mer à la recherche des fameuses cassitérites nécessaires à la fabrication du bronze.

A l'ouest de la zone qui encadre la Presqu'île, nous avons les « Grandes et les Petites Juments » de Plougrescant. A l'entrée du Jaudy : les « C'hezec Braz et les C'hezec Bihan ». (chevaux)

Au nord, plus près du Sillon, nous avons notre jument : « la Jument des Héaux », le rocher de « La petite Jument » et le rocher Roc'h ar Gaseg à l'entrée du chenal de Pommelin.

A l'est, comme pour désigner la prolongation de la zone stannifère, près du plateau de « Men Marc'h », nous avons la « Jument de Paimpol » - « Ar Gaseg ». Aux abords de l'île de St-Rion, où nous avons trouvé de magnifiques échantillons de cassitérite cristallisée. La roche de base de cette île est le tuf kératographique de Tréguier, sa gangue est tout à fait semblable à celle de St-Day, en Cornwall. On voit que la roche a été attaquée par l'homme, le filon part d'ailleurs sous la mer. Au moyen-âge, l'épuisement de ce dernier avait conduit les ducs de Bretagne à importer leur minerai d'Angleterre pour la fabrication de leurs canons.

Tous ces lieux, sont-ils les derniers témoins de ce peuple d'hardis navigateurs antiques qui d'ailleurs abandonnèrent les côtes d'Armorique pour celles d'Albion infiniment plus riches en minerai que les nôtres ?

Certains géographes prétendent même qu'ils firent le tour de l'Afrique et atteignirent l'Indonésie où un lieu porte depuis le nom de Malacca, aujourd'hui l'un des premiers producteurs d'étain du monde. En souvenir du Malaga espagnol, ancien comptoir de l'étain dans l'antiquité.

Robert MOULY

Bibliographie : Les Phéniciens sur les côtes de Loire Inférieure et aux Îles Cassitérides.
Colonel Balagny - Société Archéologique de Nantes - 1934
Société d'Emulation des Côtes d'Armor - (5) 1867 -
Association Bretonne - 1903 -1910 -1912 - 1913- Commerce à l'époque celtique.
A D - 3 bi art. 419 . Les Cassitérides
- Carte géologique -171- Tréguier - VII/14

- Les cahiers de la Presqu'île N°9- page 42 -

4-Le Port de Lézardrieux

Le Port de Lézardrieux, fierté de chacun des Lézardriviens et des amoureux du Trieux, est une Perle dans son écrin au fond de l'estuaire parfois éclairé par cette lumière diaprée exceptionnelle, parfois voilé de brume à l'automne naissant. Mais, si chacun de nos jours peut goûter ce plaisir de voir les voiles blanches des bateaux de plaisance, les voiles rouges ou bises des vieux gréements qui font la joie des visiteurs, le port a son histoire depuis Richelieu et Vauban (venus à Lézardrieux à plusieurs reprises 1633-1703) en passant par Napoléon III qui voulait en faire un port de guerre et jusqu'en 1973 où le port devient port de plaisance, il a connu le commerce.

Depuis 1895 avec l'arrivée du chemin de fer, les municipalités successives ont « construit » petit à petit ce port.

En 1895, le souhait de la Municipalité était qu'un tronçon de la ligne de chemin de fer Guingamp-Paimpol vienne desservir un quai « en eau profonde » qui aurait pu être construit à Coat Mer par la Marine.

En 1901, rétablissement d'un emploi de Maître de Port dû au développement du commerce et des travaux envisagés par la Marine

En 1907, il est demandé la transformation et l'amélioration du quai qui s'avèrent nécessaires car le commerce des pommes de terre augmente d'année en année.

En septembre 1907, le Ministre des Travaux avait admis le principe de la construction d'un quai à charge pour la Commune d'une participation du tiers de la dépense.

En 1908, la Commune n'ayant pas les ressources budgétaires, se tourne vers la Chambre de Commerce, cette dernière pouvant amortir la dépense avec une taxe de tonnage pour les marchandises embarquées ou débarquées (on émet même le montant de cette taxe de 0,25 à 0,30 F.). La même année, le Conseil Municipal vote le budget (le tiers de la dépense globale) pour la construction d'un quai. Les Ponts et Chaussées demandent à la Commune un emplacement de 30 m² environ sur le terrain communal, face au quai pour y établir une cabine en bois devant servir de bureau au Surveillant du Port (l'ancêtre du Bureau du Port !)

En 1911, la Municipalité confirme sa délibération relative à la transformation et à l'amélioration du quai et maintient à 1.333 F. la participation financière de la Commune.

- Les cahiers de la Presqu'île N°9- page 43 -

La Grande Guerre est passée avec son lot de misères et de détresses, mais il faut relever la tête, la vie reprend son cours, et, en 1920 intervint un événement qui aiguillonna nos édiles. Tréguier osait demander la création d'un Port en eau profonde, voici relatée ci-après la délibération complète du Conseil Municipal de la Commune de Lézardrieux du 18 avril 1920 et nous percevons bien, à la lecture de ce compte-rendu de séance, toute la fierté des Lézardrieviens pour leur Port et la situation privilégiée de celui-ci.

« Considérant que le projet en création d'un port en eau profonde à Tréguier constitue un défi au bon sens, attendu que Tréguier n'a pas d'eau à basse mer et qu'il n'y a aucune rade sûre à l'entrée de la rivière permettant le stationnement des navires.

« Considérant que l'exemple de Pontrioux prouve surabondamment qu'il est absurde de barrer complètement une rivière et que c'est le moyen le plus radical pour amonceler la vase.

« Considérant que Tréguier est déjà très envasé même avec ses courants libres et qu'il faudra en permanence voter des crédits pour draguer la vase qui s'accumulera derrière le barrage.

« Considérant que Lézardrieux est un port en eau profonde connu de tous les navigateurs pour son accès facile à toute heure de la marée, et sa sécurité.

« Considérant qu'il ne lui manque que des quais et une voie ferrée pour devenir un port de commerce de tout premier ordre.

« Considérant que Lézardrieux est le Chef-lieu de canton de cette presqu'île si réputée pour ses exportations de primeurs.

« Considérant que les frais de construction des quais à établir ne s'élèveraient pas au chiffre de 14 millions prévus pour Tréguier.

« Considérant qu'une consultation, de toutes les associations maritimes prouverait que seul sur les côtes nord de la Bretagne, Lézardrieux est le port où les mouvements de bateaux ne seraient pas tributaires de la marée.

« Considérant que le choix de Lézardrieux comme port de ralliement pour les convois de commerce pendant la guerre prouve que le port offre des avantages que l'on ne trouve pas ailleurs. « Protestons énergiquement contre l'aménagement d'un bassin à flot à Tréguier et demandons que les crédits sollicités pour ce port soient affectés à Lézardrieux, seul port digne de ce nom dans les Côtes du Nord. »



LEZARDRIEUX – L'embarquement des pommes de terre

Et sur sa lancée, le 10 mai 1920, le Conseil Municipal réuni en séance extraordinaire s'engage à participer aux dépenses qui lui incomberaient pour l'amélioration du Port de Lézardrieux et demande qu'une commission compétente vienne sur place pour étudier la question.

Dans les années 1924 à 1929, le trafic du Port augmente notamment avec le commerce des pommes de terre, et le souhait est que le tonnage se maintienne aux alentours de 5000 T pour faire face aux charges annuelles et notamment à la réfection des quais.

L'année 1927, il est constaté après la saison des pommes de terre que le Port est dans un état lamentable, les pierres de bordure de la digue sont entièrement descellées sur presque toute la longueur, plusieurs blocs de granit ont basculé pendant la saison et ont été remontés avec les « moyens du bord ». Les blocs gênent l'accostage des navires, plusieurs pieux ont été décapités, leur remplacement par des boucles est d'une extrême urgence pour l'amarrage des usagers. Le Port est trop restreint pour le commerce de l'époque (7720 T), des usagers ont dû, pour cause de manque de place, détourner plusieurs steamers et leur cargaison vers Paimpol et Tréguier ! L'état du Port est tel que, M. THEREZIEN, Conseiller Municipal et Pilote à Lézardrieux écrit en 1928 à M. le Maire :

« J'ai l'honneur de porter à votre connaissance qu'étant membre de la Commission des Travaux, je désirerais si possible, prendre connaissance du cahier des charges des travaux du Port.

Étant au courant journallement de la façon dont s'effectue le travail ainsi que des tracés et plans, j'en déduis et ai le regret de constater que nous n'aurons même pas une longueur suffisante à ce nouveau quai pour recevoir un vapeur de 45 à 48 m dimensions des navires effectuant les voyages de primeurs.

J'insiste également sur ce qui se produira au quai principal de 36 m en construction, le navire que l'on y placera aura l'arrière qui débordera d'une quinzaine de mètres ce qui empêchera un autre de se mettre à poste du quai de 18 m.

Résultats : grosse dépense, grande surface de terre-plein au bout du môle actuel, mais comme place à quai rien que des tronçons trop courts et de ce fait, amélioration insuffisante et difficultés d'amarrages. J'émet donc le vœu suivant (et j'ose espérer que vous et les collègues du Conseil Municipal voudront bien m'appuyer) que d'extrême urgence les 12% de rabais accordés par l'adjudicataire et une part de la somme allouée pour les imprévus soient employés à allonger dans la mesure du possible le quai de 36 m prévu, ce qui permettrait d'utiliser celui de 18 m et par conséquence d'avoir au préalable deux places pour la campagne de pommes de terre.

J'expose que les péages répondent largement pour faire face aux annuités et que la commune s'est engagée à combler en cas d'années déficitaires.

Je vous mets donc en garde contre ce qui pourrait se produire, vous priant, Monsieur le Maire, et si nous sommes tous bien d'accord, de vouloir bien transmettre notre réclamation très fondée, et alors qu'il en est encore temps, aux autorités compétentes afin que satisfaction nous soit donnée, il y va de l'intérêt général.

Le Conseil, après avoir délibéré, reconnaît l'exactitude de l'exposé de M. THEREZIEN et demande instamment et à l'unanimité que le vœu émis soit pris en considération et que satisfaction soit donnée.

L'été 1929, après plusieurs réclamations justifiées des exportateurs qui protestent contre la mauvaise volonté des autorités compétentes de la remise en état du quai de 36 mètres, promesse de travaux faite par M. L'Ingénieur du Service Maritime, le Conseil Municipal constate et signale une fois de plus :

... la mauvaise foi apportée à ce travail en exposant qu'une perforeuse a été envoyée sur les lieux ; cette machine, après avoir travaillé plusieurs jours au dérochement d'une partie de ce quai, a été enlevée brutalement le 8 de ce mois (juin 1929) alors que quelques journées de plus eussent suffi pour rendre tenable la place si souvent réclamée.

« Dans la situation actuelle, nous avons essayé d'y placer un vapeur mais le fond étant plus dur et plus élevé en bordure de quai, qu'à l'extérieur, ce navire a ripé à marée basse, de plusieurs mètres, et même des blocs de roche ont été découverts à la partie avant. Résultats : aucun capitaine de navire ne veut plus s'y placer ce qui fait qu'en mortes eaux nous sommes réduits à une

seule place, le tonnage des bateaux employés dans notre port ne permettant plus de les mettre à couple. Plusieurs vapeurs ont été et seront détournés sur les ports voisins pour cause de manque de place ; les exportateurs vu le sacrifice consenti, méritent bien que l'on s'occupe un peu de leur donner les moyens de travailler d'une façon à peu près convenable.

En résumé, notre tonnage devant souffrir du fait d'inertie, le Conseil Municipal proteste :

1°) - Contre le sursis accordé à l'adjudicataire desdits travaux, sursis cause de tout le mal, attendu que les quais et le dérochage eussent été complètement terminés si les travaux avaient été commencés en temps voulu
2°) - La Commune de Lézardrieux s'étant engagée à verser le complément en cas de déficit aux péages fait des réserves vis-à-vis de la Chambre de Commerce si la rentrée est insuffisante au paiement de l'annuité attendu que l'on fait tout ce que l'on peut pour chasser notre clientèle.

De 1930 à 1934, la Commune se bat contre un déficit des taxes de péages dû à la désertion des bateaux vers les ports voisins faute de places, et de nombreux travaux à effectuer sur les quais, en attirant l'attention du Préfet sur les fissures qui se produisent au nouveau quai et qui menacent de s'aggraver. (La responsabilité de l'Entreprise ayant effectué les travaux en 1929 étant responsable des travaux pendant 10 ans).

Il est demandé au Préfet de porter à 60 ans au lieu de 30 ans l'amortissement de l'emprunt à seule fin de répartir la quote-part du déficit sur les générations futures.

Le déficit quasi chronique des taxes de péages est dû pour une bonne part à l'interdiction d'importer des pommes de terre en Angleterre et d'un trop grand optimisme sur les affaires à venir.

De 1934 à 1941, le Conseil Municipal a sollicité le Conseil Général pour le versement de subventions pour combler les déficits de taxes de péages (pour l'année 1934, les exportations de primeurs ayant, en cette année, été pratiquement nulles : 88 T seulement contre 7720 T en 1927). En 1936, le Conseil Municipal donne un avis favorable à la modification de la convention passée entre le Département et la Commune le 2 mai 1935 au sujet de la participation du Département à l'amortissement d'un emprunt contracté pour déficit des taxes de péages au Port de Lézardrieux.

Durant la période sombre de la Deuxième Guerre Mondiale, le Conseil Municipal a été remplacé par une délégation spéciale jusqu'au 18 novembre 1944.

Le Port a été l'objet de bien des événements qui sont encore présents dans bien des mémoires de Lézardrieux (évasion de la Horaine pour rejoindre l'Angleterre, bombardements multiples, base de la Kriegmarine, etc...)

Le 18 novembre 1944, le Port a été démoli par les Allemands et le Conseil Municipal souhaite qu'il soit reconstruit le plus vite possible et qu'il soit reconstruit en eau profonde.

Dans sa séance de janvier 1945, le Conseil Municipal fait remarquer qu'il existe dans le Port de Lézardrieux un chaland allemand coulé, contenant environ 400 T de charbon récupérables au moyen de gabares munies de bennes à crapaud, existant dans la région et demande qu'une expérience soit tentée et pense qu'elle sera concluante. Ce charbon serait de la plus grande utilité dans un pays dépourvu de bois et de tout combustible.

Réunion du 10 mars 1945, le Conseil Municipal considérant :

« a) que les quais de Lézardrieux ont été détruits par les Allemands au mois d'août 1944,

« b) que la privation de Port dans la Presqu'île de Pleubian à Lézardrieux est très préjudiciable aux intérêts de la Commune et de toute sa région

« c) que les quais de Lézardrieux ont permis en grand l'exportation des primeurs vers l'Angleterre principalement ; que dans l'état actuel du Port tout trafic est impossible.

« d) que l'estuaire du Trieux et la profondeur de l'eau à Lézardrieux offrent des possibilités d'accostage à toute heure de marée, cas unique entre Cherbourg et Brest ; que les possibilités de ce port ont été très bien comprises pendant toute la durée de l'occupation par la Marine Allemande qui en a fait un usage constant ;

demande la construction d'un Port en eau profonde.

Fin 1945, compte tenu des dépenses très importantes de la construction d'un quai en eau profonde, la Commune devant supporter les 2/3 du montant des travaux (environ 40 millions), une telle dépense, sans aucune recette en contrepartie, n'est pas possible et compte tenu aussi de la situation qui ne paraît pas se modifier, soit par l'établissement d'une voie ferrée ou d'un autre aménagement qui permettent l'espoir d'un développement futur du Port, les Conseillers « regrettant sincèrement de priver le pays d'un de ses meilleurs ports ;

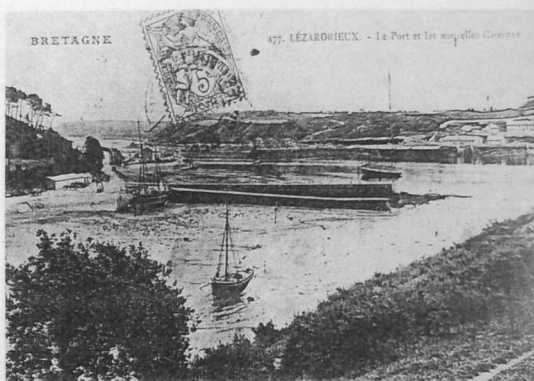
« Constatant donc que prolonger l'attente d'une réalisation plus que problématique risque de priver, pour un temps indéterminé les usagers habituels du quai de Lézardrieux des facilités auxquelles ils ont droit.

« Demandent que la solution de la remise en état du quai dans lequel il se trouvait à la veille de sa destruction par les Allemands soit adoptée et que les travaux de réfection qui sont tous à la charge de l'Etat soient entrepris de toute urgence.

« font confiance à Monsieur l'Ingénieur en Chef dans la réalisation de ces travaux ».

Le 11 janvier 1946

« Le Conseil Municipal considérant que la grande défectuosité de l'ancien quai résultait de l'étroitesse du vieux môle qui mesurait 3m20 de largeur utile, émet le vœu que la reconstruction du vieux port qui est envisagée nous donne une jetée de largeur suffisante pour permettre un agrandissement ultérieur du Port »



Le port et les nouvelles casernes



Les perdrix et la rivière

EXPOSE SUR LA RECONSTRUCTION DU PORT PAR LE CONSEIL MUNICIPAL DEBUT D'ANNEE 1946

....En 1929-1930, le môle étant devenu insuffisant, il fut procédé à son agrandissement par la construction sur 2 faces du rocher qui se trouve à l'extrémité de la jetée des 2 quais à angle droit, l'un de 36 m l'autre de 18 m. Par mesure d'économie, le quai avait été fermé de voûtes de 5 m d'ouverture, de 0m80 de flèches reposant sur des piles de 2 m de largeur. Le mur en retour n'avait que peu d'épaisseur, sa démolition ayant été envisagée en cas de constructions de nouveaux quais.

Le projet que nous présentons tient compte des inconvénients présentés par l'ancien quai et des possibilités offertes par la situation géographique de Lézardrieux pour la constitution d'un port de pêche.

Le nouveau quai aurait 45 m de large et instituerait un terre plein sur lequel pourraient être établis de chaque côté d'une voie centrale, des magasins pouvant avoir 8 à 10 m de large permettant ainsi une manutention rapide des opérations commerciales...

Le quai aurait une longueur de 180 m environ supprimant ainsi l'inconvénient de 1930 à savoir l'échouage des navires le long des quais sur un fond rocheux. Les dimensions données du môle rendraient minimales les dépenses de déblaiement en englobant dans sa surface tous les déblais de l'ancien quai.

Le môle serait constitué par une partie insubmersible de 35 m de largeur, il lui serait accolée une cale submersible sur toute sa longueur Ouest qui aurait 10 m de largeur permettant ainsi différentes manœuvres de véhicules. Cette cale se composerait d'un palier de 90 m de longueur et d'une rampe de 90 m inclinée ...

....En modifiant légèrement le lit du ruisseau du Prostern, on entretiendrait les profondeurs du droit de la cale et en d'échouage les navires gîteraient sur l'appontement conservant ainsi leurs stabilités. Les quais seraient constitués, partie avec la pierre de taille des anciens quais récupérée, partie en béton armé. Le remblai pourrait provenir des découvertes des carrières environnantes au nombre de 3. La carrière de Kermenguy à 500 m, les carrières de Camarel à 1 km 500. Il ne nous semble pas que les propriétaires de ces carrières demandent indemnité pour l'enlèvement de ces déblais qui sont une gêne pour l'exploitation. Ces remblais caillouteux seraient placés le long des quais. Il existe d'autres

remblais argileux à proximité immédiate du port, l'enlèvement de ces déblais permettrait, étant donné que les maisons qui les séparent de la route sont à détruire, de les reconstruire en retrait et de permettre ainsi un élargissement de la voie face au môle.

Le projet réserve aussi un agrandissement éventuel du Port, par l'allongement du môle jusqu'à la côte et la construction de quais en eau profonde. L'extrémité sud, comme le mur en retour des quais construit en 1930, pourrait être de peu d'épaisseur.

La Côte Nord de la Bretagne est peuplée de pêcheurs qui doivent s'expatrier soit dans le Golfe de Gascogne, soit dans le Nord, beaucoup d'armateurs de

chalutiers y habitent aussi, tous désireraient qu'un port de pêche y soit créé. Entre Cherbourg et Brest – seul le port de Lézardrieux permet aux navires même de tonnage assez important, d'y entrer à toute heure de marée. Il serait intéressant que quelque ouvrage y soit construit.

Le Conseil municipal donne son approbation au rapport ci-dessus présenté par l'Ingénieur de TPE et demande qu'il soit pris en considération par l'autorité compétente et que les travaux demandés soit exécutés dans le plus bref délai possible.

Le 15 juin 1946 :

Le Maire expose au Conseil la nécessité de couvrir la Commune des frais futurs de la reconstruction du quai, entièrement démolé par les Allemands le 15 août 1944...

Le 20 juillet 1946, « le Conseil prend une délibération pour que les Travaux concernant le Port de Lézardrieux soient effectués dans les plus brefs délais et que le Port soit remis dans le même état qu'antérieurement, sans modifications, décisions prises à l'unanimité du Conseil. »

En fin d'été 1946, la délibération de juillet est maintenue toutefois, il est demandé à l'Ingénieur en Chef que, si dans les limites des crédits qui pourront être accordés pour les travaux de reconstructions, soient envisagées certaines modifications qui pourraient réserver l'avenir en vue de l'extension ultérieure du Port

- Les cahiers de la Presqu'île N°9- page 52 -

Séance 24 avril 1948 : Le Maire fait part au Conseil de l'entretien qu'il a eu avec l'Ingénieur en Chef pour la reconstruction du Port

Considérant qu'une décision gouvernementale interdit d'entreprendre durant l'année 1948 toute reconstruction dans les ports – Considérant que de tous les ports sinistrés du département celui de Lézardrieux est le seul qui n'ait pas été remis en état, fait confiance à M. l'Ingénieur en Chef pour que les crédits nécessaires à la reconstruction du port soient retenus pour l'année 1949 et remercie ce haut fonctionnaire de la décision qu'il a prise de faire parvenir dans le plus bref délai à la Direction des Ports, les plans déjà tout préparés pour la réalisation des travaux à entreprendre. Met une fois de plus l'accent sur le déséquilibre qui existe entre les grandes possibilités de l'estuaire et du cours inférieur du Trieux et les quelques mètres de quai qui constituent le port actuel.

En octobre 1948, il est demandé au successeur de l'Ingénieur en Chef de prendre en compte la promesse faite. Le Conseil « souligne la présence dans les eaux du Trieux de nombreux yachts étrangers, présence qui se prolonge en ce moment même et précise que la beauté de l'estuaireattirerait un nombre bien plus considérable de touristes français et étrangers si le quai était remis en état. »

De ces toutes dernières délibérations, nous voyons apparaître la notion de tourisme, de plaisance, les travaux de remise en état ont été très longs, le commerce s'épuise peu à peu ou prend des routes différentes et il faudra attendre 1973 pour que le Port devienne plaisance et attire les touristes par la beauté du Trieux et de la Presqu'île.

Marie-France RICHARD

(Sources : archives municipales)

- Les cahiers de la Presqu'île N°9- page 53 -

5 - Le naufrage du «Pourquoi-pas ?»

La nouvelle arriva sur les ondes comme un coup de canon, sans même attendre que les familles en soient officiellement informées, le 16 septembre 1936, dans son bulletin d'information de 22 heures, la radio annonçait le dramatique naufrage du "Pourquoi-pas ?".

Le soir même au cinéma « Le grand cercle » à Aix-les-bains, madame CHARCOT et sa fille assistaient au spectacle quand brusquement les lumières s'éteignirent et d'une voix mal assurée le projectionniste annonça aux spectateurs : Mesdames et Messieurs, nous nous excusons d'interrompre la projection du film, mais une terrible nouvelle vient de nous parvenir, le navire explorateur "le Pourquoi-pas ?" du commandant CHARCOT s'est perdu corps et biens ce matin sur la côte ouest de l'Islande. Un grand silence suivit cette information et alors que la lumière revenait, deux femmes éplorées quittaient précipitamment la salle : l'épouse du Cdt CHARCOT sanglotait alors que la plus jeune tentait en vain de l'apaiser. L'ouvreuse qui connaissait les deux femmes pensa que l'opérateur aurait pu annoncer moins brutalement la triste nouvelle, mais comme il ignorait la présence des deux femmes, il avait cru bon d'annoncer le naufrage, vu que le commandant CHARCOT était très connu dans la ville.

A Kéridy, dans les Côtes du Nord, le scénario était différent. La famille LE CONNIAT veillait autour du poste de TSF. Une pièce de PAGNOL, un peu légère était programmée après les informations, Mme Le Conniat décida donc d'envoyer tout son petit monde au lit et pour couper court à toute protestation elle éteignit la radio à 21h45. Les voisins qui avaient écouté les informations vinrent roder autour de la maison, mais ne voyant aucune lumière, décidèrent de rentrer chez eux et d'accorder ainsi une soirée de répit à la famille endeuillée.

Au matin du 17 septembre, Madame OLLIVIER, l'épouse du maire était chargée d'annoncer la nouvelle, mais cette épreuve était au dessus de ses forces, pour se redonner du courage elle fit appel à Clémentine LE PAGE, la bouchère, qui voulut bien l'accompagner. Comme elles approchaient de la maison, elles virent le jeune Alexis qui en sortait.

- Où vas-tu mon petit ?
- Prendre l'Ouest-Eclair, chez le père QUERE
- Non reviens, il ne faut pas y aller !

Les deux messagères ramenèrent l'enfant vers la maison et lui demandèrent d'attendre un peu « On a quelque chose à dire à ta mère, mais rassure-toi, ce ne sera pas long ». C'est ainsi que Madame LE CONNIAT apprit la triste nouvelle.

Un peu plus loin, de l'autre côté du Trieux, la famille EVEN qui habitait L'ARMOR-PLEUBIAN, près de l'école, ne possédait pas de poste de radio. Elle ne sut donc pas ce soir là, que son fils Désiré venait de disparaître, englouti dans les eaux froides islandaises. Son frère Albert, avait eu son brevet élémentaire en 1933 et depuis il avait trouvé un emploi de secrétaire de mairie à PLEUBIAN. Le matin du 17 septembre, il se rendit à son travail comme d'habitude, de son petit pas pressé, sans se douter de la nouvelle écrasante qu'il allait apprendre sous peu. A peine était-il installé derrière son bureau pour expédier les affaires courantes qu'il vit entrer Louis MAHE (le père de notre maire actuel). Il était tout essoufflé et son air gêné ne présageait rien de bon.

-Mon pauvre Albert, je vois que tu n'es pas au courant du drame qui s'est passé hier. La radio nous l'a annoncé dans la soirée. Le "Pourquoi-pas ?" a sombré corps et biens. Il serait bon que tu rentres chez toi pour annoncer à tes parents la terrible nouvelle.

Mis au courant du drame qui venait de s'accomplir le maire Pierre BERTHOU ne fit aucune difficulté pour laisser Albert rentrer chez lui. Avec ménagement, il mit ses parents au courant du naufrage qui avait eu lieu la veille. Bien sur, il ne put fournir aucun détail, mais la cruelle vérité était là : Désiré, leur cher fils ne reviendrait plus. Au cours de l'après-midi, le premier adjoint Ernest PARANTHOEN accompagné de LE FORESTIER, conseiller municipal de L'Armor vint annoncer officiellement le décès de leur fils.

LE NAUFRAGE

Construit en 1908 à St-SERVAN par François GAUTIER, le Pourquoi-pas ? : 42,58 m sur 9,49 m au plus large, tirant d'eau : 4.80m, avait donc 28 ans en 1936. Un âge qu'il n'accusait pas, du moins en apparence, car au cours de sa récente campagne de 1935 le navire avait déjà montré quelques défaillances et sa machine de 450 CV (auxiliaire de la voilure) donnait elle aussi des signes de fatigue. Il était muni d'une hélice en acier.

« Le navire comme moi se fait vieux, écrivait CHARCOT à un ami en janvier 1936. Nous allons tous les deux prendre nos invalides. C'est mon

dernier voyage car il est de plus en plus difficile de réunir les fonds pour mener à bien pareille entreprise ».

Mais pour cela CHARCOT avait besoin d'un officier pour remplacer à bord du POURQUOI-PAS ?, le commandant CHATTON. Il choisit LE CONNIAT Joseph né en août 1884 aux abords de PAIMPOL : d'abord matelot d'Islande à 16 ans, officier des équipages en 1929, et bientôt trois galons, instructeur sur l'Armorique. C'est en 1931 alors qu'il était affecté à la direction du Port de Brest qu'il devait rencontrer CHARCOT. A bord, un équipage de trente deux hommes (dont trente bretons) particulièrement choisi par le Cdt LE CONNIAT. Parmi eux, le Quartier-Maître, maître d'hôtel Désiré EVEN né à LANMODEZ le 2 décembre 1911. La mission scientifique qui entourait le docteur CHARCOT se composait des savants : PARAT, DEVAUX, LARRONDE, JACQUIERT et BADEVIL, le peintre cinéaste.

Parti de SAINT-SERVAN le 16 juillet 1936, son départ pour le GRAND NORD constituait pour les riverains et les touristes de la Côte d'Emeraude l'une des fêtes de l'été. Le navire après une traversée mouvementée n'avait trouvé le GROENLAND qu'avec plusieurs jours de retard. A Cap DAN où elle venait d'hiverner, la mission Paul Emile VICTOR (cinq techniciens, vingt six esquimaux, trente chiens, plus le matériel) avait embarqué à bord du Pourquoi-Pas ?, pour se rendre, plus au nord au fjord inexploré du KANDERLUGJSUATSIK. Le 11 avril 1936, CHARCOT et VICTOR s'étaient quittés là. Ils ne devaient plus se revoir. Le navire explorateur poursuivait sa route vers la terre de JAMESON. « Nous passons des fjords où jamais bateau n'a encore navigué, écrivait LE CONNIAT à son épouse, et je t'assure que c'est assez inquiétant. Il suffirait d'un simple caillou pour y laisser le navire. Ici les cartes ne comptent pas ».

Le 13 août, une tempête le rabattait sur le nord de l'Islande aux abris d'ISIAFJORD. On profitait de cette escale forcée pour remplir les soutes à charbon. Ce n'est que le 21 que le Pourquoi-Pas ? put reprendre la mer vers les éperons du GROENLAND car il fallait coûte que coûte fouiller les Fjords, sonder les fonds, inventer des seuils à franchir, souvent entre deux parois étroites « des chenaux pas plus larges que l'écluse de Saint-Malo dirait CHARCOT, sans compter les icebergs qui menacent dangereusement la bonne marche du navire. Et LE CONNIAT de préciser : Arrivé dans un Fjord profond, un vrai cul-de-sac et tout aussi noir! Aucune

clarté. Les instructions nautiques n'en causent pas. Voilà tous les renseignements dont je disposais pour conduire le bateau dans de tels trous. Sans compter les icebergs en dérive « Quel effet dans la brume, ces masses énormes plus hautes que la mature ».

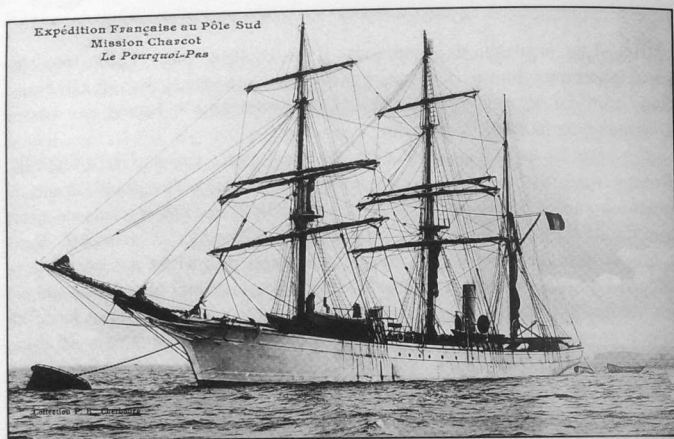
Le 29 août marquait la fin de la mission : cap sur REYKJAVIK. Bonne brise du Nord-Est. Le dimanche 30, le navire file grand large, la machine ronronne au ralenti lorsque vers 22h45 les mécaniciens de quart donnèrent l'alerte. Un coup de grisou venait d'ébranler la chaudière. Nous n'étions plus qu'un voilier. L'avarie cependant ne mettait pas en cause la sécurité du navire, mais à l'aube le temps vire au calme plat. Le bateau est immobilisé. Alimenté par la dynamo de secours la radio du bord lance un appel angoissé : Message reçu répond la terre, l'avion danois « L'ours Blanc » fait route vers vous. Cela n'est pas du goût de l'équipage qui n'aime pas être remorqué. Et pendant que l'avisio traîne vers REYKJAVIK, sur une mer de nouveau formée le Pourquoi-Pas ?, LE CONNIAT marmonne « Il y a de quoi être dégoûté à jamais de la mer comme des bateaux ».

Immobilisé en attendant que la chaudière soit remise en état, CHARCOT et LE CONNIAT se plaignaient de voir traîner en longueur la réparation de l'avarie. Le 9 septembre, les travaux étaient enfin terminés mais l'ingénieur islandais n'accorderait sa garantie tant que la chaudière n'aurait pas été éprouvée cinq jours à 4 kgs au-dessus de son timbre.

CHARCOT se plaignait de ce contretemps. « La robinetterie accusait de légères fuites, mais on aurait pu partir. De son côté LE CONNIAT confiait à son épouse : ce n'est pas mon avis de partir le 15. Je voudrais partir dès dimanche (le 13) et nous le pouvons. Il est grand temps de descendre vers le sud. Nous ne ferons plus cette traversée sans recevoir une bonne secousse ou deux peut-être... Qui sait ? »

Le 15 à 13h00, le Pourquoi-Pas ? larguait les amarres, la météo annonçait « mer belle et temps maniable ». Hélas quelques heures plus tard la chute à pic du baromètre annonçait le cyclone. Le Cdt donnait l'ordre de mettre le cap sur REYKJAVIK pour se mettre à l'abri.

Mais le vent devenait de plus en plus violent et les vagues d'une hauteur prestigieuse travaillaient la coque qui craquait douloureusement. La grêle faisait son apparition et réduisait considérablement la visibilité. Le bris de l'antenne radio, vers minuit, n'arrangeait pas les choses.



Monument en Islande commémorant le naufrage

Nous laissons à GONIDEC, le seul rescapé du naufrage le soin de raconter les derniers instants du "Pourquoi-pas ?".

« Les journaux racontent des choses invraisemblables! Je vais vous dire la vérité. Non, le naufrage n'était pas du à l'explosion d'une chaudière rafistolée ! Les travaux de REYKJAVIK avaient été correctement effectués. La machine était vieille, mais on la traitait avec ménagement. Elle n'avait manqué du reste, qu'après le premier choc contre les récifs et seulement à cause de lui. Le navire faisait route sur REYKJAVIK pour se mettre à l'abri, mais la violence croissante et la direction de l'ouragan interdisaient ce refuge. Force était donc de composer avec lui et de rechercher à la machine, un abri plus au nord. Il y en avait deux: HVALFJORD et BORGARDFJORD. Mais comment prévoir qu'à l'heure où le bâtiment parviendrait à la hauteur de ces refuges, la violence des éléments déchaînés empêcherait de les embouquer. Une demi-heure avant le sinistre le vent accusait force 12.

A cinq heures du matin, le Commandant m'a demandé d'aller prendre une carte dans l'abri de navigation. C'est de là que j'ai entendu, venant de la passerelle, un grand cri. Je me suis rendu compte que nous étions au milieu de rochers à fleur d'eau. Le temps très bouché nous les avait cachés jusqu'alors. Le Commandant essaie de les éviter. Au cours de cette manœuvre, le premier maître LE GUEN est emporté. A 5H15, le navire talonne. La vapeur fuse. La chaudière est devenue inutilisable. Tout le monde sur le pont ! Ordre de capeler les ceintures de sauvetage.

Après avoir vainement tenté de recourir aux voiles, l'équipage a établi la brigantine, puis LE CONNIAT ordonne de mouiller, il n'y a plus d'autre choix avec un navire ingouvernable. Hélas! Le guindeau démoli ne permet plus de « bosser ». Il faut laisser filer jusqu'au bout plus de cent brasses de mailles. Mais avant que les chaînes ne soient raidies le navire se fracasse sur les rochers et prend de la gîte. Ordre est donné de mettre les doris à l'eau (vers 6 heures) mais qui peut croire à l'efficacité de cette ultime manœuvre. CHARCOT délivre alors la mouette apprivoisée qui s'envole vers son salut. Mes pauvres enfants s'écrit-il en accomplissant ce geste.

A l'heure où le Pourquoi-Pas ? meurt disloqué sous les pieds de son équipage, le professeur PARAT, maître de conférence à la SORBONNE s'écriera : « Commandant ! Vous n'avez pas votre ceinture de sauvetage » -

« Ça ne fait rien, répondra LE CONNIAT, ça ne fait rien docteur, cela n'a plus d'importance ».

LE RESCAPE

Après une dure journée de labeur, le père KRISTIAN THOROLFSSON s'endormit paisiblement dans le grenier de la ferme à STAUMFJORD, petit village perdu dans les échancrures occidentales de l'ISLANDE. C'était le 16 septembre 1936, j'avais 18 ans et je dormais comme un loir, sans me soucier de la tempête qui soufflait au-dessus de ma tête. Pour une raison que je ne saurais expliquer, peut-être un coup de vent plus brutal que des autres, je me suis réveillé une heure plus tôt que d'habitude. Impossible de rester au lit. Après avoir avalé un thé brûlant, je décidais non sans mal, mon patron GUDJON SIGURDSSON à m'accompagner vers l'océan. Mon instinct me disait que quelque chose d'anormal se déroulait dans les parages. Sous la tornade nous avançons péniblement en courbant le dos pour laisser moins de prise au vent qui se jouait de nous et nous giflait le visage. Pas à pas, nous approchions du rivage. Non convaincu du bien fondé de cette sortie d'inspection, SIGURDSSON dégoulinant de pluie cria dans le cornet de ses mains qu'il n'y avait rien à voir ici. Mais une silhouette confuse attirait mon regard à deux milles devant nous vers le caillou de HNOKKI. Braquant ses jumelles vers l'endroit indiqué GUDJON aperçut un trois-mâts barque qui se déchirait. Lorsque nous l'avons aperçu, c'était, je crois juste au moment où le navire a heurté le récif. D'abord tout à fait hors d'eau, il est venu brutalement à l'écueil. Puis il s'est immobilisé et a commencé à sombrer. Des débris déjà valsaient entre les mats à demi submergés – des épaves gagnaient le rivage, mais KRISTIAN était persuadé que tout l'équipage avait péri. Dans le champ brouillé de ses mauvaises jumelles, il ne distinguait pas grand chose, pourtant une échelle flottante attirait son attention. Qu'est-ce que c'est, je sursaute ! Il y a quelque chose de vivant sur cette échelle. KRISTIAN THOROLFSSON attendit, Cœur battant l'approche de l'échelle pour être sûr du lieu où s'échouerait l'épave. Quand il n'eut plus de doute qu'elle échouerait à HOLLOVER, il courut vers cette crique en glissant sur les pierres qui se dérobaient sous ses pas et qui risquaient à tout instant de le faire tomber sur ce sol instable. L'épave venait à lui. Il ne s'était pas trompé ! Couché contre elle, roulant, basculant avec elle, tantôt dessus, tantôt sous elle selon les fantaisies du ressac : un corps



CHARCOT et sa mouette



GONIDEC et ses sauveteurs

vivait sur cette échelle. L'homme était conscient. Il a lâché prise quand il m'a vu et soutenu par sa ceinture, il s'est laissé porté par les flots. J'ai attrapé sa main, une vague m'a pris. Une autre m'a englouti.

Nous nous sommes agrippés et laissé aller jusqu'au fond de la crique, il y avait là des débris de bois. Cela nous a sauvé parce que ce bois a amorti notre contact avec la terre ferme. Autrement nous aurions été assommés contre les rochers. Je me suis accroché à un bloc et avant que la vague suivante nous ait attaqués, j'ai traîné le naufragé au sec. Il était très fort et très lourd quoique de petite taille. Je me suis agenouillé près de lui. Je ne comprenais pas ce qu'il murmurait. J'étais épuisé.

Une demi-heure après, flanqué de KRISTIAN et de SIGUDSSON l'étranger passait le seuil de la ferme. Quand il a vu la maison il a crié de joie, il a essayé de marcher seul. La bonne maman JONASDOTTIR allait l'habiller d'épais lainages, le requinquer du peu de cognac, qu'elle cachait de ses hommes dans le bahut depuis la levée de la prohibition. Elle approcha du four le divan sur lequel l'inconnu délirait, rires et sanglots mêlés.

Dès le lendemain 17 septembre notre consul procédait, avec précaution, à l'interrogatoire du survivant. Il s'appelait Eugène GONIDEC de TREBOUL, maître-timonier à bord du « Pourquoi-Pas ? ». Il se souvenait du naufrage. Pas de tout, mais jusqu'au moment où il avait croché cette échelle de coupée arrachée à ses saisines. Il avait nagé vers elle en compagnie du quartier-maître mécanicien LE PERSON. Ils apercevaient la terre et même une maison. Saisi par le froid LE PERSON était devenu violet, il criait les bras levés après avoir lâché prise et fut englouti par les flots. Ses souvenirs s'arrêtent là, rien des islandais, ni de la ferme, ni du cognac qui lui avait réchauffé le sang.

Le 8 octobre 1936, Eugène GONIDEC retrouvait sa Bretagne. Avec le Pourquoi-Pas ? périssait le dernier équipage breton qui dut à l'Islande sa perte. La mer ne rendit que 23 cadavres celui de LE CONNIAT le dernier. Nous les avons couchés sur une pente au sud de la ferme. Plus tard des os et des parties de corps ont été trouvés sur la côte. Et tout cela a été mis en fosse commune. Ainsi s'exprimait à REYKJAVIK, quelques années après le drame KRISTIAN THOROLFSSON encore bouleversé. Le Vice-Amiral DURAND-VIEL ancien commandant des stationnaires d'Islande conclue dans son rapport officiel qu'étant donné la violence et la soudaineté du cyclone, le naufrage du « POURQUOI-PAS » était inévitable.

LES OBSEQUES DE DESIRÉ EVEN

Le mercredi 14 octobre 1936, l'église de l'Armor-Pleubian construite en 1932, était trop petite pour accueillir plus d'un millier de personnes qui était venu apporter à la famille du Quartier-Maître Désiré EVEN le témoignage de leur sympathie grave et émue.

A 10 heures, le cortège quitta la maison du défunt. En tête un groupe de marins évoquait le souvenir du jeune camarade dont le corps suivait, au rythme lent du corbillard, dans le cercueil plombé couvert d'un drapeau. Des couronnes, des gerbes escortaient le char mortuaire et semblaient offrir le spectacle émouvant de toutes des affections, de toutes les sympathies qui fleurissent dans la vie du jeune Quartier-Maître devant qui s'ouvrait un riant et bel avenir. Deux couronnes de feuillages desséchées par un long voyage portaient sur de larges pans de rubans blancs et rouges des inscriptions danoises. Dans leur rude simplicité, elles ramenaient des lointains paysages d'Islande un peu de l'atmosphère tragique du naufrage où les marins du Pourquoi-Pas avaient péri.

Après la cérémonie religieuse, le convoi s'achemina vers le cimetière où M. KERAUTREY, Président des Médailleurs Militaires adressa l'adieu de la fédération au jeune camarade disparu. Le Docteur BOUGUEN, au nom de la commune de PLEUBIAN fit l'éloge du marin dont l'intelligence et le courage lui avaient valu d'être choisi par le Cdt LE CONNIAT pour faire parti du valeureux équipage du Pourquoi-Pas.

Nous adressons à la famille EVEN et en particulier à notre camarade Albert, frère du défunt, l'assurance de notre amitié et de toute notre solidarité dans l'affection qui les touche.

LE BRETON Georges

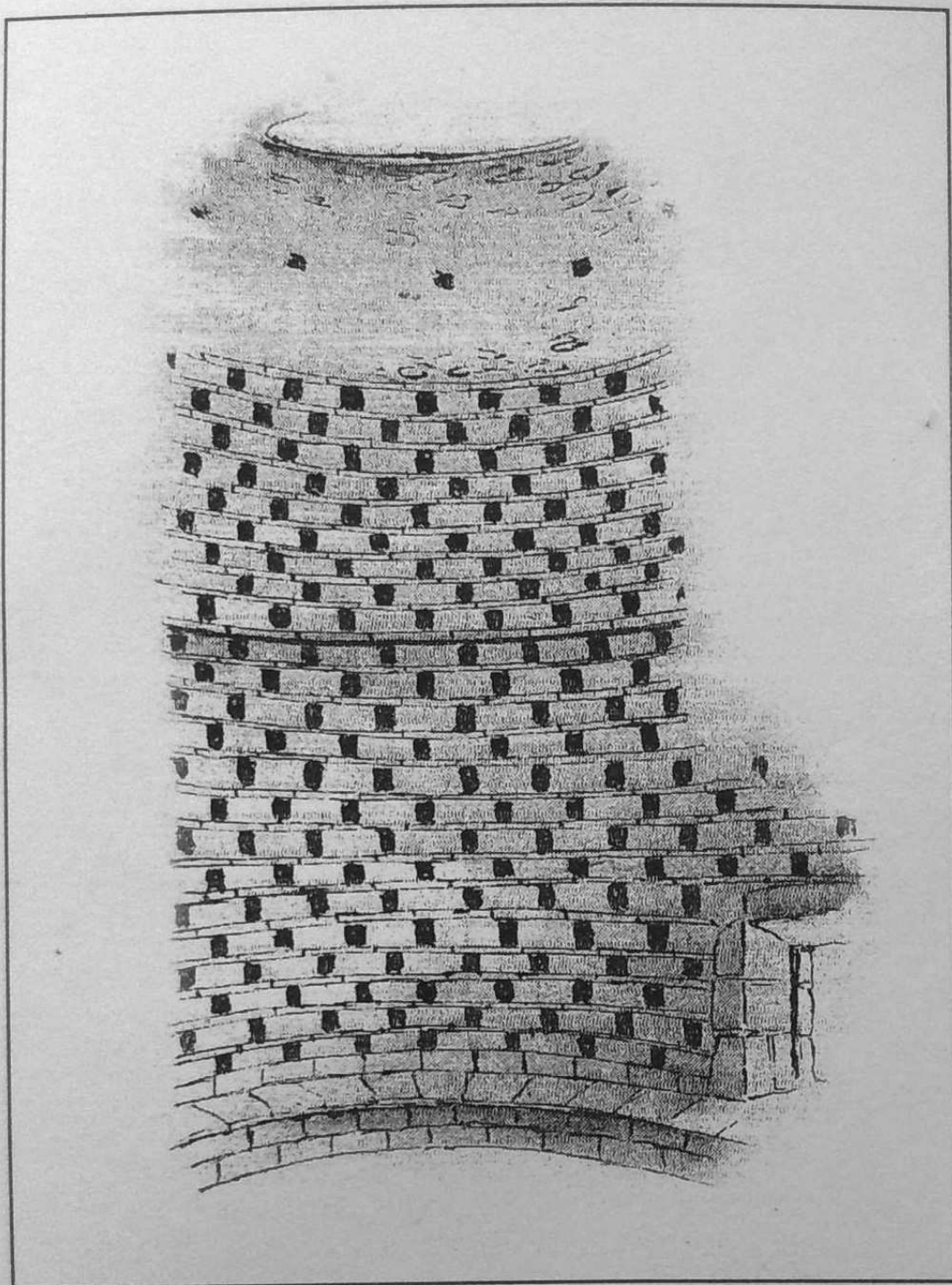
Bibliographie : Ouest-France - Edition du 15/09/1976
Le Combat du 24/10/1936
Témoignage d'Albert EVEN



Désiré EVEN

Etat-Major et équipage du Pourquoi-pas ?

Fonction/grade	Nom	Origine
Officier de 1 ^{ère} classe des équipages	LE CONNIAT	Kéridy
Maître Principal pilote	FLOURY	Pontrieux
Premier Maître de manœuvre	LE GEN	Ile de Batz
Premier Maître mécanicien	BASTIEN	Cherbourg
Maître Timonier chef de quart	CABON	Plouégat
	GONIDEC	Tréboul
Quartier Maître de manœuvre	RENAULT	Minihic/Rance
	LE PERSON	Pleslin
	BROCHU	La lyonnais en Pleslin
	ESNOUX	Saint-Servan
	POCHIC	Plouhinec
	BOUGEARD	Saint-Laurent en Plérin
	LE CHEVANTON	La Roche en Plouguiel
	CORDIER	Ile de Batz
Quartier Maître timonier	MAHE	Moëlan
	PERNERIN	Cap Sizun
Quartier Maître Electricien	BILLY	Saint-Servan
Quartier Maître radios	VIGNE	Pléneuf
	BAUDET	Basse-Pyrénées
Quartier Maître mécaniciens	PERON	Lorient
	PIRIOU	Pontrieux
	NICOLAS	Plouguiel
Quartier Maître chauffeurs	LE MENN	Le Folgoët
	GUILLOU	Cap Sizun
	VAUCELLE	Morlane en Hirel
Quartier Maître Fourrier	SEVEN	Penmarc'h
Quartier Maître boulanger	MELESIEUX	Landevennec
Quartier Maître cuisinier	SIMON	Bacoul (Oise)
Quartier Maître maître d'hotel	EVEN	Pleubian
Matelot charpentier	LE BRIS	Camaret
Matelot cuisinier	KERVELLA	Landerneau
Matelot sans spécialité	JAOUEN	Lanriec
	STEPHAN	Le Guilvinec
Personnel scientifique	CHARCOT, PARAT, DEVAUX JACQUIERT, DABEUIL, LARRONDE	



*Aspect intérieur du colombier de Troguérat, en Lanmodez
(850 boulins environ)*

Les analyses formulées par les auteurs et les opinions
qu'ils peuvent y exprimer n'engagent qu'eux-mêmes.

© Copyright toute reproduction interdite sans l'autorisation de l'auteur.