

60 ans déjà . . .

Une rentrée pas ordinaire

La rentrée scolaire d'octobre 1939 n'a pas été une rentrée ordinaire: c'était la guerre, et pour la première fois j'allais franchir la voûte d'entrée du Collège Moderne de Douarnenez, que tout le monde appelait encore l'E.P.S, l'Ecole Primaire Supérieure.

Il faut savoir qu'en ces temps là, la scolarité primaire obligatoire était fixée légalement à 12 ans. Une dispense d'âge permettait de passer le Certificat d'Etudes Primaires à 11 ans, à condition de justifier d'un emploi dès la fin de l'année scolaire.

J'ai donc passé, dans ces conditions, mon « Certif », en juin 1939, comme inscrit maritime provisoire à bord du « Pierrette et Lili » - DZ.3147, patron Jacques VIGOUROUX, dit « An hini glaz ».

Au début de septembre 1939, les événements allaient bouleverser pour longtemps le cours de notre vie. La France entrait en guerre et nos destins d'enfants basculaient dans une tourmente dont personne ne sortirait indemne.

Des années Imprévisibles.

En descendant la rue Yan Dargent, la petite bande de l'école Laënnec de Ploaré se demanda bien ce qu'elle allait trouver derrière les murs gris de l'E.P.S. Elle quittait une école toute neuve, inaugurée en 1938, pour rejoindre les bâtiments datés de 1888, si l'on en croyait la plaque commémorative fixée sur le fronton.

Dans la cour, surprise ! Les terreurs du Glazen étaient là ! Les gars du Rosmeur et du Guerloquet, ceux des « baraques à Flanchec », quelques Tréboulars, la bande des Pouldavistes, tous devaient maintenant cohabiter tous les jours dans le champs clos de la cour de récréation.

Ça s'est très bien passé, d'autant plus qu'il y avait là aussi, ceux qui venaient de loin, ceux qui venaient de nulle part qui arrivaient, les matins pluvieux, trempés comme des soupes, sur leurs bicyclettes, descendant de Confort, de Pouldergat ou du Juch. A eux seuls ils éveillaient la curiosité.

Un « melting pot », comme disaient les Américains, où s'échouaient les ambitions de ceux qui voulaient être marins et que la guerre rendait à l'école. Mon voisin de classe, Jacques PERNES rongea son frein en dessinant des bateaux et en regardant les « lantics » de travers. Avec d'autres, il serait un jour l'un des grands patrons mauritaniens de Douarnenez, comme Yves KERNALEGUEN, Fanch PERNES son frère ... D'autres encore commanderaient plus tard de gros navires marchands, comme Edouard ANQUER qui fut, un temps, pacha du « Tanio » qui sombra par la suite sous un autre commandement.

Mémoires de guerre

réalisation Yann Trelu
avec la participation de Lionel Philippot

**une vidéo de 90 minutes
réalisée à partir des témoignages de:**

les allemands à Quimper

le mur de l'Atlantique

S.T.O. sur la base sous-marine de Saint Nazaire

Brest sous les bombes

le bombardement du viaduc de Morlaix

le bombardement de Biarritz

le drame de Gourvily

le bombardement de Telgruc

la résistance et les américains dans la presqu'île de Crozon

Pierre Lagadec

Jakez Cornou

Ramon Barea Unzueta

Michel Bouillon

Jean Vautier

André Pétillon

Michel Le Bars

René Le Jeune

Alain Le Berre

Pierre Lagadec Quimpérois :

J'avais 11 ans, nous revenions de terrains de jeu et ces allemands arrivaient par le nord depuis la route de Brest. On a vu arriver un premier side-car avec un allemand en tenue militaire, avec la mitrailleuse en bandoulière...

Ramon Barea Unzueta auteur de « Hendaye 1940 »

... .. c'est bien ici à Hendaye où l'on trouve le dernier maillon du mur de l'Atlantique, un projet colossal qui consistait à construire plus de 2000 fortifications, pour ensuite se défendre d'une hypothétique invasion.

Jakez Cornou habitant du quartier du pilier rouge à Brest

On était en récréation et on a vu des avions de reconnaissance qui venaient au dessus de la ville pour repérer les lieux et pour impressionner la population ils descendaient en piqué...

Michel Bouillon S.T.O. et résistant sur la base sous-marine de Saint-Nazaire

... .. quand j'ai repris la mairie en main, j'ai retrouvé la liste des gens qui étaient destinés à être déportés et la liste des gens qui étaient désignés à être fusillés s'il y avait quelque chose qui se passait dans la ville !...

Jean Vautier résistant groupe des éclaireurs de Quimper

Quand on est parti le 6 Juin au maquis on avait 2 mitraillettes entre 14 et 3 revolvers dont un il fallait un couteau pour faire partir la balle.

Michel Le Bars témoin du bombardement du Viaduc de Morlaix

Pour moi c'est une erreur monumentale, c'est plus qu'une erreur c'est une faute... ..

Wade Hull mitrailleur à bord d'un bombardier « Libérateur » acteur du bombardement de Biarritz

C'était ma deuxième mission et la première pour le reste de l'équipage. Au moment de larguer nos bombes une d'elles a été touchée par un obus de la DCA allemande et a explosé en dessous de notre avion...

René Le Jeune orphelin de guerre Quimper

En ce jour du soixantième anniversaire de leur mort, justice leur a été rendue, les mots liberté, égalité, fraternité, prennent un sens nouveau pour nous car vous le savez il n'y a pas pire injustice que l'inégalité dans le souvenir.

Alain Le Berre co-auteur du livre « l'enfer de Brest »

Le secteur était extrêmement bien miné, de Penhors à l'anse de Pors-Carn, il y avait entre 15.000 et 20.000 engins mines et obus piégés... ..

André Pétilion résistant

L'anglais qui était avec nous nous avait dit chargez, chargez et quand on est arrivé à Quimper les F M n'ont pas marché parce qu'on avait mis une balle de trop....

Mémoires de guerre une vidéo de 90 mn

En 2003, Lionel Philippot (professeur d'histoire et de géographie) travaille avec une classe de lycée sur le thème du bombardement de Morlaix pendant la deuxième guerre mondiale.

A partir du travail préliminaire réalisé par les scolaires, un interview est enregistré auprès de l'un des témoins de cet événement, exemple type de ce que l'on appelle aujourd'hui les dégâts collatéraux.

A partir de ce premier sujet télé 5000 réalise un magazine vidéo sur le thème de la deuxième guerre mondiale, mais ciblant plus particulièrement le sujet des bombardements et des victimes civiles.

Yann Trelu autre réalisateur apporte sa contribution partant avec Lionel Philippot à la rencontre d'anciens résistants où de témoins.

Ainsi seront inclus dans la vidéo initiale de 52 mn diffusée sur le réseau câblé de la ville de Brest :

- l'évocation de la construction du mur de l'Atlantique avec le STO
- le bombardement du viaduc de Morlaix,
- les bombardements de la base sous marine de Saint-Nazaire,
- les bombardements de Brest,
- le bombardement de Biarritz,
- la tragédie de Gourvily à Quimper,
- le témoignage d'un résistant dans la région de Quimper.
- les bombardements de la presqu'île de Crozon avec la destruction du village de Telgruc et la libération du Finistère.

Ce film a pu être construit grâce à des archives dont celles du colonel Albert Philippot responsable de la résistance de l'arrondissement de Quimper (grand père de Lionel Philippot) et qui a participé en collaboration avec les américains à la libération de la presqu'île de Crozon. Alain Le Berre co-auteur du livre « l'enfer de Brest » apporte quelques explications sur le déroulement des opérations dans la presqu'île de Crozon.

Au fil du temps la vidéo s'enrichit de nouveaux témoignages avec :

- Pierre Lagadec Quimpérois habitant place du champ de foire pendant la durée du conflit,
- et André Pétillon résistant de la compagnie Nicolas à Quimper, puis engagé dans la première armée jusqu'à la fin du conflit.

Ainsi ce premier montage est terminé, en 90 minutes une suite de témoignages nous fait passer de l'arrivée des allemands à Quimper aux réflexions d'un résistant qui termine son engagement en Autriche. Autant d'éléments qui dans un cadre scolaire notamment peuvent être exploités, par paragraphes grâce à un dvd pour informer et engager une discussion et des explications.

Ce n'est pas fini !

Entre temps d'autres témoignages particulièrement intéressants ont été recueillis, ainsi un autre dvd regroupera bientôt plusieurs reportages dont :

- celui de Jacqueline Pinède juive de Bayonne réfugiée à Oradour-sur-Glane et rescapée du massacre 26 mn,
- Gurs un camp d'internement dans les Pyrénées Atlantiques, bref reportage à l'occasion de la commémoration de Juillet 2004 de la rafle du vel d'hiv. 5 mn
- un complément de témoignage de Michel Bouillon résistant, évadé du STO à Saint Nazaire et acquitté par un tribunal militaire allemand. 20 mn
- Hendaye dans la guerre, une évocation de l'occupation allemande par Ramon Barea Unzueta avec la rencontre d'un allemand présent sur le site et âgé de 17 ans en 1944.

D'autres contacts permettent d'envisager d'autres collectages notamment sur la région du Sud Finistère et dans le Sud Ouest.

**Contact : Yann Trelu 22 rue du grand bourg Sainte Marine 29120 Combrit
tel : 02.98.56.49.03. e.mail: jftrellu@aol.com**

Le bombardement du viaduc de Morlaix

Michel Le Bars raconte le drame qu'il a vécu en tant que témoin le vendredi 29 janvier 1943. Lors d'un bombardement du viaduc une bombe est tombée sur l'école Notre Dame de Lourdes.

A partir d'un travail initié au Lycée Tristan Corbière de Morlaix, 1943 2003 : Soixantième anniversaire du bombardement du viaduc de Morlaix par les Anglais. 80 morts dont 32 enfants d'une école primaire située sous une des arches de l'édifice. Deux semaines plus tard le trafic vers Brest reprend, à peine interrompu par la brèche provoquée.



Bombes sur le viaduc
photo aérienne
du bombardement de Morlaix

Fallait il bombarder la ligne à cet endroit, en plein jour, alors qu'un autre pont existe à quelques dizaines de kilomètres de là en rase campagne ?

Pendant toutes ces années les témoins directs se sont tus, comme honteux de ce petit drame presque anecdotique dans la tourmente du second conflit mondial, se sont tus aussi parce que c'étaient des alliés les responsables et que l'horreur reste allemande dans la mémoire collective.

ASSOCIATION MÉMOIRE DE LA VILLE

DOUARNENEZ

- CE SONT CEUX DU MAQUIS...

- 1 -

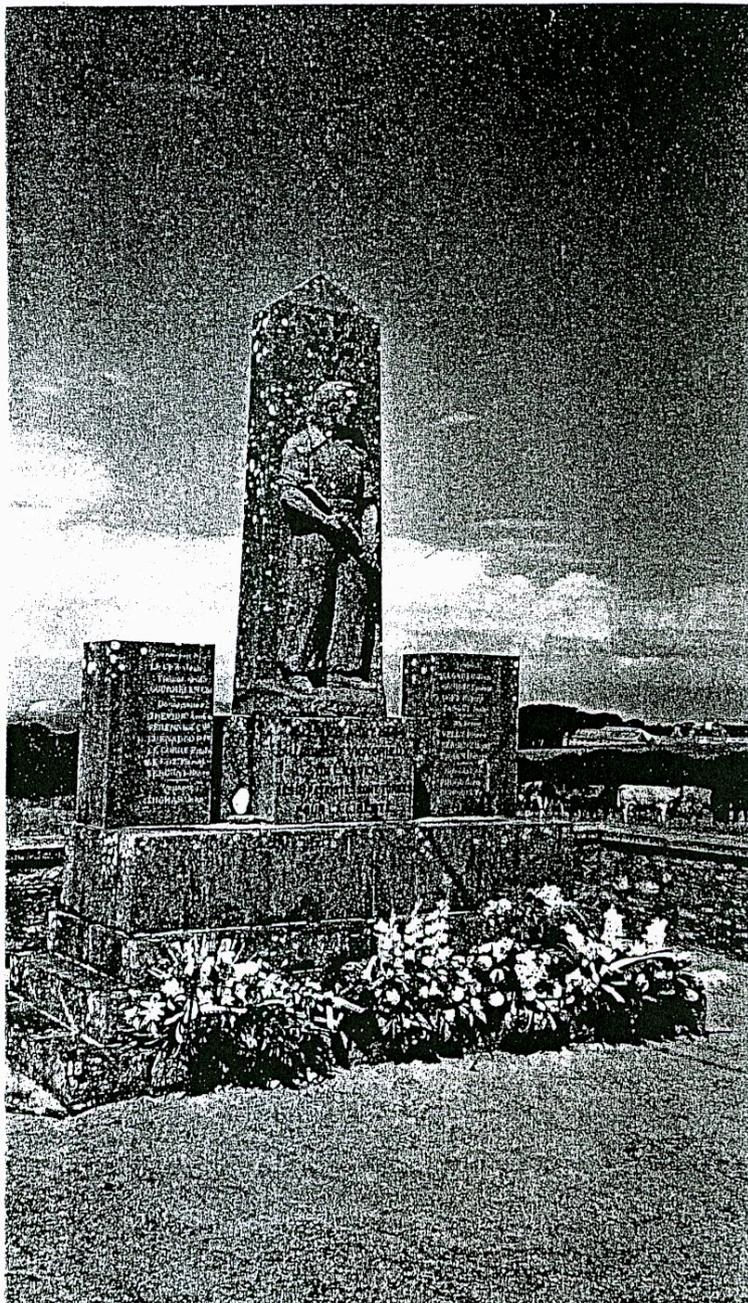
Ils se sont enfuis dans la nuit
Pour ne pas aller en Allemagne
Quittant leurs parents leurs amis,
Se cachant dans la montagne.
Et pour mieux servir le Pays,
Ils ont pris le Maquis...

Refrain

Ce sont ceux du Maquis,
Ceux de la Résistance.
Ce sont ceux du Maquis,
Combattant pour la France.
Bravant le froid, bravant la faim,
Bravant l'horrible esclavage,
Bravant Laval, bravant ses chiens,
Sans jamais perdre courage !
Ce sont ceux du Maquis,
Jeunesse du Pays !

- 2 -

Dès le jour du Débarquement,
Au grand jour, en pleine gloire,
Ils ont pourchassé l'Allemand
Jusqu'au jour de la Victoire,
Se joignant à tous nos amis
Nos amis du Maquis...



LESVEN

Bonjour M. Mazéas,

Voici les éléments qui ont attiré mon attention sur cette photo de votre collection, et pourquoi je pense qu'il s'agit de l'équipage mentionné ci-après.

Merci beaucoup pour votre courrier. Si vous découvrez dans vos albums, d'autres avions « inconnus », n'hésitez pas à me contacter, on ne sait jamais...

Cordialement
Gildas Saouzanet

Extrait du journal intime De Mlle De Taisne, Kervéatous, Plouarzel. L'original de ce journal tient dans 1500 pages environ de cahiers d'écolier.

Note le 16 octobre 1940 : « *On raconte qu'un avion anglais en panne d'essence a dû atterrir (ces jours derniers?) à Porspoder, et que les deux aviateurs Canadiens ont été faits prisonniers* ».

Du site Internet de la Fleet Air Arm
(www.fleetairarmarchive.net/RollofHonour/POW/s.html)

9/10/1940 de nuit. T/ Off St Eval. Night attack on 7 destroyers lying in Brest harbour.
Hit by light Flak. All taken POW by the Germans (released in 1945)

Lt Cdr STEVINSON O.S
Lt. QUILL N.
Lt. BRIMMS A.

Témoignages :

a) M. Hervé Kerleroux (en avril 1999)

M. hervé Kerleroux se rappelle de l'interrogatoire sommaire par les allemands, du pilote.
Un Canadien portant la barbe, vêtu d'une tenue bleu marine, portant des bottines.
L'officier Allemand offrit une cigarette à cet aviateur.

D'où venait-il ?	Des environs de Londres
Raisons du crash ?	Probablement un éclat dans le moteur
Marié ?	oui
Age ?	31 ans
Enfants ?	un de 11 ans

A ce moment, il est surpris dans la broussaille où il se cachait, et reçoit un coup de pied aux fesses.

Ce témoin était monté dans l'appareil par la porte arrière gauche, et avait découvert des casiers cylindriques contenant de petites bombes. Selon lui, 23 incendiaires et 3 explosives, ou le contraire. Si un blouson abandonné sur l'un des sièges fut laissé là par d'autres curieux,

de peur de se faire attraper par les Allemands, Hervé Kerleroux emporta lui une paire de surbottes.

Il m'avait présenté cet avion comme un « Torpilleur monoplane de couleur gris bleu, avec un phare sur chaque aile, trois membres d'équipage.

Les trois prisonniers, vus près de la boulangerie, ont été arrêtés par un certain « George », sur les dunes près de la Garchine, au lieu-dit Le Dreff, dans une maison vers 10 h du matin.

b) M. René Kerleroux (en août 2005):

A la vue de la photo présentée, reconnaît à la fois l'avion et la partie gauche de la ferme de Prat Joulou (la crèche aux cochons).

Ce « George », un allemand très dur pour les enfants, était un nazi convaincu. Ils auraient appartenu à la 6^{ème} compagnie. (Régiment inconnu)

Il avait gardé en mémoire un nom approximatif du pilote (Hudginson).

Les allemands avaient finalement retiré les petites bombes de l'avion, et les avaient fait brûler près de la route.

c) M. Le Borgne Joseph « Job » (en janvier 1996)

Hiver 1941, vers 1 ou 2 heures du matin. Un avion à ailes hautes, venant de la direction de Brest, s'est crashé sous une pluie battante, sur la ferme de Prat Joulou, en Porspoder. 13 à 14 personnes logeaient alors dans cette petite ferme.

Le chef de famille, M. Mazé (cantonnier), l'oncle de Job, a d'abord cru que des bombes étaient tombées du côté du Menhir. Il reste derrière sa fenêtre à l'affût. Il entend des personnes parler, mais une langue étrangère. Puis il entend ruser la mangeoire de l'ancienne crèche aux cochons.

Dès que la pluie a diminué, il perçoit le bruit de leur départ précipité. Il constate alors la présence d'un avion, et de bombes encore accrochées sous les ailes, d'autres traînant sur le sol. Il fait sortir tout le monde pour les emmener se réfugier chez Job, vers 3 h du matin.

Vers 5 h du matin, ils sont retournés avec une lanterne voir l'appareil. De l'essence coulait par terre. Une veste en cuir était restée sur l'un des sièges. Les Allemands la récupéreront à leur arrivée à la ferme, accompagnés de l'équipage, vers 9 h.

Le pilote, un grand brun Canadien portant la barbe, a précisé à M. Mazé que l'avion ne présentait pas de danger particulier, mais qu'il valait mieux, tout de même évacuer les bêtes. Il s'est vu offrir par un allemand, ainsi qu'à ses deux camarades, deux blonds plus petits, une cigarette.

L'aile gauche de l'appareil avait coupé un tas de paille, tandis que la droite avait accroché la crèche aux vaches. Il avait fini sa course face à un bâtiment en chaume, contre des poteaux en chêne.

M. Le Borgne Joseph, toujours voisin actuel de l'ancienne ferme, n'a pas reconnu l'appareil sur la photo présentée.

d) M. Charles Mazé (en février 1999) né en 1923

Hiver 41-42. 3 prisonniers. Arrivée des allemands vers 8h30, 9h. Expulsés pendant une dizaine de jours. Un notaire, M . Cadiou, a servi d'interprète.
Un des aviateurs était blessé à la main. La famille de l'un des trois est venue peu après guerre, mais n'a rencontré ce jour là que sa mère, qui ne parlait essentiellement que le breton.

d) M. Louis Provost (en janvier 1997)

Appareil tombé à PratJoulou à l'hiver 1940-41, jour probable, un jeudi (catéchisme). Allé le voir vers 10 h. Une aile, avec sa cocarde anglaise, était visible de Kérivoret. L'avion serait un biplan. Des Bombes (incendiaires ?) étaient visibles à l'intérieur du fuselage. Celles-ci furent brûlées plus bas dans «le Prat ». L'avion n'est pas resté longtemps sur place. Les Allemands sont venus avec un camion grue pour l'embarquer. Pour se faire, il a fallu élargir les talus du chemin charretier reliant la ferme à la route.

e) M. Le Hir (en mars 97)

Confirme que c'était un biplan.

Cher Monsieur [REDACTED],

Comme presque toutes les questions concernant les U-BOOTE me sont transmises, j'ai donc reçu votre lettre adressée à l'Ambassade d'Allemagne ainsi que la copie de celle adressée aux archives militaires de Freiburg.

En ce qui concerne les U 243 et 1195 voyez les documents ci-joints :

- 1) Page du journal de bord du U 243
- 2) 1 feuille "Autres renseignements sur le U 243"
- 3) Liste d'équipage du U 243
- 4) Page du journal de bord du U 1195
- 5) 1 feuille "Autres renseignements sur U 1195"
- 6) Liste d'équipage du U 1195

Comme vous pouvez le constater on y mentionne les bateaux dont vous parlez, HMCS PESTIGOUCHE et l'ESCARMOUCHE. ~~existent~~ existent

Les journaux de marche des deux bateaux n'hésitent plus. Vous trouverez des informations dans les feuilles "Autres renseignements au sujet du bateau".

Le "U 763" ne pouvant plus servir sur le front à cause des dommages occasionnés à BERGEN-NORVEGE, par des bombardements aériens, l'équipage du sous-marin a embarqué à bord du "U 1195" qui venait juste d'être mis en état de combattre au front. Cet équipage avait déjà rempli avec succès quatre missions contre l'ennemi.

A la suite d'un détachement, l'équipage a été complété par du personnel de l'ancien "U 1195". La mise en activité du "U 763" a eu lieu le 13.03.1943, la reprise du "U 1195" en janvier 1945.

Le 5.02.1945, le "U 1195" quitta Kiel pour effectuer une mission contre l'ennemi et fut coulé le 6.04.1945 par 40 mètres de fond devant PORTSMOUTH, touché par une grenade lancée par le destroyé "HMS WATCHMANN".

ENDROIT OU SE TROUVE ACTUELLEMENT LE BATEAU :

Coulé par une grenade sous-marine du destroyer britannique WATCHMANN au sud de la baie de Spithead.

Abandon des tentatives de sauvetage.

Le bateau a été retrouvé au sud de l'île de Wight.

Morts au combat : le commandant et 30 hommes.
Sauvés : 18 Hommes.

AUTRES INFORMATIONS AU SUJET DU BATEAU

Ville marraine : BLUNDEZ/ PLEALJES DE BAVIERE

Le bateau a été pris en charge par l'équipage du "U 763". Cet équipage a participé à cinq missions à bord du "U 763". La première mission du "U 1195" fut donc, la sixième pour l'équipage.

1 MISSION 04.02.45 - 06.04.45 Atlantique Nord / Manche

21.03.45 Plan quadrillé BF 23 am D JAMES EAGEN LYNE du convoi TBC 102 devant FALMOUTH. En fait, il s'agit du Liberty-ship "JOHN R. PARK". Erreur dans le nom cité plus haut.

21.03.45 15 H 40 Frégate COSBY sévèrement endommagée par une torpille de type 5.

* 06.04.45 06 H 00 BF 32 br D CUBA

06.04.45 06 H 45 "U 1195" coulé par une grenade sous-marine du type HEDGEHOG

Entrée en direction de PORTSMOUTH à la bouée NAB-TOWER

Evacuation à environ 38 mètres de fond.

18 membres d'équipage ont été sauvés
31 hommes d'équipage sont restés dans le bateau, dont le commandant.

L'escorte du convoi était composé comme suit :

HMS WATCHMANN	destroyer britannique
HMS HOSTE	frégate britannique
HMS LOCH ALVIE	frégate britannique
HMS NENE	frégate britannique
HMS HOTHAN	frégate britannique
* L'ESCARMOUCHE	frégate de la France Libre*

Pas de journal de marche

Le bateau est mentionné dans "Sommaire rapports journaliers des U BOOTE" le 05, 16, 21 et 25/02 et 11 et 14/03/1945 - Microfilm.

13/05/1988

Visite de l'endroit où le bateau a coulé : Rudi Wieser, Herbert Seliger, Horst Bredow (U BOOT-Archiv) Gus Britton (Musée des sous-marins britanniques). Le plongeur Martin Woodward a fixé une gerbe au périscope. Un film vidéo consacré à la cérémonie se trouve aux archives des U-BOOTE.

Autres informations au sujet du bateau

22/05/1944

Prend la mer à Kiel après instruction, formation au pays.
Pas de journal de marche.

Le bateau est mentionné dans le journal de marche du
commandement des U-BOOTE-Centre du 7 au 12 Juin 1944 -

Microfilm :

et journal de marche du commandant des U-BOOTE Juin/Juillet
1944.

Pour son dernier voyage le bateau a quitté BERGEN et a été
coulé alors qu'il se rendait à des opérations dans la Manche.



U-Boot-Archiv

U 1195

Kiellegung ^{Mise au} ~~caie~~ ^{cale} : 06.02.1943 Typ : VII C
 Stapellauf ^{Mise à l'eau} : 02.09.1943
 Indienststellung ^{Mise en activité} : 04.11.1943
 Bauwerft : Schichau-Werft Danzig
 Charter

Verbleib des Bootes : *Endroit où se trouve actuellement le bateau*

Am 06.04.1945 im engl. Kanal südl. Spithead-Reede durch Wasserbomben des brit. Zerstörers WATCHMAN versenkt. Bergungsversuche wurden aufgegeben.

Boot gefunden südlich Isle of Wight.

Gefallen : Kommandant und 30 Mann Gerettet : 18 Mann

lieu du naufrage

Versenkungsort : 50°33'N 00°55'W Feldpost Nr. M - 54 254

Flottillenzugehörigkeit : 21.U-Flottille (sb) 11.43 - 12.43
 24.U-Flottille (ab) 01.44 - 10.44
 5.U-Flottille (ab) 11.44 - 12.44
 11.U-Flottille (fb) 01.45 - 04.45

Appartenance aux flottilles

Kommandanten : *Commandants*

OlzS Karl-Heinz SCHRÖTER 11.43 - 10.44

Kptl Ernst CORDES + 11.44 - 04.45

Wachoffiziere : *Officiers de quart*

OFhrzS Georg WRIEDTTTT 11.43 - 10.44

OFhrzS Friedrich BRILLING 11.43 - 10.44

OlzS Eberhard FULDA +

OlzS Eberhard MEYER-CLAAS +

LzS Hermann SCHICK

Leitende Ing. : *Chef ingénieur*

L(Ing) Heinz THIMOREIT bis 10.44

L(Ing) Walter GMÖHLING ab 10.44

DOMasch Erwin DERKORN +
EOMasch Heinz NORDMANN

Bordarzt : *Médecin de bord*

SanMt Walter SCHRÖDER +

Obersteuerleute : *Pilote*

OStrm Siegfried BECKMANN

OStrm Friedrich KNIPP +

2190 Cuxhaven 12 (Allenbruch)
 Telefon: (0 47 22) 3 22
 Stadtsparkasse Cuxhaven, BLZ 241 500 01
 Konto-Nr. 154 203 - nur für steuerlich abzugsfähige Spenden
 Konto-Nr. 154 195 - für alle sonstigen Zahlungen
 Stifter und geschäftsführender Vorstand:
 Horst Bredow



Weitere Angaben zum Boot :

Patenstadt : BLUDENZ/ Vorarlberg

Das Boot wurde von der Besatzung U 763 übernommen.

Mit U 763 war die Besatzung bei fünf Unternehmungen eingesetzt, die erste Unternehmung von U 1195 war also die sechste der Besatzung.

I. Unternehmung 04.02.45 - 06.04.1945 Nordatlantik/Engl.Kanal

21.03. Planquadrat BF 23 am D JAMES EAGAN LAYNE 7176 BRT =
aus Geleit TBC 102 vor FALMOUTH - es war das
Liberty-Schiff 'JOHN R.PARK' - ob.Name irrtümlich

21.03. 1540 Uhr Fregatte COSBY durch T-5 schwer beschädigt.

06.04. 0600 Uhr BF 32 br D CUBA 11420 BRT +
0645 Uhr U 1195 wird durch Wasserbomben vom Typ
Hedgehog versenkt.

Position 50°33'N 00°55'W Einfahrt nach Portsmouth
bei der Boje NAB-TOWER

Ausstieg aus ca. 38 m Wassertiefe

18 Besatzungsmitglieder wurden gerettet

31 Männer blieben im Boot, darunter der Kommandant

Die Such- und Geleitgruppe bestand aus folgenden Einheiten :

HMS WATCHMAN br.Zerstörer
HMS HOSTE br.Fregatte ex USS MITCHELL
HMS LOCH ALVIE br.Fregatte
HMS NENE br.Fregatte
HMS HOTHAN br.Fregatte

L'ESCARMOUCHE Freie französische Fregatte

KTB : Keine KTBs vorliegend

Boot wird erwähnt in den 'Täglichen U-Boot-Zusammenfassungen
am 05., 16., 21. und 25.02. und 11. und 14.03.1945
Mikrofilm-Rolle PG 31752 (T1022 3900)

13.05.1988 Besuch der Untergangsstelle : Rudi Wieser, Herbert Seliger,
Horst Bredow (U-Boot-Archiv), Gus Britton (Brit.Submarine
Museum).

Der Taucher Martin Woodward befestigt ein Gebinde am Sehrohr.

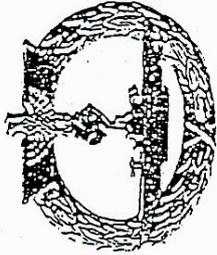
Video-Film über die Feierstunde liegt im U-Boot-Archiv vor.

„U-763“ und „U-1195“

unter Kapitänleutnant Ernst Cordes †

„U-1195“

Ob. Ltn. z. S.	E. Meyer Claaf	†
"	E. Fulda	†
Ltn. z. S.	H. Schick	
Ltn. Ing.	W. Gmöhling	
Ob. Steuerm.	F. Knipp	†
Ob. Masch.	E. Derkorn	†
"	H. Nordmann	
Bootsm.	B. Siebenbrodt	
Ob. San. Mt.	E. Clement	
San. Mt.	W. Schröder	†
Ob. Fk. Mt.	R. Paar	†
"	W. Schmitt	
Ob. Mt.	H. Heblick	†
Bts. Mt.	R. Dorner	†
Ob. Masch. Mt.	O. Harnisch	
"	E. Frühwald	
Masch. Mt.	H. Ickenstein	
"	G. Schwandt	†
"	H. Gebhard	†
Masch. Ob. Gfr.	E. Uehlin	
Matr. Hpt. Gfr.	K. Schwyed	†
"	O. Preusser	†
Hpt. Gfr.	W. Niederhausen	
"	O. Schröder	†



Wegen Frontuntauglichkeit des Bootes „U-763“ nach Beschädigungen durch Fliegerbomben in Bergen-Norwegen-Übernahme die Besatzung nach vier erfolgreichen Feindfahrten das soeben frontklar gewordene Boot „U-1195“. Infolge einiger Abkommandierungen wurde die Besatzung durch Personal der alten „U-1195“-Besatzung aufgefüllt.
Die Indienststellung von „U-763“ erfolgte am 13.3.1943, die Übernahme von „U-1195“ im Januar 1945.

Am 5.2.1945 lief „U-1195“ aus Kiel zur Feindfahrt aus und wurde am 6.4.1945, 40m tief auf Grund liegend, vor Portsmouth vom britischen Zerstörer „HMS-Watchmann“ durch Einsatz von Hedgehog versenkt.

† 31 MÄNNER BLIEBEN IM BOOT †

18 Männer konnten sich mit dem Tauchretter retten.

Folgende Besatzungsmitglieder sind nicht auf „U-1195“ umgesiegen bzw. haben schon vorher zur Besatzung von „U-763“ gehört:

Ob. Ltn. z. S.	G. Thiel	Ob. Bts. Mt.	E. Bernhard
"	K. Braun	Fk. Ob. Gfr.	R. Sievers
Ob. Ltn. Ing.	K.H. Tschannett	Matr. Ob. Gfr.	G. Freund
Ob. Steuerm.	H. Schäfer	"	P. Maier
Ob. Mech. Mt.	W. Blank	"	R. Ludwig
"	W. Simons	Masch. Ob. Gfr.	S. Förster
Ob. Fk. Mt.	L. Fortunat	"	A. Blum
Ob. Bts. Mt.	W. Thorn	"	K. Krug
"	M. Differt	Mech. Ob. Gfr.	K.H. Hymmen
		Masch. Ob. Gfr.	H. Buchholz

„U-1195“

Matr. Ob. Gfr.	R. Wieser	
"	H. Franke	†
"	J. Nogay	†
"	K.H. Günther	†
"	K. Barthold	†
"	G. Waskewitz	†
Matr. Gfr.	G. Sladeck	†
"	H. Beeremann	†
Mech. Ob. Gfr.	R. Heller	
"	E. Hopp	†
Mech. Gfr.	K. Dunkmann	†
Fk. Ob. Gfr.	H. Seliger	
"	H. Lämmle	†
"	M. Brockel	†
Masch. Ob. Gfr.	T. Hoffmann	†
"	G. Adam	
"	N. Heine	
"	A. Etschel	†
"	F. Banije	
"	W. Gaisser	†
Ob. Gfr.	W. Wästen	†
Masch. Gfr.	Fiedler	†
"	G. Bonk	
"	W. Jureck	†

Das U-Boot-Archiv Cuxhaven-Altenbruch

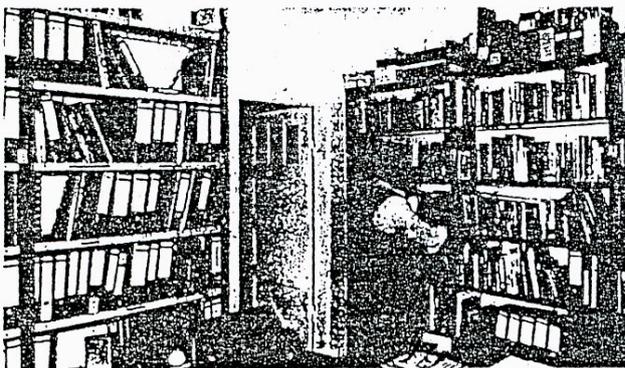
- Nahezu lückenlose Unterlagen über die 1171 deutschen Unterseeboote des II. Weltkrieges
- Viele Spezialsammlungen zum Thema
- Über 3000 Besucher im Jahr
- Herzliche Kontakte mit U-Bootfahrern der Kriegsmarinen in der ganzen Welt

Seit April 1989 hat das von dem ehemaligen Lehrer und U-Boot-Wachoffizier Horst Bredow gegründete U-Boot-Archiv seinen Sitz von Westerland auf Sylt nach Cuxhaven 12* verlegt.

Das Archiv verdient die Aufmerksamkeit aller deutschen wie auch internationalen Marinehistoriker, weil es sachlich und historisch ehrlich ist. Und es verdient hohen Respekt vor der Initiative und dem sachkundigen Aufbau wie der wissenschaftlich gründlichen Einrichtung. Es verdient aber auch hohen Dank der deutschen wie auch der ehemals gegnerischen Kriegsmarine. Vor allem aber auch der vielen Angehörigen der U-Boot-Waffe, die das schwerste und höchste Opfer auf See erbracht haben.

Bald nach Kriegsende begann Horst Bredow – damals noch in Berlin – seine Archivartätigkeit damit, Akten, Photos und Erinnerungsstücke an sein eigenes Boot zu sammeln. Und wie das vielfach mit solchen intensiv betriebenen privaten Sammlungen zu sein pflegt, wuchsen die Bestände und damit der Raumbedarf zusehends und entfalteten eine Eigendynamik, die eines Tages aus einem persönlichen Hobby quasi eine öffentliche Institution werden läßt. Diese Entwicklung hat schließlich dazu geführt, eine »Stiftung Traditionsarchiv Unterseeboote« im Verband Deutscher U-Boot-Fahrer e. V. mit Horst Bredow als geschäftsführendem Vorstand ins Leben zu rufen. Dabei ist auch für eine enge Verbindung zu den U-Boot-Fahrern der heutigen Bundesmarine gesorgt worden: Der jeweilige Kommandeur der U-Boot-Flotille der Marine der Bundeswehr ist von Amts wegen Mitglied des Beirates der »Stiftung U-Boot-Archiv«. Ein Besuch im Cuxhavener Archiv zählt daher zum festen Programm der Kommandantenlehrgänge.

Horst Bredow in einem der Archivräume, deren Sachinhalt sachkundig erfaßt worden ist.
Photo: U-Boot-Archiv



Das Bredowsche Archiv besitzt inzwischen fast lückenlose Unterlagen über die 1171 deutschen U-Boote des II. Weltkrieges. Dazu kommen Informationen über die U-Boote der Kaiserlichen Marine, der Reichsmarine der Weimarer Zeit, der Bundesmarine sowie ausländischer Marinen. Tausende von Relikten »rund ums U-Boot«

haben hier ihren Platz gefunden: als Exponate oder in Spezialsammlungen: Bücher zum Thema (wie auch über die Marine schlechthin), Photos (rund 50000 Ende 1989), Filme, Akten, Urkunden, Schriftwechsel zum Thema, Einzelberichte ehemaliger U-Bootfahrer und andere Informationsmaterialien; dazu kommen Gegenstände aus alten U-Booten (z. B. ein Exemplar der berühmten Enigma-Schlüsselmaschine), Mobiliar, Modelle, Uniformen, Auszeichnungen und Ständer. Besonders stolz ist der Archivgründer auf den kompletten Nachlaß von Fregattenkapitän Otto Hersing (1885 – 1960) – als Kommandant von U 21 und Ritter des Pour le mérite einer der berühmtesten U-Boot-Fahrer des I. Weltkrieges – sowie den gesamten Konstruktionsnachlaß des U-Boot-Konstrukteurs Christoph Aschmoneit.

Die der Öffentlichkeit zugänglichen Räume im Erdgeschoß sind jeweils nach erfolgreichen U-Boot-Kommandanten des I. und II. Weltkrieges benannt (Otto Kretschmer, Wolfgang Lüth, Engelbert Endrass, Georg Lassen, Otto Weddigen und Otto Hersing).

Im Untergeschoß befinden sich eine Werkstatt, eine Dunkelkammer für Photoarbeiten und vier Bibliotheksräume. Die nur Fachbesuchern offenstehenden eigentlichen Archivräume sind im 1. Stock untergebracht. Dort gibt es einen Raum mit Unterlagen über alle U-Boote von 1906 bis heute, die Fachbibliothek (u. a. Kriegstagebücher) und das Arbeitszimmer des Archivleiters mit moderner Computeranlage, die den Datenaustausch mit anderen Archiven möglich macht.

Tag für Tag gehen im U-Boot-Archiv Anfragen von rat- und auskunftsuchenden Interessenten aus aller Welt ein – weit über 3000 in jedem Jahr. Mit mehr als 4000 ehemaligen U-Boot-Fahrern steht Archivleiter Bredow in Kontakt, dazu mit Bundeswehrdienststellen wie dem Bonner Verteidigungsministerium und dem Bundesarchiv-Militärarchiv in Freiburg sowie mit ausländischen Archiven und Botschaften.

Bleibt abschließend zu vermerken: Wenn schon der DGSM-Gründungsplan von der Schaffung eines ZENTRALEN SCHIFFFAHRTS- UND MARINEARCHIVS mitsamt einer ZENTRALEN SCHIFFFAHRTS- UND MARINE-BIBLIOTHEK leider immer wieder vergeblich zur Diskussion stand und immer wieder auf die lange Bank geschoben wurde, so könnte doch das U-Boot-Archiv über eine Ausweitung der Anfang für ein »Zentrales Marine Archiv« mit einer zentralen Schiffs- und Marinebibliothek sein. (Zumal in Cuxhaven bereits in dieser Richtung gesammelt und archiviert wird.) Die Redaktion hat die Hoffnung, daß die Schiffs- und Marineenthusiasten aus der ehemaligen DDR die Impulse für ein derartiges Vorhaben stärken. Handelsschiffahrt und Kriegsmarine sind eine maritime Einheit. Sie gehören, was das maritime Facharchiv und die maritime Zentralbibliothek angeht, unter ein gemeinsames Dach. Das ist die oberste Maxime.

* Die genaue Anschrift lautet: U-Boot-Archiv (Leiter Horst Bredow), Bahnhofstr. 57, 2190 Cuxhaven 12 (Altenbruch), Telefon (04722) 322

Information sur le travail et la situation financière de U-Boot-Archiv^h



Stiftung Traditionsarchiv Unterseeboote



im Verband Deutscher U-Bootfahrer e.V.

Liebe Kameraden, liebe Freunde des U-Boot-Archives,-

so schwer es mir fällt, da ich so gar kein 'Geschäftsmann' bin,- ich muß ein paar Worte zum Thema 'Geld' schreiben :

Jahrzehntelang habe ich den Aufbau des Archives ausschließlich aus eigener Tasche finanziert.

Bei dem jetzigen Umfang der Arbeit ist das einfach nicht mehr möglich. So hatte ich 1990 von mehr als 5000 Postsachen genau 3626 Anfragen. Das Rückporto wird in 99% aller Fälle 'vergessen', so daß schon das monatliche Porto erhebliche Kosten bringt.

Im Juni 1986 habe ich mein Archiv in eine Stiftung umgewandelt, die als gemeinnützig anerkannt ist, und somit sind Spenden für das Archiv steuerlich absetzbar.

Die Spenden reichen jedoch noch längst nicht aus, die laufenden Kosten zu decken. Vor allem durch Umzug und notwendige Renovierungs- und Umbauarbeiten sind ganz erhebliche Kosten entstanden, so daß die finanzielle Lage wirklich starke Sorgen macht.

Einen erheblichen Betrag muß ich immer noch monatlich als 'Stiftereinlage' dazuschießen. Das fällt mir aber seit dem 01.01.87 sehr schwer, da meine Frau ihr Geschäft wegen Eigenbedarfs des Hauswirtes aufgeben mußte.

Bisher war sie es ja, die mit ihrem Verdienst für unsere gesamten privaten Kosten aufgekomen war, damit ich meine Pension ausschließlich in die Archivarbeit stecken konnte. Nun muß ich mit meiner Pension für die laufenden privaten Kosten aufkommen.

Wir haben uns in Vorstand und Beirat oft Gedanken darüber gemacht, wie man Zahlungen für erbrachte Leistungen 'hereinholen' kann.

Das Archiv ist aber eine gemeinnützige Stiftung, und es besteht eine Bestimmung des Finanzamtes, daß keine Rechnungen erstellt werden dürfen.

Ebenfalls dürfen wir ja zum Besuch unseres Museumstraktes keinen Eintritt nehmen,- wir sind also lediglich auf wohlwollende Spenden angewiesen !

Ich möchte Sie also im Interesse der Sache bitten, für die Hilfeleistung, die ich Ihnen geben konnte, einen Betrag Ihrer Wahl als Spende dem Archiv zukommen zu lassen.

Da es sich um eine Dienstleistung des Archives handelt, erbäte ich diesen Betrag auf das Arbeitskonto des Archives : 154 195 der Stadtparkasse Cuxhaven.

Sollten Sie die Absicht haben, einen größeren Betrag als steuerlich absetzbare Spende zu leisten, bitte ich, sich des ebenfalls unten stehenden Spendenkontos zu bedienen.

Ich erhoffe Ihr Verständnis für diese Bitte,- andere Archive erheben für ihre Leistungen erhebliche Beträge.

Die Arbeit soll und muß aber weitergehen, damit noch viele, so wie Sie, von dieser Arbeit profitieren können.

Mit kameradschaftlichen und freundlichen Grüßen

U-Boot-Archiv:

2190 Cuxhaven 12 (Altenbruch)
Telefon: (0 47 22) 3 22
Stadtparkasse Cuxhaven, BLZ 241 500 01
Konto-Nr. 154 203 - nur für steuerlich absetzbare Spenden
Konto-Nr. 154 195 - für alle sonstigen Zahlungen

Stifter und geschäftsführender Vorstand:
Horst Bredow



H. Boot-Archiv

liste de l'équipage

H. 243

Besatzungsliste

Kptl.	Hans	MÄRTENS	Kdt	gefallen
LzSdR	Erich	DÖSSEL	I WO	(tue)
LzS	Kurt	MÜRBE	II WO	
Ol (Ing)	Wolfgang	HEINZE	LI	gefallen
OMasch	Walter	KAHDE	E-OMasch	
OMasch	Alfred	BAHN	DOMasch	
OStrm	Kurt	NOWACK	OStrm	gefallen
OMaschMt	Gerhard	SCHWIEDERSKY	1. Zentr. Mt	gefallen
MaschMt	Kurt	MARQUART	2. Zentr. Mt	
MaschMt	Manfred	BRÄUER	1. E-Mt	gefallen
MaschMt	Werner	HARNISCH	2. E-Mt	
MaschMt	Bruno	RÜDIGER	1. D-Mt	
MaschMt	Heinrich	KÖSTLER	2. D-Mt	
BtsMt	Willi	GÖBEL	Seem. Nr. 1	
BtsMt	Max	GEBAUER	Seem. Nr. 2	
BtsMt	Hermann	MUNSTERMANN	Seem. Nr. 3	
FkMt	Gerhard	BENSER	1. FkMt	
FkMt	Franz	OLBERDING	2. FkMt	
MechMt	Herbert	PARCHEN	T-MechMt	
SanOMt	Horst	OTTO	San-Dienst	gefallen
MatrHptGefr	Ottomar	GRÜNBERGER		
MatrOGefr	Hubert	HOFFMANN		
MatrOGefr	Peter	EITEL		
MatrOGefr	Max	FISCHER		gefallen
MatrOGefr	Leo	ZIMNY		
MatrGefr	Ingwer	CARLSEN		
MatrGefr	Willi	OSTMEIER		
MatrGefr	Fritz	BRUNS		
MatrGefr	Alexander	BARON		
MatrGefr	Rudolf	MILOHNOJA		
MecOGefr(T)	Eugen	MESSNER		
MechGefr(T)	Adolf	KLARWASSER		
MechGefr(A)	Karl	LAUERT		
FkOGefr	Helmut	ROMANOWSKI		
FkOGefr	Johann	SPIEKERMANN		
FkGefr	Ernst	HELIS		gefallen
MaschOGefr	Kurt	RETZLAFF		
MaschOGefr	Wilhelm	NIEMANN		
MaschOGefr	Otto	MAUL		
MaschGefr	Detleff	KRUSE		
MaschGefr	Fritz	KNIEDEL		
MaschGefr.	Herbert	MANNEK		
MaschGefr	Fritz	KAISER		
MaschGefr	Arthur	SEIBERT		
MaschGefr	Helmut	KEMPF		
MaschGefr	Fritz	GÄRTNER		
Matr. II	Willi	SCHMIDT		
Matr. II	Gerhard	SCHULTZ		gefallen
MatrGefr	Willi	STRUTZ	Koch	gefallen
MatrGefr	Walter	PROPP		

2190 Cuxhaven 12 (Altenbrich)
 Telefon: (0 47 22) 3 22
 Sündsparkasse Cuxhaven, Bl. Z. 241 500 01
 Konto-Nr. 154 203 - Blf für steuerlich absetzbare Spenden
 Konto-Nr. 154 195 - für alle sonstigen Zahlungen
 Stifter und geschäftsführender Vorstand:
 Horst Bredow

COURANTS DE MERIE

MANCHE
ENTRÉES DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NO
d'après les travaux et documents français et anglais
les plus récents

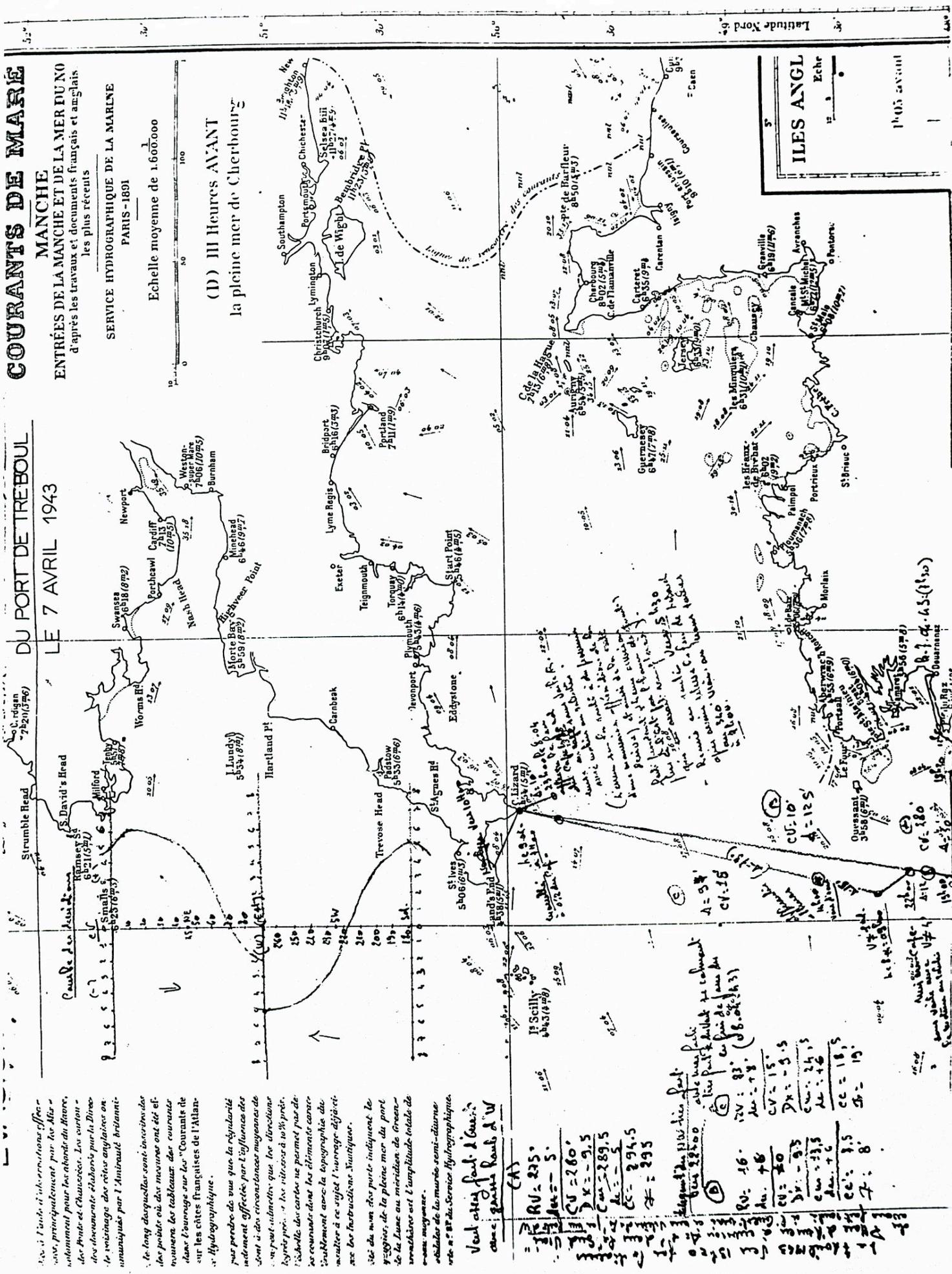
SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE LA MARINE
PARIS - 1891

Echelle moyenne de 1.600.000

(D) III Heures AVANT
la pleine mer de Cherbourg

DU PORT DE TREBOUL

LE 7 AVRIL 1943



Le long des côtes françaises de l'Atlantique, les courants de merie sont généralement faibles, principalement par les raisons suivantes :
1. Les courants de merie sont généralement faibles dans les baies et les rades.
2. Les courants de merie sont généralement faibles dans les détroits et les passages.
3. Les courants de merie sont généralement faibles dans les zones de faible profondeur.
4. Les courants de merie sont généralement faibles dans les zones de forte profondeur.

Le long des côtes anglaises de l'Atlantique, les courants de merie sont généralement plus forts que dans les baies et les rades françaises. Les courants de merie sont généralement plus forts dans les zones de faible profondeur que dans les zones de forte profondeur. Les courants de merie sont généralement plus forts dans les zones de forte profondeur que dans les zones de faible profondeur.

Le long des côtes portugaises de l'Atlantique, les courants de merie sont généralement plus forts que dans les baies et les rades françaises. Les courants de merie sont généralement plus forts dans les zones de faible profondeur que dans les zones de forte profondeur. Les courants de merie sont généralement plus forts dans les zones de forte profondeur que dans les zones de faible profondeur.

Vent et état de la mer à Cherbourg le 7 Avril 1943

à 11 heures avant la pleine mer de Cherbourg

(CA)

RU = 235
 CU = 260
 CV = 289,5
 CC = 294,5
 CB = 295

à 12 heures avant la pleine mer de Cherbourg

(CB)

RU = 16
 CU = 20
 CV = 25,5
 CC = 24,5
 CB = 26
 CC = 18,5
 CB = 19

à 13 heures avant la pleine mer de Cherbourg

(CC)

RU = 10
 CU = 15
 CV = 20,5
 CC = 19,5
 CB = 21
 CC = 15,5
 CB = 16

à 14 heures avant la pleine mer de Cherbourg

(CD)

RU = 5
 CU = 10
 CV = 15,5
 CC = 14,5
 CB = 16
 CC = 11,5
 CB = 12

à 15 heures avant la pleine mer de Cherbourg

(CE)

RU = 0
 CU = 5
 CV = 10,5
 CC = 9,5
 CB = 11
 CC = 6,5
 CB = 7

ILES ANGL
Echelle moyenne de 1.600.000

Latitude Nord

MOT À MOT

La réalité, principe de soumission ?

A lire. Philosophique et culturel, mais aussi très politique, cet ouvrage de Mona Chollet démontre pourquoi l'injonction dite de la « réalité » relève de l'imposture.

La tyrannie de la réalité,
par Mona Chollet. Calmann-Lévy,
360 pages, 17,50 euros.

Les moments de lecture jubilatoires sont assez rares dans la vie pour ne pas l'écrire - puisque l'écrit, justement, reste le « conducteur » de mots le plus durablement pensé. Mona Chollet, journaliste indépendante et animatrice d'un site Internet de critique culturelle (1), nous invite à un parcours à la fois initiatique et poétique à l'intérieur de son univers personnel, mais, surtout, à un voyage dans le monde dit « réel » tel qu'on veut nous l'imposer. Voilà le parti pris de ce livre dérangeant. Non pas le refus de « l'État existant », mais bien, par le choix des références et la richesse des expériences citoyennes vécues, la mise en perspective d'une question simple posée par l'auteur : « La réalité serait-elle inéluctablement dans le camp des réactionnaires ? » Elle poursuit : « Au-delà des enjeux politiques, ce chantage récurrent révèle l'un des grands pré-supposés de notre fonctionnement à la fois social et psychique : la réalité constitue désormais la valeur étalon. On condamne résolument l'imaginaire et le rêve, perçus comme des enfantillages, comme les symptômes d'un désir de fuite, d'une incapacité à « affronter la vie ». De l'avis général, la sagesse commande de s'écraser le nez contre la vitre de la réalité, et d'agir en toutes circonstances en fonction des injonctions intimidantes qu'elle semble nous adresser. » Et elle précise :



Voyager dans le monde dit « réel » tel qu'on veut nous l'imposer. Voilà le parti pris de ce livre dérangeant, un parcours à la fois initiatique et poétique.

Qu'il s'agisse de doctrine économique, de mode de vie, et même de relations amoureuses parfois (« l'exaltation, tout en suscitant le désir de prendre le monde à témoin, se heurte au scepticisme d'autrui, voire à sa commiseration », écrit-elle), le constat de Mona Chollet, qui se veut défricheuse d'idées, nous rappelle tellement notre vie sociale de tous les jours qu'on ne peut s'empêcher de sourire et d'acquiescer à chaque évocation, ou presque. Choisit-elle résolument une démarche intellectuelle... et politique ? Oui, bien sûr. Et tant mieux. Ce qu'elle appelle joliment « la conciliation de l'univers intérieur et de l'univers extérieur », qui « ne va pas sans mal », se transforme, sous sa plume, après l'exploration d'un « certain chaos » mis en abyme, en éblouissante leçon d'existence que deux mots pourraient résu-

monstration-déconstruction un grand nombre d'écrivains, de philosophes, d'essayistes, de sociologues, de scientifiques ou de figures du monde culturel,

Mona Chollet épingle la notion même de posture « réaliste » pour mieux dénoncer ceux qui s'en réclament, qu'ils soient hommes politiques, chefs d'entreprise, économistes ou écrivains pour qui seul le « réalisme », en tout domaines, semble désormais recevable comme modèle. Ne renonçant ni aux turbulences de l'actualité ni à la recherche intellectuelle et à la prise de distance qu'elle implique, elle cherche comment sortir de « l'anti-intellectualisme ambiant » non pour « fuir la réalité », mais « au contraire pour nous donner une chance de l'habiter pleinement », autrement dit la changer et empêcher ce que certains appellent déjà « l'inevitable déclin social ». Des pages plus que salutaires en ce début de XXI^e siècle. Disons même : indispensables.

Jean de Leyzieu

(1) www.peripheries.net