

## UN PETIT PAQUEBOT DANS LA TOURMENTE DE LA GRANDE GUERRE : L'ÉDOUARD-CORBIÈRE

Patrik TANNEAU

La " Compagnie des Paquebots à vapeur du Finistère " fut créée en avril 1839, à l'initiative de deux hommes : le marin, journaliste et écrivain maritime d'origine brestoise Edouard Corbière (1793-1875) et le négociant morlaisien Alexandre-Etienne Tilly (1792-1874). Elle assura pendant plus de soixante-quinze ans un service régulier de transport de marchandises et de passagers entre Le Havre et Morlaix, à raison d'un aller-retour par semaine, en moyenne<sup>1</sup>. Cinq steamers se succédèrent sur cette ligne du 10 juillet 1839 au 24 juillet 1915 : le *Morlaisien*, le *Finistère*, le *Morlaix*, le *Finistère* (2<sup>e</sup> du nom) et l'*Edouard-Corbière*.

Lancé au Havre, le 1<sup>er</sup> février 1907, l'*Edouard-Corbière* était un vapeur à hélice d'une puissance de 900 chevaux, d'un déplacement total de 920 tonnes et de 475 tonneaux de port en lourd. Sa longueur hors tout était de 54 mètres, sa largeur de 7,32 mètres, son tirant d'eau moyen de 3,90 mètres et sa vitesse moyenne de 11 nœuds. Outre ses deux cales d'une capacité de 400 mètres cubes, il était aménagé pour recevoir 40 passagers en cabines.

Bien que Le Havre fût choisi, dès 1839, pour être le siège social de la Société et le port d'attache de ses navires, le quartier maritime de Morlaix fut sans conteste le principal réservoir de main-d'œuvre dans lequel allaient puiser les directeurs de la " Compagnie du Finistère ". Il se dessina vers la fin

du XIX<sup>e</sup> siècle une sorte de resserrement de l'aire de recrutement autour du canton de Taulé.

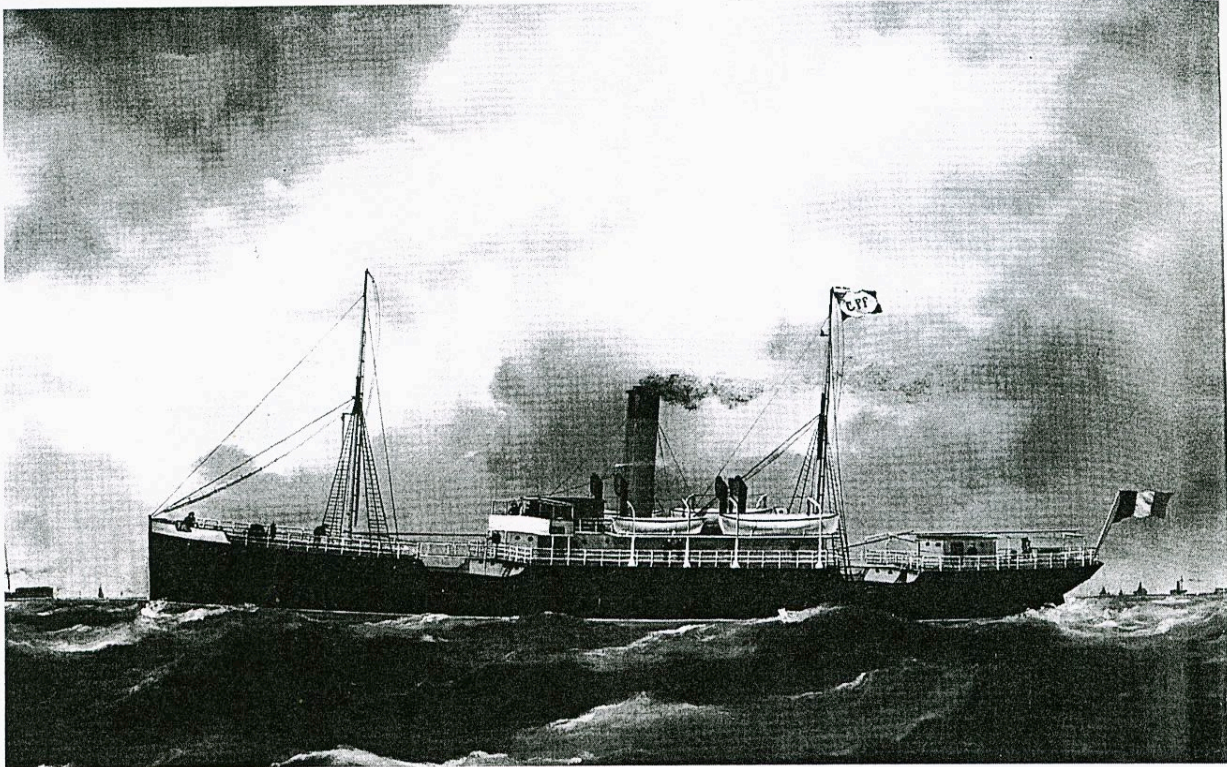
Les silhouettes des paquebots à vapeur passant régulièrement dans le virage étroit de Toulmahot ou prenant parfois leur mouillage devant Locquéolé ne pouvaient manquer de frapper l'imagination des jeunes garçons de ce village de marins ou des bourgs avoisinants. Leur vocation était toute tracée. Ils embarquaient comme mousses vers l'âge de dix ans et pouvaient prétendre à devenir un jour, avec courage et pugnacité, maîtres d'équipage.

Dès le début de la Grande Guerre, les aléas de la mobilisation touchèrent l'équipage de l'*Edouard-Corbière* dont l'effectif passa de dix-sept à douze hommes. Seul le cuisinier Paul Grall, de Locquéolé, fut mobilisé à bord (avec le grade de matelot canonnier), les autres demeurant sous le régime civil de la Marine Marchande, car n'étant plus ou pas encore en âge d'être appelés sous les drapeaux. La solidarité avec les combattants était cependant réelle. En témoigne le fait suivant, rapporté par " La Dépêche de Brest " du 7 octobre 1914 :

" Une souscription faite parmi l'équipage du vapeur Edouard-Corbière, en faveur de la Société Française de Secours aux Blessés militaires, a produit la somme de 36 francs, qui a été versée à Mme Thibon

e)

rd-



(l'épouse du préfet) à Quimper, par les soins du capitaine Jourden". 36 francs, cela équivalait alors à 60 % du salaire mensuel d'un matelot.

En 1915, au désarmement de l'*Edouard-Corbière*, suite à la réquisition du bateau par l'Etat, il y avait à bord quatre Locquénolésiens (dont le capitaine Jourden et son second) et trois Taulésiens. Les autres étaient également du Nord-Finistère (Léon et Trégor), à l'exception du second mécanicien, Jules Réaux, de Fécamp.

La guerre vint perturber l'organisation du trafic régulier du petit paquebot entre Le Havre et Morlaix. Rapidement privée d'une grande partie de ses ressources naturelles (dont 74 % de sa production houillère) du fait de l'occupation de plusieurs de ses départements miniers, la France avait grand besoin de matières premières. Ainsi, l'*Edouard-Corbière* participa à l'effort de guerre en ravitaillant Brest et Morlaix en char-

bon, en se rendant à Swansea le 7 janvier 1915 (retour sur Brest le 10), puis à Cardiff les 26 et 27 mai de la même année (retour sur Morlaix le 29). Le steamer approvisionna également le Calvados en céréales et en laine.

Finalement, l'*Edouard-Corbière* effectua pour la dernière fois le trajet de Morlaix au Havre les 21 et 22 juillet 1915. Le 24 de ce mois, le dernier steamer de la " Compagnie du Finistère " fut réquisitionné par la Marine de Guerre. Dans une lettre, adressée le même jour à l'administrateur de l'Inscription Maritime du Havre, Georges Odinet, directeur de l'armement, déclara :

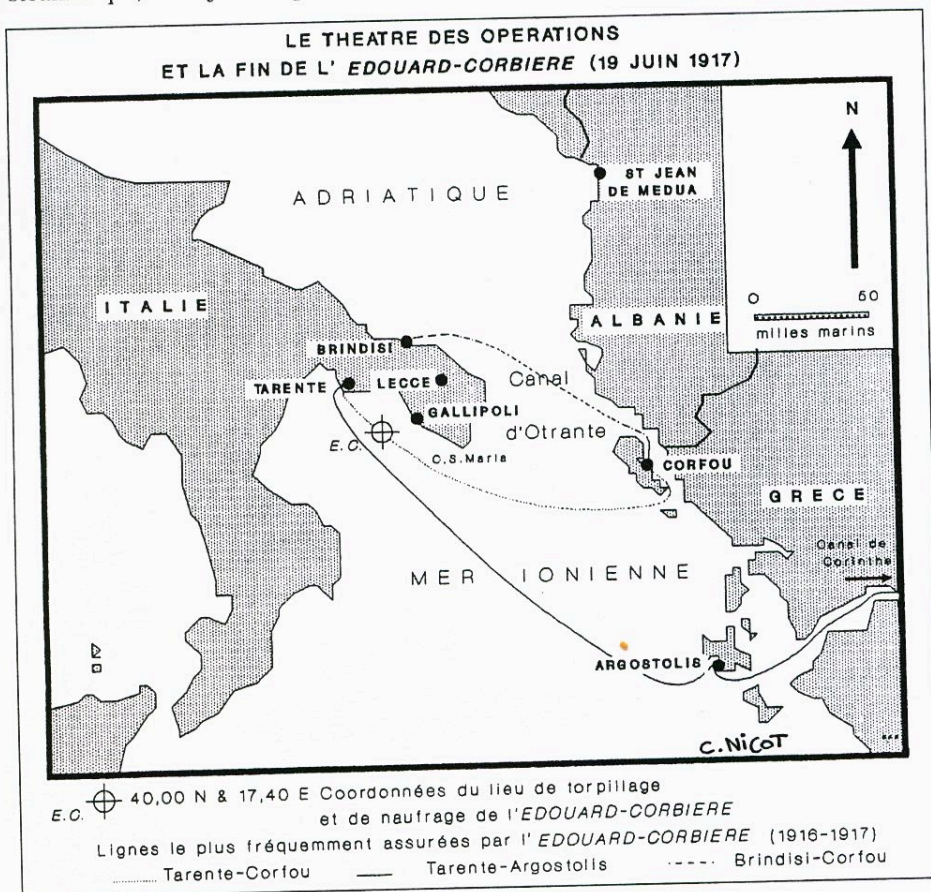
" [...] Nous nous empressons d'obtempérer à cet ordre, mais nous prenons la liberté de vous signaler que la flotte de notre Compagnie comprend uniquement à l'heure actuelle le seul steamer *Edouard-Corbière*. " Il en résulte que la réquisition du dit vapeur

la déposséderait entièrement de tout moyen d'action et entraînerait l'abandon forcé du service qu'elle n'a précisément maintenu depuis près d'un an qu'au prix des onéreux sacrifices qu'elle s'est imposés [...] " Nous sollicitons que la libre disposition de notre navire nous soit laissée pour nous permettre de continuer l'exploitation d'une ligne qui, au surplus, n'est pas sans présenter un certain intérêt au point de vue du ravitaillement public [...]"

Les objections soulevées par la " Compagnie du Finistère " n'empêchèrent nullement la réquisition de son steamer qui, le 29 juillet, quitta définitivement

Le Havre pour Cherbourg, où il devait recevoir sa nouvelle affectation et son équipage militaire. Dans l'annexe au rôle d'équipage de l'Edouard-Corbière est mentionné le classement de ce navire dans la quatrième catégorie, dite des " Transports et remorqueurs auxiliaires ". Le même rôle fait état du débarquement de l'équipage civil en deux temps : neuf des douze hommes quittèrent définitivement le bord le 6 août 1915, tandis que le capitaine, le chef mécanicien et le cuisinier ne débarquèrent que le 9.

Qu'advint-il de l'Edouard-Corbière entre le 9 août 1915 et le 19 juin 1917



(date de son torpillage dans le golfe de Tarente) ? Très peu de détails ont été trouvés concernant la première année de réquisition du vapeur. On ignore en particulier la durée de son escale cherbourgeoise, la composition de son premier équipage militaire et la date de son départ pour la Méditerranée. Diverses sources, souvent lacunaires, ont cependant permis de retrouver sa trace entre l'été 1915 et l'été 1916. Ainsi, ce texte :

“ [...] Les expéditions d'Orient ont conduit la Marine à constituer, sur différents points, à Moudros, à Salonique, à Mytilène, des directions du port nouvelles, destinées à présider aux relations entre les transports auxiliaires et les armées d'occupation. Le service de ces bases navales exigeait l'emploi d'une flottille importante de vapeurs qui ont été groupés en divisions [...] Grâce à eux, nos armées ont été ravitaillées régulièrement et ont pu, en temps opportun, se décrocher de la presqu'île de Gallipoli (aux Dardanelles) [...] Une douzaine de petits cargos (exemple : Amiral-L'Hermitte, Angèle-Achaque, Edouard-Corbière, Gaulois, Glaneuse, etc.), dont le tonnage atteint généralement 500 tonnes, ont été rattachés au Gaulois [...], qui leur servit de Mère Gigogne [...] ”.

L'Edouard-Corbière avait donc rejoint la Méditerranée orientale et fut présent aux Dardanelles durant la phase finale de l'expédition (fin 1915 - début 1916), en qualité de ravitailleur et de transport de troupes. Sa participation à l'évacuation du corps expéditionnaire franco-britannique (en partie acheminé vers Salonique) y est également confirmée. Peu de temps auparavant, le même navire avait déjà pris part à l'évacuation des troupes serbes du port albanais de Saint-Jean-de-Medua et à destination

de Corfou (décembre 1915).

Le *Livre d'Or de la Marine Française (guerre de 1914-1918)* mentionne en effet le caboteur *Corbière* [sic], cité à l'Ordre de l'Armée pour les faits suivants :

“ A la suite des opérations d'évacuation de l'armée serbe d'Albanie sur Corfou<sup>3</sup>, ces quatre bâtiments (il s'agit, outre l'Edouard-Corbière, des caboteurs Miquelon et B.F., et du chalutier Chassiron) ont obtenu les citations suivantes (Journal Officiel des 26 avril 1915 et 30 juillet 1916) : [...] Caboteur Corbière, (a) fait preuve de dévouement et d'endurance aussi bien lors des opérations aux Dardanelles qu'en Adriatique. [...] Le caboteur Corbière (était commandé) par l'Enseigne de Vaisseau auxiliaire Gautier. [...] Colin, premier maître de manœuvre, et Dugrais, quartier-maître mécanicien du Corbière : Ont fait preuve de courage et de dévouement pendant les opérations de guerre auxquelles leur bâtiment a pris part ”.

Hormis sa présence aux Dardanelles et en Adriatique, l'Edouard-Corbière ne “ réapparaît ” qu'au milieu de l'été 1916. Si l'on se réfère au rattachement du vapeur au cuirassé *Gaulois*<sup>4</sup>, on peut penser qu'il suivit sa Mère Gigogne dans ses principaux déplacements, entre Salonique et Corfou par exemple. C'est d'ailleurs de la Mer Ionienne (du port grec d'Argostolis précisément) qu'il provenait lorsqu'il entra à Toulon le 12 août 1916 afin d'y être radoubé, armé de deux canons (de calibre 95 mm à l'avant, de 47 mm à l'arrière) et doté d'un poste de T.S.F.<sup>5</sup>. L'intensification de la guerre sous-marine en était la cause.

Le 13 octobre 1916, l'Edouard-Corbière, dûment équipé, appareilla

pour Corfou. Sur les lignes Corfou-Tarente, Corfou-Gallipoli ou encore Tarente-Argostolis et Brindisi-Corfou<sup>6</sup>, il fut affecté au transport des passagers et au ravitaillement des troupes. Ces traversées n'étaient pas de tout repos, car les sous-marins austro-hongrois, forçant le blocus du canal d'Otrante, ne manquaient pas d'audace et n'hésitaient pas à pénétrer jusque dans le golfe de Tarente pour torpiller ou canonner tous les navires, même les plus inoffensifs.

Dans une lettre reçue par l'aviateur et journaliste Jacques Mortane, au lendemain de la guerre, le romancier Pierre Mille expliquait :

*“ Je suis monté en hydravion l'année 1917 dans les circonstances suivantes. Chargé d'une mission de presse officieuse [...], je m'étais embarqué sur l'Edouard-Corbière qui faisait la traversée de Brindisi à Corfou. Il y avait sur ce petit vapeur quelques passagères qui passèrent la nuit sur le pont par crainte des torpilles [...] Je me rendis compte que les appréhensions de ces voyageuses étaient justifiées et, une fois revenu à Corfou, je priais l'amiral de m'autoriser à monter comme passager d'un des hydravions qui allaient de Corfou à Brindisi [...] Deux jours après, les journaux m'apprirent que l'Edouard-Corbière, sur lequel j'aurais dû m'embarquer si j'étais allé par mer, avait été coulé corps et biens [...] ”.*

En effet, dans la matinée du 19 juin 1917, accompagné du caboteur grec Kerkyra, lui aussi réquisitionné<sup>8</sup>, l'Edouard-Corbière quitta Tarente pour Corfou. Peu après midi, par 40° 00' N et 17° 40' E, à près de 15 milles dans l'ouest quart sud-ouest de Gallipoli<sup>9</sup>, le convoi fut attaqué par le sous-marin autrichien U.4.<sup>10</sup>, commandé par le

*linienschiffleutant* (lieutenant de vaisseau) Rudolf Singule.

Voici quelques extraits du rapport d'enquête établi le 23 juin 1917 par le lieutenant de vaisseau auxiliaire A. Bouillé à partir des témoignages des survivants :

*Le Corbière et le Kerkyra appareillèrent de Tarente le 19 juin 1917 à 7 heures (E.C.) à destination de Corfou, ayant à son bord [sic] un chargement de bœufs et de marchandises diverses. Le Corbière [...] tenait la tête du convoi, le Kerkyra le suivait à une distance de 500 à 600 mètres. A la sortie du chenal de sécurité, la route suivie fut le S. 45 E. vrai et la vitesse 8 nœuds. Cette vitesse ne put être maintenue, car à 11 heures le Corbière dut ralentir [...] afin de permettre au Kerkyra de conserver sa distance. Pendant le décrassage des fourneaux, ce dernier navire ne pouvait maintenir la pression et la vitesse tombait à 7 nœuds. Les deux navires suivaient une route directe sans faire de zigzags. Le temps était beau, la mer belle, légère brise.*

*A 12 h 20 (E.C.), le Corbière aperçut le périscope d'un sous-marin un peu sur l'avant du travers bâbord, à environ 200 mètres. La barre fut mise immédiatement à gauche, l'alarme donnée et chacun se rendit à son poste de combat. Le Commandant Gatto, qui se trouvait sur la passerelle, donna ses ordres au chef de pièce avant et fit envoyer un allô. A ce moment la torpille fut lancée par le sous-marin et vint exploser sur l'avant de la passerelle. Le navire fut coupé en deux, la partie avant disparaissant instantanément, et la partie arrière restant à flot, mais inclinée de telle façon que l'hélice était presque totalement hors de l'eau et continuait à tourner. Un SOS, commen-*

cé par le télégraphiste, dès qu'il aperçut le sillage de la torpille, ne put être terminé avant l'explosion. L'équipage du Corbière, qui se trouvait sur le château central et la dunette, mit les radeaux et la baleinière à la mer dès le torpillage et embarqua aussitôt. Quelques hommes se jetèrent à la mer ; ceux-là, ainsi que ceux qui avaient été projetés par l'explosion, furent recueillis, et baleinière et radeaux s'éloignèrent de l'épave. Le Commandant Gatto fut aperçu renversé sur une rambarde de la passerelle haute, paraissant avoir les reins brisés et couvert par les débris des ailes de la passerelle et des cloisons de la chambre de veille. Le quartier-maître fourrier Potier, qui était à l'arrière au moment de l'alarme, est monté sur la passerelle pour porter une ceinture de sauvetage au matelot T.S.F. Ayant aperçu le Commandant Gatto immobile, (il) lui adressa la parole mais n'obtint aucune réponse. Le quartier-maître Fourrier Potier voyant les radeaux et la baleinière s'éloigner, se jeta à la mer et les rejoignit à la nage. Le Kerkyra, qui se trouvait à environ 1 500 mètres sur l'arrière du Corbière, se rendit compte de l'explosion et vint immédiatement sur la gauche. Le commandant, prévenu aussitôt, n'apercevant pas de périscope et supposant que le Corbière avait sauté sur une mine, fit revenir sur la droite afin de sauver les rescapés. Arrivé à une distance de 7 à 800 mètres, il aperçut sur sa droite, et près du Corbière, le capot d'un sous-marin et fit mettre de nouveau la barre à gauche toute, donna l'ordre de marcher à toute vitesse avec l'intention de se rapprocher de terre et de tenter d'échapper au sous-marin. Le sous-marin plongea, conservant son périscope hors de l'eau, et donna la chasse au Kerkyra. Le commandant du Kerkyra,

voyant qu'il était rattrapé rapidement, fit stopper et mettre les embarcations à la mer dès que le navire n'eut plus d'erre. L'équipage prit place rapidement en bon ordre dans les embarcations qui s'éloignèrent d'une cinquantaine de mètres. A ce moment, le sous-marin se trouvait par le travers tribord du Kerkyra à environ 150 mètres. Il lança sa torpille qui, en explosant, coupa le Kerkyra en deux et le fit couler dans l'espace de 30 secondes - il était 12 h 40. Le sous-marin émergea aussitôt et se dirigea vers les embarcations du Kerkyra. Arrivé à proximité, un officier interrogea le premier maître Calloc'h, Commandant du Kerkyra [...] Le pavillon autrichien, roulé sur une hampe, fut montré aux marins français. Le commandant du sous-marin, leur indiquant la côte, leur dit Gallipoli, puis les salua de la casquette et se dirigea vers la baleinière et les radeaux du Corbière qui étaient restés à proximité de l'épave. Pendant l'absence du sous-marin, la baleinière du Corbière avait fait plusieurs fois le tour de l'épave afin de se rendre compte s'il restait d'autres naufragés par mi les débris de toutes sortes qui flottaient. Il n'y avait plus ni mort ni vivant, les manquants ayant dû être engloutis avec la partie avant du navire. Le sous-marin s'étant approché de la baleinière posa les questions d'usage auxquelles répondit le second maître de timonerie Le Boudier. Pendant ce temps, un homme prenait des photographies des embarcations et de leurs occupants. Le sous-marin fit ensuite le tour de l'épave, en prit la photographie, puis la canonna à une distance d'environ 200 mètres. Le tir était mal réglé, et peu de coups sur les 16 (environ) tirés, atteignirent leur but. La baleinière et les radeaux s'éloignèrent se dirigeant vers la terre ; le second maître Le Boudier qui, par suite de la

disparition du commandant et du second, avait pris la direction des opérations, fit passer quelques hommes légèrement blessés de la baleinière sur les radeaux et les remplaça par deux bons nageurs. Le sous-marin cessa son tir vers 14 h 30 et disparut en plongée se dirigeant vers l'O.S.O. Des fumées parurent à l'horizon dans la direction de Santa-Maria di Leuca. C'étaient des chalutiers qui se dirigeaient sur les lieux du sinistre. Les survivants du Corbière furent recueillis à 15 h par les chalutiers anglais X 2 et X 1, transbordés sur les vedettes anglaises ML 172 et ML 173 et conduits également à Gallipoli " .

La partie arrière du Corbière ayant flotté de 12 h 20 à 15 35, heure à laquelle elle disparut, j'ai demandé aux rescapés et aux officiers marinières en particulier pourquoi ils n'avaient pas fait usage du canon de 47 placé sur la dunette. Il semble en effet qu'il eût été possible de canonner le sous-marin qui a émergé une première fois dès qu'il eut torpillé le Corbière et qui fit ensuite, en surface le tour de l'épave. Outre qu'il était à redouter que cette partie du navire s'engloutît tout d'un coup, son inclinaison était telle qu'il était impossible de se servir de la pièce de 47. L'hélice était hors de l'eau, la partie avant du château étant immergée. Le compartiment des machines ayant été évacué dès le torpillage sans que le registre fût fermé, l'hélice continua à tourner pendant très longtemps - il est probable que le marin qui eut le pied coupé s'est jeté à la mer par tribord, est resté le long du navire qui continuait son évolution sur bâbord (la barre ayant été mise à gauche pour éviter la torpille) et a été atteint par l'hélice. Le sous-marin qui a torpillé le Corbière et le Kerkyra était de nationalité autrichienne.

Il est intéressant de recouper ce rapport d'enquête par le témoignage direct d'un des rescapés de l'Edouard-Corbière, dont voici l'essentiel :

Le Corbière appareille de Tarente (Mare Piccolo) suivi du Kerkyra le 19 juin 1917 à 7 heures (heure du bord) et se trouve à 8 heures par le travers de San Vito [...] A midi, je suis remplacé sur la passerelle par le premier maître de manœuvre Mazéas. Je me rends au poste qui se trouve sur la dunette pour y prendre mon repas. Il y avait 1/4 d'heure environ que je m'y trouvais, lorsque j'entends : Au poste de combat, un sous-marin en vue ! Je sors immédiatement du poste et j'aperçois à 200 mètres environ par le travers bâbord un périscope émergeant de 50 cm. En même temps que je vois le bateau venir sur la gauche, j'aperçois le sillage d'une torpille. Je cours vers l'arrière au cas où ma présence fût utile, soit au canon de 47 mm ou aux grenades. A ce moment, l'explosion se produit. Je sens le bateau glisser sous mes pieds, ainsi qu'une chute d'eau, ainsi que d'innombrables débris de toutes sortes s'abattre sur ma tête [sic]. Par bonheur, je me trouve sous un radeau et j'évite ainsi des blessures certaines. Je ne vois plus rien autour de moi, je suis dans un tourbillon de fumée noire [...] Lorsque le calme s'est rétabli, nous nous trouvons cinq ou six à l'arrière. Nous prenons nos couteaux et coupons tous les bouts retenant les engins de sauvetage et divers objets utiles pour se tenir sur l'eau. Le bateau semble s'arrêter dans son mouvement d'immersion. Tout autour de nous, des bœufs morts et vivants et une infinité de morceaux de bois couvrent la mer. Toute la partie avant, ainsi que la passerelle et la chambre de veille, ont disparu. La soute à munitions du canon de 95 mm a

dû exploser pour provoquer tous ces dégâts. Nous lançons les deux radeaux de l'arrière à la mer pendant que d'autres survivants lancent ceux du milieu. Voyant que le bateau ne coulait toujours pas, quelques-uns descendent tenir les radeaux pendant que le reste amène la baleinière de bâbord. On fait une dernière fois le tour de l'épave pour s'assurer que tous les survivants sont parés à évacuer. Nous prenons les radeaux à la remorque pour nous écarter un peu de l'épave. A ce moment, notre attention est attirée par l'explosion du Kerkyra. Il peut être midi 45 environ. Nous apercevons le sous-marin faire surface se dirigeant vers nous. Il nous approche jusqu'à portée de voix [...] Nous étant concertés d'avance, en cas d'interrogation par le sous-marin, de n'être qu'un seul à répondre, je fus désigné. Je répondis donc. Pendant ce colloque, un marin nous photographie, puis le sous-marin se met en marche, fait le tour de l'épave, en prend la photographie également et charge sa pièce. Nous voyons passer les obus qui semblent être d'un calibre de 47 mm. Le sous-marin a la forme d'un petit sous-marin anglais. Il envoie son premier coup de canon sur l'épave quand il se trouve à 200 mètres environ. Il peut être 13 h 50 [...] Les ricochets nous sifflent aux oreilles. Nous nous éloignons de l'épave et nous dirigeons vers la terre. Après un quart d'heure d'effort, voyant que nous n'avancions presque pas, je fais passer quelques légèrement blessés sur les radeaux, et les fais remplacer dans la baleinière par deux bons nageurs, ainsi qu'un grièvement blessé, afin d'avoir des secours plus rapides. Pendant ce temps, le sous-marin continue à tirer. Au 16<sup>e</sup> coup, il paraît y renoncer. En effet, il est 14 h 30 environ ; on le voit plonger. Nous nous en demandons la

cause ; nous sommes vite fixés à ce sujet. Nous apercevons, venant de la direction de Santa-Maria di Leuca, une, puis plusieurs fumées [...] Nous apercevons également, venant de Gallipoli, plusieurs vedettes se dirigeant vers nous. Nous agitions un tricot fixé au bout d'un marchepied afin d'attirer leur attention. Vers 15 heures, le personnel de la baleinière est recueilli par le chalutier anglais X 2, pendant que d'autres chalutiers se dirigent vers les radeaux. Un peu plus tard, nous transbordons sur la vedette anglaise ML 172 [...] Nous arrivons à Gallipoli [...] Les blessés sont [...] envoyés à l'hôpital italien. Pendant ce temps, les non-blessés se rendent au même hôpital où un bon lit est mis à notre disposition ”.

Bord Tourville le 22 juin 1917

“Le second maître de timonerie E.Le. Boudier”

Le 20 juin 1917, le lieutenant de vaisseau Daguerre adressa au vice-amiral, commandant en chef de la première Armée Navale, la copie du télégramme suivant, transmis de Gallipoli à la Préfecture Maritime de Tarente<sup>12</sup> :

“ Sauvés de l'avis français Edouard-Corbière :

Blessés gravement : Ansquer Jean et Gens Edmond, matelots.

Blessés légèrement : Garel Ernest, quartier-maître timonier ; Poard Albert, Mathieu Jacques, Gard Maurice, Deconinck Gêrôme, Guyomar Louis, matelots ; Ferdan Antoine, Hernandez Jean, Bes Jean, Seror Moïse, soldats du 2<sup>e</sup> Zouave, 10<sup>e</sup> Bat.

Indemnes : Morvan Louis, Le Boudier Eugène, Surzur Joseph, seconds maîtres ; Bretchi Marcel, Potier René, quart.-maîtres ; Haristoy Jean, Dessaint Aimé, Grall Paul,



*Fanconneau Roger, Fourré Michel, matelots ; Esquiva Louis, soldat du 2<sup>e</sup> Zouave.*

Disparus : 22

Un mois plus tard, la presse finistérienne annonça laconiquement ce fait de guerre :

“ *Le patrouilleur Edouard-Corbière a été torpillé le 19 juin par un sous-marin dans la Méditerranée orientale. Sont cités à l'ordre de l'armée, l'enseigne de vaisseau Gatto, commandant le bâtiment, et le premier-maître de manœuvre Mazéas, tués à leur poste, et quatre marins grièvement blessés*<sup>13</sup> ”.

Peu de renseignements sur le commandant Joachim-Alexandre Gatto ont été retrouvés à ce jour<sup>14</sup> ; par contre, il est plus facile de suivre la carrière du second, Joseph-Jean-Marie Mazéas, natif de Landévennec et inscrit à Brest où il demeurait<sup>15</sup>.

D'après le témoignage de la famille du matelot Jean-Marie Ansquer<sup>16</sup>, originaire de Douarnenez, les quatre marins les plus gravement atteints, après avoir reçu les premiers soins à Gallipoli, furent dirigés sur l'hôpital de Lecce (chef-lieu de la province du même nom). Le matelot Edmond Gens (originaire de Gravelines, dans le Nord) y mourut le 29 juin 1917 des suites de ses blessures. Jean-Marie Ansquer, dont le livret de solde de la Marine Nationale signale qu'il a été embarqué sur l'*Edouard-Corbière* de juin à 1916 à juin 1917, était de quart à la passerelle (peut-être à la barre) lors du torpillage. Au moment de l'explosion, il fut éjecté à la mer, avec de nombreuses blessures au visage (l'une d'elles entraîna l'énucléation de son œil droit). Le matelot Michel Fourré, bien que sachant à peine

nager, se jeta à l'eau pour lui porter secours. Le quartier-maître René Potier, étant dans la baleinière, fit de même en allant porter une bouée à un marin qui risquait de se noyer.

Les deux autres marins blessés étaient le quartier-maître Ernest Garel, natif de Plélo (Côtes-du-Nord) et inscrit à Saint-Brieuc, et le matelot Louis Guyomar, inscrit à Lorient.

Le parcours du matelot cuisinier, Paul Grall, de Locquénoyé, est intéressant à suivre. Il fut d'abord cuisinier civil de l'*Edouard-Corbière*, de 1912 à 1914, puis mobilisé à bord jusqu'en août 1915. Après quelques embarquements divers, il revint comme cuisinier sur l'*Edouard-Corbière* dès 1916, et se trouvait aux cuisines au moment de l'explosion. D'après sa famille, quoique déclaré indemne après le torpillage, il porta toute sa vie les séquelles d'un séjour prolongé dans l'eau froide. Il mourut en 1927 à l'âge de 41 ans<sup>17</sup>.

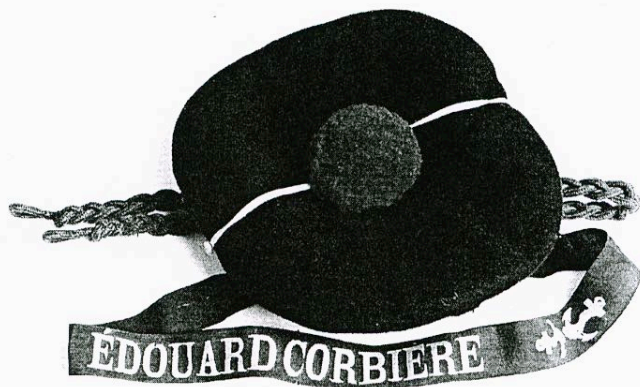
La disparition du dernier navire de la “ Compagnie des Paquebots à vapeur du Finistère ” entraîna à terme la disparition de la compagnie elle-même.

D'après le vicomte Le Gualès de Mézaubran, armateur briochin et président de la “ Société des Armateurs et Marins Bretons ”, l'*Edouard-Corbière* avait “ une valeur d'au moins 500 000 F. ”. Au lendemain de la Grande Guerre, “ l'Etat en (offrit) généreusement à la *Compagnie du Finistère* 174 820 F. La compagnie se trouv(a) donc [...] dans l'impossibilité de racheter un autre bateau avec la somme dérisoire qu'on lui a(vait) accordé<sup>18</sup>. Elle perdait du même coup tout espoir de pouvoir reprendre ses activités d'avant-guerre.



Ainsi sombra la “ Compagnie des Paquebots à vapeur du Finistère ” qui, durant soixante-seize ans, avait apporté le progrès et rendu à Morlaix la prospérité et le dynamisme commercial qu’elle avait déjà connus quelques siècles auparavant.





#### NOTES

1/ Sur la " Compagnie des Paquebots à vapeur du Finistère ", se reporter aux sources suivantes :  
- Le mémoire de maîtrise de P. Tanneau (Brest-1992), sous la direction de M. Jean Tanguy : copies déposées à Brest (au C.R.B.C. et au Service Historique de la Marine), à la bibliothèque municipale de Morlaix et aux Archives Départementales du Finistère (Quimper), etc.  
- L'article publié dans le B. S. A. F (tome CXXII, année 1993), pp. 427 à 468.  
- L'article paru dans " Le Progrès de Cornouaille/Courrier du Léon " du samedi 12/11/94, pp. 26-27.

2/ La Bruyère René : *Notre Marine Marchande pendant la Guerre* - Payot, Paris, 1920, p. 123 .

3/ Ecrasée par la coalition austro-germano-bulgare (octobre 1915), l'armée serbe battit en retraite vers les ports albanais de Durrës et de Saint-Jean-de-Medua, d'où elle fut évacuée sur Corfou (décembre 1915). Par la suite, les Serbes furent envoyés à Salonique pour renforcer l'armée d'Orient. L'*Edouard-Corbière* participa à cette vaste opération d'évacuation ainsi qu'au débarquement de Salonique.

4/ Cuirassé construit en 1896, le *Gaulois*, déjà mis à mal aux Dardanelles le 18 mars 1915 par les obus turcs, fut finalement torpillé le 27 décembre 1916 en Mer Egée.

5/ Service Historique de la Marine (Vincennes), SS.Q.28 (cahier n° 2, p. 150 sq.).

6/ Cf. la carte ci-jointe. En 1917, l'*Edouard-Corbière* devint bâtiment de servitude de la Base Navale de Corfou. Il dépendait alors du cuirassé la *Démocratie*.

7/ *Les Cahiers de l'Iroise*, numéro de janvier-mars 1983, p. 56.

8/ Le *Kerkyra*, navire grec appartenant à M. Yannoulatos, du Pirée, fut réquisitionné par la Marine Française le 1<sup>er</sup> janvier 1917 et armé par un équipage français.

9/ Le petit port italien de Gallipoli (sur la rive orientale du Golfe de Tarente) ne doit pas être confondu avec la ville turque homonyme (*Gelibolu* en turc) qui se trouve sur la rive européenne des Dardanelles.

Le *Linienschiffsleutnant* Singule signale dans son rapport avoir coulé l'*Edouard-Corbière* par 40° 00' N. et 17° 30' E. Cette position semble erronée car, d'après les observations faites par le guetteur du sémaphore de Torre Alto (près de Gallipoli), l'attaque du sous-marin a été aperçue à 14 milles dans l'ouest, ce qui donnerait comme longitude 17° 40' E. Ceci correspond également au point estimé calculé d'après les routes successives des deux vapeurs.

10/ L'U.4., sous-marin austro-hongrois, basé à Pola, fut lancé en 1909 au chantier Germania, de Kiel (Allemagne). Il fut livré aux autorités italiennes (à Fiume) en 1919, à titre de dommage de guerre.

11/ S.H.M. (Vincennes) : Carton SS. Ya. 39 (dossier "*Ed.-Corbière*").

12/ Le L.V. Daguerre, délégué par intérim auprès du vice-amiral, Commandant en chef l'Armée Navale Italienne, était alors à bord du *Duillio*, navire italien basé à Tarente.

13/ " La Dépêche de Brest " du 18 juillet 1917, p. 1 (information extraite du " Journal Officiel " du même jour p. 5574).

14/ Joachim-Alexandre Gatto, née le 18 mars 1891, était basé à Toulon. Il devint EV. 2 R le 20 août 1915, puis EV. 1 R au début de 1917.

15/ Joseph-Jean-Marie Mazéas, né à Landévennec le 8 avril 1879, entama sa carrière de marin en 1893. Il fut promu au grade de premier maître le 26 août 1916. Le 6 novembre, il embarqua à bord de l'*Edouard-Corbière* où il demeura sans interruption jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 1917. Embarqué ce même jour sur la *Démocratie*, il était à nouveau sur le vapeur de la " Compagnie du Finistère ", en tant que second, lorsque ce navire fut torpillé le 19 juin 1917. Joseph Mazéas fut décoré de la médaille militaire à titre posthume (arrêté ministériel du 4 juillet 1919) et cité à l'ordre de l'Armée.

16/ Jean-Marie Ansquer, marin-pêcheur, né à Douarnenez le 17 février 1894, périt en mer dans le chenal du Four, le 16 juillet 1950, sur son bateau, le *Mathieu Bihen*. Il a appelé son deuxième fils Edouard en souvenir de l'*Edouard-Corbière*, dont il se plaisait à raconter l'épopée à ses enfants.

17/ Paul-Bernard Grall, né le 20 septembre 1886 à Saint-Martin-des-Champs, était domicilié au Bruly, en Locquéolé (sa famille y tenait un hôtel-restaurant). Il entama sa carrière de marin en 1907.

18/ Cf. l'article paru dans l'hebdomadaire *L'Eclair du Finistère* du 11 octobre 1919 sous le titre *Pourquoi le service de vapeur entre Morlaix et Le Havre n'existe plus*.

#### ILLUSTRATIONS

P. 48. Le vapeur *Edouard-Corbière*, huile sur toile d'Edouard ADAM (1907) - Musée des Jacobins, Morlaix, cliché du musée.

P. 56. Jean-Marie ANSQUER, matelot à bord de l'*Edouard-Corbière* (collection particulière).

P. 56. Paul-Bernard GRALL, cuisinier de l'*Edouard-Corbière* (collection particulière).

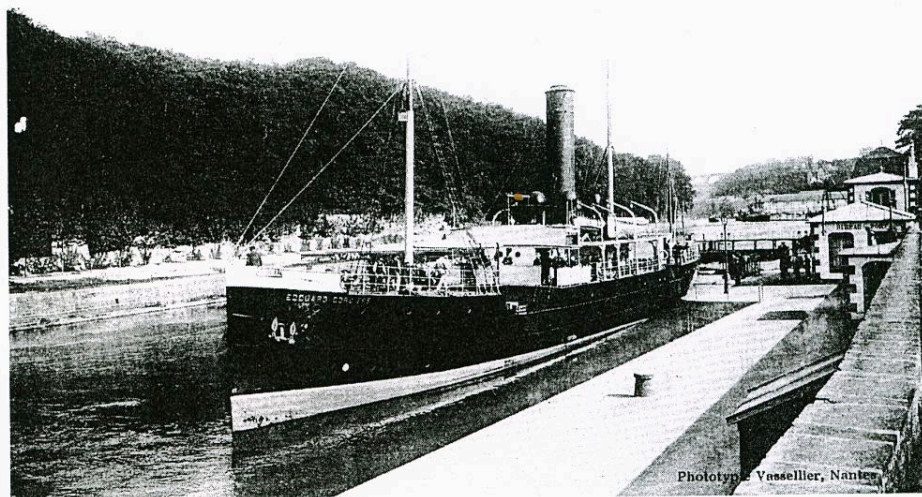
P. 57. Fourragère et ruban légendé de l'*Edouard-Corbière* ayant appartenu à P. B. GRALL.

P. 58. Le vapeur *Edouard-Corbière* à l'écluse de Morlaix - coll. M. LE CLECH

Reproduction interdite pour tous ces documents.

2416 - MORLAIX (Finistère)

Vue des Écluses - " L'Édouard Corbière "  
faisant le service entre Morlaix et St-Malo, sortant du Bassin à flot



**ERRATA - ADDENDA**  
\*\*\*\*\*

ERRATA

- P.49 (colonne de gauche): lire "*sollicitons*"
- P.51 (colonne de droite): lire "*linienschiffsleutnant*"
- P.52 (c. de gauche): lire "*quartier-maitre fourrier Potier*"  
et non pas "*quartier-maitre Fourrier Potier*"
- P.54 (c. de droite): lire "*Tourville*" (nom à mettre en italique)
- P.55 (c. de gauche): lire "*de juin 1916 à juin 1917*"
- P.57 (note 12): lire "*Duilio*"
- P.58 (note 14): lire "*né le*"
- P.58 (dans la légende de la carte postale représentant l'*Edouard-Corbière* sortant de l'écluse): lire "*faisant le service entre Morlaix et Le Havre ...*"

ADDENDA

- P.58 (dans la légende de l'illustration de la page 48),  
rajouter les dimensions du tableau, soit "59,5 x 92,1 cm"

\* Cliché supplémentaire:

L'*Edouard-Corbière*, quelque temps après son torpillage  
(Collection privée - "Österreichischen Marineverband")

