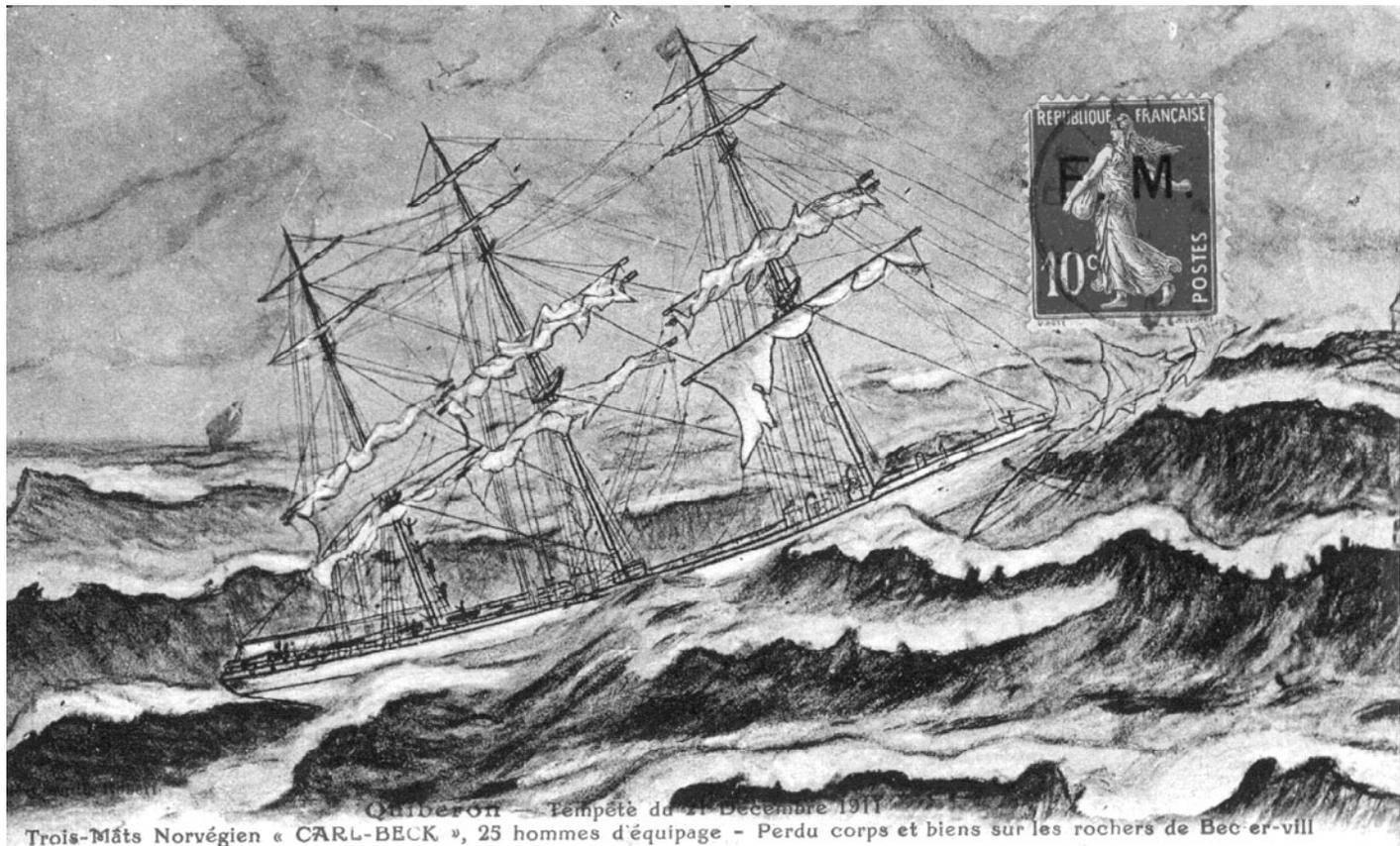


**NAUFRAGES DANS LA ZONE DE :
PLOUHARNEL, QUIBERON, BELLE ILE,
HOUAT, HOEDIC**

DE 1900 A NOS JOURS

- 1900** « **Charlotte Dunban** » fait naufrage à Hoëdic sur Er Hoélanec (Est Hoëdic) le 07 Janvier.
- 1905** « **Bavaria** » : voir : <http://www.wreck.fr/bavaria.htm>
Appelé localement le « Pitochet ». Il s'agit d'un cargo à vapeur anglais de 1685 tonneaux qui fût construit en 1889 à Port Glasgow en Écosse par le chantier "Murdoch & Murray". Il fut lancé le 28 septembre 1889. Il faisait parti de l'armement "David Scott & Son" de Dundee . Il mesurait 79m de longueur pour 11.3m de largeur et 4.72m de creux. Il était propulsé par un moteur de 147 nhp.
Il fit naufrage lors d'une tempête le 12 novembre 1905, au large de Belle-Ile ; il y eut 6 survivants parmi l'équipage, qui atterrirent à Noirmoutier.
L'épave est disloquée et de nombreuses tôles sont à plat sur le fond, les chaudières ressortent d'environ 4m et l'on peut encore voir l'arbre d'hélice, l'hélice et le gouvernail. Les restes s'étalent sur environ 90m de longueur sur un fond de sable et vase par 45m de profondeur.
La position de l'épave est (E50) 47° 14' 471 - 002° 58' 829. Elle est répertoriée par le Shom sous le n° 14572-109.
- 1905** « **Janine Marie** » vapeur anglais, fait naufrage le 12 Novembre dans les environs de Belle Ile à la suite d'une tempête, six survivants atterrirent à Noirmoutier.
- 1908** « **Ancre N° 15** » navire Français, fait naufrage dans le secteur de Belle Ile ; un doris du navire fut retrouvé dans les coureux de Belle Ile.
- 1911** « **Bonne société** » trois mâts carré norvégien, de Tvedestrand ; il fait naufrage à la suite d'une erreur de navigation ; il était parti du Pérou le 22 Septembre, avec chargement de 1900 tonnes de guano, destination Nantes. Il y eut 16 victimes; il fait naufrage sur la Basse de St Clément devant Port Haliguen.
- 1911** « **Carl Beck** » : voir : <http://www.wreck.fr/carlbeck.htm>
Trois mâts norvégien, qui fut perdu corps et biens lors d'une tempête le 21 décembre, il portait 25 hommes d'équipage, et fut perdu sur les rochers de Beg Er Vill dans le secteur de Belle Ile.
Il touche la Basse Clément, et arrive à la côte où il sera détruit, tout l'équipage a péri.



Le Patron le Port ne put mettre le canot de sauvetage à la mer, tellement les vagues étaient énormes, cela aurait été une mort certaine pour tout l'équipage ; sur la pointe de Goulvars, une bonne centaine de Quiberonnais voyait l'équipage faire des appels désespérés. Certaines femmes pleuraient, d'autres agenouillées priaient, hélas personne ne pouvait rien faire pour les secourir.

Le lendemain, la mer rendait une douzaine de cadavres, sur les seize membres de l'équipage, dont deux frères et le capitaine botté et enroulé dans le pavillon norvégien ; les sept corps retrouvés sur la presqu'île furent exposés à l'école des sœurs (actuellement le Gougne) où la population vint se recueillir ; ils seront inhumés au cimetière de Quiberon à côté de l'ancien reliquaire.

Le récit de ce naufrage a été publié en 1982 dans un petit ouvrage. Les lecteurs "d'En Avant" en trouveront ici un condensé.

« Nous sommes en Août 1911, dans une petite île au large du Pérou. Le « Carl-Beck », un trois-mâts battant pavillon norvégien, est au mouillage et l'on y charge 1900 tonnes de guano destiné à l'armement Brunellière de Nantes.

Le guano est une accumulation de fientes d'oiseaux marins et constitue un excellent engrais. Chaque année, plus de 600 voiliers viennent ainsi contribuer à l'enrichissement des terres européennes. Le « Carl Beck » est l'une des 40 unités de l'armement « Beck » qui a pour port d'attache Tvedestrand, au sud de la Norvège. Construit en 1876 à Liverpool, il mesure 68 mètres sur 11 mètres de largeur et jauge 1272 tonneaux.

L'appareillage a lieu le 10 Septembre et, d'après les plans de route habituels, il atteindra Nantes vers la fin de l'année. Il lui faut à présent longer les côtes chiliennes puis passer le Cap Horn tant redouté de tous les marins.

Après 12 semaines durant lesquelles calme et mauvais temps ont alterné, le « Carl Beck » atteint les côtes anglaises de Cornouailles, puis les côtes bretonnes.

Malheureusement, toute l'Europe est dans une zone dépressionnaire et la tempête fait rage, occasionnant de nombreux dégâts sur le continent. Le « Carl Beck » est contraint de serrer la toile puis de mettre en fuite. Dès lors une série de malheurs s'abat sur le voilier : les baleinières sont emportées, le gouvernail se bloque, des manœuvres (filins pour raidir les voiles) s'y étant engagées. Une longue dérive commence et le « Carl-Beck » talonne sur les hauts-fonds des Birvideaux. Ce plateau rocheux entre Groix, Belle-Ile et Quiberon est réputé pour son danger (le phare n'est pas encore construit); le « Carl Beck » y perd son gouvernail et l'énorme houle soulevée par les vents d'ouest l'entraîne vers la pointe de Quiberon.

Arrivé par miracle devant Port-Maria chacun pense qu'il va pouvoir y entrer ou, au pire, s'échouer sur la Grande Plage. C'est pourquoi toute la population de Quiberon est rassemblée le long de la côte. Les sauveteurs du « George et Marie Copin 2 » veulent tenter une sortie mais le président de la Société Nationale de Sauvetage, Mr Le Quellec, refuse de donner la clef du local. Il serait déraisonnable d'ajouter des victimes au drame qui est en train de se jouer ce 21 Décembre à midi.

Dans les haubans, on aperçoit l'équipage qui fait de grands signes de désespoir alors que le trois-mâts se dirige vers la pointe mauvaise Beg-er-Vil. Le plateau du Four est sa dernière destination et il s'y présente par le travers. Soulevé par des vagues gigantesques, il retombe et se casse en deux parties puis sombre, engloutissant les 16 hommes.

Dans les jours qui vont suivre, ces derniers seront retrouvés sur les plages avoisinantes et même jusque dans le golfe du Morbihan. Avec beaucoup d'émotion, les habitants de Quiberon les accompagneront jusqu'à leur dernière demeure. Pendant ce temps, en Norvège, 16 familles pleurent leurs disparus alors que partout dans le monde, on fête Noël.

L'épave du Carl-Beck est enregistrée par le Shom sous le n° 14573-143 et sa position est (E50) 47° 26' 500 - 03° 05' 975.

1915 « **Oxford** » vapeur norvégien, il chasse sur ses ancres et fait côte le 13 septembre, sur Houat.

1915 « **Bossuet** » vapeur anglais, fait naufrage le 06 Septembre, au large de Belle Ile.

1916 « **Stanford** » : vapeur norvégien appartenant à Akties Stanford, construit en 1912. Port d'attache : Christiana (Oslo). Capitaine: Christensen ; d'une longueur de 74,35m pour une largeur de 12m et un tirant d'eau de 5,2m et une jauge de 1476 tonneaux. Le « Stanford » est torpillé le 02 septembre 1916 à l'Ouest de Quiberon. Position approximative: 47° 27' 837 Nord 03° 20' 496 Ouest

1916 « **Setesdal** » : voir : <http://www.wreck.fr/stanford.htm>

Vapeur norvégien construit en 1912 par Fredrikstat Mek Værks à Fredrikstad. Son premier nom fut « Stanford ». Il mesurait 82m de longueur, 12m de largeur pour un tirant d'eau de 5.70m. Son tonnage était de 1476 tonneaux. Ce bateau, chargé de charbon, venant de Newport, allant à Nantes, a été abordé à 4h15 à 12 milles au Nord Ouest des Poulains, par le vapeur anglais « Woolston ».

Un télégramme expédié le 3 Septembre 1916 du Palais à Nantes disant :

« le « Setesdal » a coulé à 8 heures 20, à trois milles au nord des Poulains, le capitaine est mort et disparu avec son navire qu'il refusa de quitter, l'équipage a été sauvé en entier, 8 hommes sont arrivés à Palais dans leur embarcation, les 9 autres ont été accueillis par le vapeur abordeur qui se dirige sur Saint Nazaire, prière de prévenir le consul de Norvège de Saint Nazaire, de télégraphier des ordres pour les huit marins se trouvant à Belle Ile ».

Le capitaine Planck commandant du vapeur anglais « Woolston » de Londres de 1902 tonnes est parti de New York le 15 août 1916 à 7 heures 30 du matin, par un temps clair avec un plein et entier chargement d'avoine et d'acier, le tout en bonne condition et parfaitement arrimé, ses panneaux étant parfaitement clos, les pompes franches et son navires en parfait état de navigabilité, il prit la mer et fait route vers Brest, son port de destination, d'ou il a été dirigé sur Nantes, car le port de Brest était très embarrassé.

Rapport du capitaine L.D Planck :

« Pendant la traversée j'ai eu très beau temps sauf les jours qui suivent ; 22 août, pluie et mer mouvementée, 4 pm, pluie et les lames balayent les ponts ; 23 août, le navire roule et tangué embarquant beaucoup d'eau ; 24 août même temps, 25 août même temps, les bâches sont enlevées de sur les panneaux, l'équipage les replacent ; 26, 27 pluie grand vent et haute mer, 28, 29, 30 et 31 très mauvais temps, grosse mer et grand vent, le navire embarque beaucoup d'eau et les lames balayent les ponts, le 31 à 3h 45 du matin arrêté par le « Patrol Boat » 4h 05 continué la route, 4 h 20 reçu les pilotes à bord et arrivé à Brest à 6h 50.

Le premier Septembre le navire attend toujours des ordres, le drapeau signal est hissé à 6h 30 et reste jusqu'à 9 h pour obtenir la visite d'un docteur, le 2 Septembre à 12 h 30 reçu les pilotes à bord et fait route sur Nantes, départ à 13 h 10 et à 18 h les pilotes quittent le bord, le 3 Septembre marché à allure modérée et à 4 h 20 du matin arrêté pour attendre le jour.

A cette heure pendant notre attente pour passer entre Belle Ile, le steamer Norvégien « Setesdal » passant de tribord à bâbord nous heurta à l'avant se faisant de sérieux dommage ainsi qu'à mon steamer,

mis les canots à la mer et à 6 h un bateau du « Setesdal » approcha de mon navire, bientôt un second et à 7 heures 20 fait route sur Nantes.

Passant à l'intérieur de Belle Ile avec 9 hommes de l'équipage du « Setesdal », le restant désirant rester à bord de leur bateau, continué la route doucement à 8 heures, fait des signaux pour avoir l'assistance de Belle Ile, à 9 heures 50 attendu pilotes qui viennent à bord.

A 16 heures, l'avant du navire faisant eau l'équipage pompe continuellement à 17 heures 20 pour arriver à Saint Nazaire, et à 18 heures 20 monté à Nantes avec un remorqueur à l'avant et à 23 heures 10 arrivé à Nantes et mis à quai.

Par suite du mauvais temps et de la fatigue du navire et également par suite des avaries causées par l'abordage du « Setesdal », je crains des avaries à la cargaison, malgré toutes les précautions prises tant par moi que par les hommes de mon équipage et je fais le présent rapport de mer pour sauvegarder les intérêts de qui de droit et je me réserve la faculté de l'amplifier si besoin est ».

L.D Planck, Franck Carter , FJ Larsen

Déclaration du second capitaine Christiensen du vapeur Setesdal :

« Nous sommes partis de Newport pour Nantes avec une cargaison de charbon pour monsieur Begnos et Ciel, le vendredi 1° Septembre 1916, le navire était au départ en parfait état de navigabilité et muni de tous les agrès et de tout ce qui lui était nécessaire pour le voyage, continué le voyage avec beau temps clair vent de Nord Ouest, rien de particulier à signaler avant dimanche 3 Septembre à 4 heures 13 du matin.

Moi capitaine en second, je fus relevé sur la passerelle à 4 heures par le lieutenant Christensen, je lui ai donné la route à suivre et lui ai fait connaître la position exacte du navire sur la carte, je descendis ensuite pour avertir le capitaine qui était couché à ce moment, je lui fis également connaître la position du navire, il est à remarquer que lorsque j'ai quitté la passerelle, il ne fut aperçu d'autres lumières que celle des phares de Belle Ile, 3 à 4 points sur le tribord avant, et nos feux de position brillaient bien, soit le fanal de tête de mât, les deux fanaux de position et celui de l'arrière, voilà la situation avant la collision.

Le lieutenant me déclara qu'à 4 heures 10 un feu blanc fut aperçu quatre points sur le tribord avant et qu'il supposait que c'était un navire qui gagnait sur lui, aussitôt le feu rouge du même navire fut aperçu, il était alors trop tard pour amener le gouvernail à droite et passer à l'arrière et le gouvernail fut amené à gauche à fond.

Le lieutenant donna le coup de main au timonier, en même temps deux coups de sirène brefs, deux fois de suite furent donnés par le capitaine qui à ce moment était monté sur la passerelle, mais ce signal ne fut pas répondu par l'autre navire qui quelques minutes après enfonça sa proue dans notre côté bâbord, 3 pieds à l'avant de la poupe, à l'instant même on signale stop arrière à pleine vitesse jusqu'à ce que le navire fut arrêté.

Telle fut la déclaration du lieutenant, après avoir averti le capitaine j'allai me coucher et entendis quelques instants après que le gouvernail était ramené en plein dans le bord, j'entendis également le capitaine monter sur la passerelle, ainsi que deux coups brefs donnés deux fois de suite par la sirène, mais je n'écoutai aucune réponse de l'autre navire.

A l'instant après, je perçus un choc violent et le navire s'inclina de 3 à 4 pieds sur bâbord je sautai aussitôt sur le pont et courus à l'arrière jusqu'à l'endroit où le navire fut heurté pour me rendre compte de l'avarie.

Je vis alors un trou de deux pieds et demi de profondeur dans le pont, 3 pieds en avant de la poupe, tout l'équipage fut ordonné de joindre son poste respectif aux canots de sauvetage qui furent mis à l'eau et nous nous tînmes tous autour du navire pour voir le résultat.

Le navire se trouvait alors tout le pont arrière sous l'eau et les panneaux flottaient tous à l'entour, ensuite nous allâmes vers l'autre navire qui se trouvait être le vapeur Anglais « Woolston » de Londres, la plus grande partie de l'équipage fut envoyé à bord de ce navire et le capitaine y monta en même temps, moi même je restai dans le canot de bâbord avec mes hommes, le capitaine après avoir été un moment à bord du « Woolston » rejoignit mon canot et nous allâmes de nouveau vers le « Setesdal » qui flottait encore, mais se trouvait dans l'eau plus profondément.

Le temps était clair avec une bonne vue, mais la nuit était assez noire, le capitaine et moi nous retournâmes à bord et ramenèrent quelques effets ainsi que les papiers du bord et les instruments que nous rapportâmes à bord du « Woolston », le capitaine était resté à bord jusqu'à notre retour, il m'ordonna de retourner à nouveau sur le « Woolston » pour demander au capitaine anglais s'il voulait remorquer le « Setesdal » jusqu'à la côte intérieur de Belle Ile mais le capitaine s'y refusa étant donné les grosses avaries qu'il avait subi lui même.

Je fus de nouveau renvoyé pour aller chercher les deux mécaniciens qui se trouvaient encore à bord du « Woolston », je les fis descendre dans mon canot pour retourner à bord du « Setesdal », le capitaine

leur demanda s'il voulait mettre la machine en mouvement, ce à quoi ils se refusèrent d'abord, mais ils descendirent ensuite avec le capitaine pour la faire marcher.

Ensuite ils prirent le capitaine sous le bras pour le ramener sur le pont et après dans le canot, mais celui ci protesta énergiquement et leur demanda de quoi ils avaient peur, l'eau à ce moment passait par les hublots des machines donnant sur le pont arrière.

Le capitaine monta sur la passerelle et fit signe de la main, nous avons avisé le capitaine que la direction du gouvernail était brisée et ne pouvait plus servir pour gouverner le navire, celui ci s'éloigna dans la direction Nord Est et nous ne pouvions pas le suivre avec notre canot, même à la voile et à l'aviron.

Mais nous nous tenions à l'arrière dans le sillage, la dernière chose que nous avons vu du capitaine c'est que le drapeau norvégien fut hissé sur la mâts de pavillon arrière qui se trouvait 4 pieds au dessus de l'eau.

Ensuite nous vîmes deux pavillons de signaux qui furent également hissés sur la passerelle, mais nous ne pouvions pas en distinguer la nature, vu la distance et quelques minutes après nous vîmes le « Setesdal » s'enfoncer après une explosion, il était 8 heure 20 ; nous étions à ce moment distants de la moitié d'un mille marin, nous nous approchâmes de l'endroit et fîmes des recherches pendant quarante minutes dans toutes les directions, mis nous ne vîmes rien du capitaine, mais beaucoup d'épaves flotter tout autour.

Lorsque le vent et la mer augmentèrent et que nous eûmes notre canot à moitié plein d'eau, nous décidâmes à chercher la terre et nous fûmes recueillis après un moment par un bateau pilote, qui nous mit à terre sur Belle Ile ; il est à remarquer que l'homme de vigie était posté sur la passerelle comme d'habitude dans les eaux belligérantes ».

C. Christensen, Juul Perderson, K.Svensson

Le « Woolston » portant une déchirure en plein avant de plusieurs mètres devra subir de grosses réparations avant de reprendre la mer, et c'est un pilote de Belle Ile, Onésime Picot qui remorqua les rescapés restés en mer, excepté le capitaine qui n'avait pas voulu quitter son bord ; il a coulé avec son navire, à Belle Ile.

La position du « Setesdal » est (E50) 47°27' 837N - 03°20' 496W. Il est répertorié par le Shom sous le n° 14573.299 .

1916

« Rogn » Voir: <http://www.wreck.fr/rogn.htm>

Vapeur norvégien, coulé par un sous marin allemand le 15 Décembre dans l'ouest de Belle Ile.

Cargo Écossais, qui fut construit en 1901 sous le nom de « Deepark » au chantier Scott et Cie à Greenock en Écosse ; il s'agit d'un petit cargo qui mesurait 77 mètres de longueur pour une largeur de 9.50 mètres et un tirant d'eau de 3.60 mètres, il jaugeait 928 tonneaux et était propulsé par un moteur à triple expansion développant 113 chevaux.

Il entra en activité en 1901 pour le compte de la « Deerpark Steam Ship Co » appartenant à J et J Denholm de Greenock sous le nom de « Deepark ».

En 1910 il fait naufrage sur la côte près de Kylaerhea en Écosse dans le conté du Invernesshire, il sera renfloué et vendu après cette mésaventure.

Il est racheté par la Clover Clayton et Co Ltd en 1913 qui procédera à quelques modifications de coque qui lui permettront d'augmenter sa jauge qui passera à 1028 tonneaux, il est à nouveau vendu, et c'est la société anonyme « Hofsos » dirigé par Th Thorensen Jr qui le rachète en 1914 et lui donne le même nom que sa compagnie, une nouvelle fois vendu et racheté en 1915 par une société anonyme la « Steamship Compagny Rogn » appartenant à Abr Odjell de Bergen en Norvège qui lui donnera une nouvelle fois le nom de la compagnie.

Le matin du 15 novembre 1916 le « Rogn » naviguait vers Nantes en provenance de Liverpool avec à son bord une cargaison de 200 tonnes de charbon et 41 tonnes de pièces de machines ; le commandant Nilsen et son équipage composé de 16 hommes : 9 Norvégiens 6 Espagnols et 1 Danois, vont subir le sort d'un grand nombre de marins à la même époque.

Le sous marin Allemand « UC 18 » de la flotille des Flandres, commandé par Wilhelm Kiel, qui naviguait dans les parages, le canonne pour le forcer à stopper, fait évacuer tout l'équipage et après avoir saisi tous les objets et documents d'importance, le coule en utilisant des explosifs ; à 10 heures, le vapeur norvégien « Rogn » disparaît à jamais de la surface de l'océan.

C'est un torpilleur qui trouvera les naufragés à 16 milles à l'Ouest de Belle-île et les ramènera au port de Lorient. Aujourd'hui, l'épave du cargo "Rogn" n'a pas été identifiée et doit reposer à jamais au large de Belle-Île dans une zone où les fonds sont voisins de 90m.

Rapport de police concernant le naufrage.

« J'ai l'honneur de rendre compte à monsieur le préfet qu'un sous marin allemand a coulé hier vers 10 heures du matin, à 16 milles dans l'ouest de Belle Ile, le vapeur norvégien « Rogn » de Baigan, transportant de Liverpool à Nantes 41 tonnes de pièces de machines et 200 tonnes de charbon ; ce navire comprend un équipage de 16 hommes, 9 norvégiens, 6 espagnols et 1 danois, que le consul de Norvège s'occupe de rapatrier, et qui sont en attendant hospitalisés au 3° dépôt.

C'est un torpilleur qui a trouvé l'équipage en mer et l'a ramené ici.

D'autre part, je surveille le capitaine du « Rogn » nommé Nilson qui a été signalé par l'état-major de la marine comme étant à surveiller.

Au cours de mon enquête j'ai interrogé hier tout l'équipage du vapeur coulé, les hommes ont tous des papiers d'identité avec photographie. »

Le commissaire spécial

1917

« **Dan** » : voir : <http://www.wreck.fr/dan.htm>

Le Dan était un vapeur de nationalité danoise. Construit à Hartlepool en Grande Bretagne par le chantier "Gray", il est mis à l'eau le 22 février 1906. Il était affrété par la A/S Dampskibsselskabet "GORM" de Copenhague. Le vapeur mesurait 85.4m de long pour 12.2m de large et était propulsé par un moteur triple expansion lui permettant de naviguer à 10 noeuds.

Le cargo venait de Sfax (Tunisie) et se rendait à Nantes avec un chargement de phosphate.

Le 24.1.1917 au sud de Belle Ile, vers le point 4708N 0257W, aux alentours de 13h45, le sous-marin allemand [UC 21](#) ordonne au cargo de stopper ses machines. Le nombre de torpilles étant limité sur ce type de sous-marin, l'équipage du U-boat place à bord du Dan 4 charges explosives pour l'envoyer par le fond. A 14h30 le sort du vapeur est scellé, les explosions ont retenti, et il commence à s'enfoncer doucement.

L'équipage qui avait pris place dans les canots de sauvetage, regarde impuissant le vapeur dériver au gré des courants sans pour autant disparaître dans les flots. Vers 17h30 les naufragés quittent définitivement leur navire sans qu'il se soit décidé à sombrer. Deux heures plus tard, ils sont recueillis par un patrouilleur Français. Le lendemain ils sont débarqués à St Nazaire sains et saufs.

Aujourd'hui, l'avant du Dan est coupé du reste du navire et la proue pointe vers la surface. Les tôles bâbord et tribord sont à plat sur le sable. L'épave est en partie détruite.

Elle repose par 57m de profondeur sur un fond de sable, à la position 47° 07 690N - 002° 59 669W (wgs84). Cette épave est enregistrée par le SHOM sous le n° 14572-119.

1917

« **Savio** » : voir : <http://www.wreck.fr/savio.htm>

Ce vapeur fut construit en 1888 à North Sands par le chantier "J.L. Thomson & Sons" (UK). Ce vapeur mesurait 86.6m de long pour 11.6m de largeur et jaugeait 1986t. Il sera vendu en 1912 et deviendra "Savio"

Il naviguait pour l'armement "J. Carnevalli & Cia" de Ravenne et était commandé par le capitaine Antonio Cipriani. Il y avait 20 hommes d'équipage plus le commandant.

Il était parti de Glasgow pour Gênes, avec à son bord 3100 tonnes de charbon destinées à la compagnie des chemins de fer Italiens. Le matin du 23 Avril 1917, à 8h30, un sous-marin Allemand, l'UC 36 fait surface à environ 3 milles du navire et tire 6 coups de canon de 88mm, dont un ou deux atteignent la passerelle et une embarcation.

Le commandant donne immédiatement l'ordre d'évacuer le navire. L'équipage embarque sur deux chaloupes et s'éloigne du cargo. Quelques instants plus tard, deux coups de fusil sont tirés en leur direction en même temps que le sous-marin s'approche d'eux à vive allure.

Le commandant du sous-marin ordonne à son équipage de prendre en remorque le canot où se trouve le commandant du vapeur pour le conduire sur son navire.

Une fouille minutieuse est effectuée tandis que des sous-marinières placent plusieurs bombes à l'intérieur mais aussi à l'extérieur du navire.

Le commandant du sous-marin menace et insulte le Cdt Cipriani, le traitant de "Batard" car la fouille n'a rien donné. Effectivement, l'ordre avait été donné de jeter par dessus bord les vivres et Cipriani avait eu le temps de détruire les papiers du bord avant de quitter son navire.

Le Kapitänleutnant Gustav Buch est un habitué de la zone car, lors de sa seconde patrouille, au mois de

mars 1917, il coule dans le même secteur, le cargo GB "Baynaen" et le voilier FR "Léontine". Pour la troisième patrouille, il comptera six victoires dont quatre dans les eaux bretonnes, le cargo italien "Savio" le 23/4 sous Belle-Ile, le cargo anglais "**Kenilworth**" devant Brest par mine, le cargo anglais "Hirondelle" le 25/4 au sud-est de Belle-île et le voilier français "La Providence" le 25/4 au large de l'estuaire de la Loire. Les marins Italiens parvinrent jusqu'à Belle-Ile sains et saufs où ils débarquèrent à Port Kérel près de Bangor le 23 à 16h00. Ils furent rapatriés le 25 par le bateau de 9h00 à destination de Quiberon puis de Nantes. Ils rejoindront l'Italie en train en bénéficiant d'une réduction de 50% sur le prix des billets, réduction accordée pour les victimes d'un torpillage.

Aujourd'hui l'épave du cargo gît au fond de l'océan à 23 milles au sud-est de Belle-Ile. Sa position n'est pas connue.

1917 **Hirondelle** : voir <http://www.wreck.fr/hirondelle.htm>

Vapeur anglais, construit en 1890 à Dundee par le chantier "Gourlay Bros". La coque fut mise à l'eau le 7/05/1890 pour le compte de la "General S.N. Co" de Londres. Il mesurait 81.70m de long pour 11.40m de large. Sa jauge était de 1607 t et il était propulsé par un moteur à triple expansion lui permettant de naviguer à 13 noeuds. **Le 25 avril 1917 dans le sud-est de Belle-île**, il est torpillé par l'u-boote UC 36.

Informations issues du groupe "[Investigation, Sauvegarde & Promotion du Patrimoine Maritime](#)" 56360 Belle-Ile-en-Mer : " *Le vapeur venait d'Angleterre et se rendait à Bordeaux. Il avait un chargement de fusées d'obus (brut de fonderie et d'un kilo pièce) fabriquées par "Singer & Son" dans la ville de Frome en Angleterre. Ces fusées étaient destinées aux fabriques d'armements situées près de Rennes qui en terminaient l'usinage. Ce navire transportait aussi des garnitures de roues (en caoutchouc plein). Le navire est à plat sur sa quille, l'étrave est cassée et posée sur le côté. Dans les cales avant se trouvent des fusées d'obus et des garnitures de roues de véhicules. En allant vers l'arrière, on trouve 3 chaudières les unes derrière les autres (hautes de 8m) puis la machinerie vapeur (haute d'au moins 8m et toujours debout.* "

Aujourd'hui l'épave repose par environ 57m de profondeur à la position (ED50) 47°03 680N - 002° 53 975W.

1917 « **Giovannina** » : voir : <http://www.wreck.fr/giovannina.htm>

Le "Giovannina" de son premier nom, "Lindisfarne" fut construit en 1892 à "Southwick" par la société "Thompson R." pour le compte de la "Lindisfarne Stm Sg Co Ltd" .

Il fut lancé le 3 novembre 1892 et mesurait 100.1m de long , 12.3m de large pour une jauge de 3030t. En 1913 il est vendu à une société italienne la "R. & V. Prinzi" qui le baptise "Giovannina". Il y avait 25 hommes d'équipage et était commandé par le capitaine Francesco Papale. Venant de Catania pour Liverpool avec un chargement de 1700 t. d'oranges et de citrons, il se fait **attaquer par un U-Boote le 3 mai 1917 à environ 25 nautiques dans le Sud Ouest de Belle-île**. L' UC 61 tire sept coups de canons dont six font but, tuant un homme d'équipage.

Le capitaine et l'équipage abandonnent en toute hâte le navire et embarquent dans deux canots.

Le commandant du sous-marin, accompagné de deux hommes, monte à bord et visite le vapeur, en profitant pour faire le plein de fruits. Une charge explosive est placée et envoyée par le fond le vapeur en moins de trois minutes. **Les naufragés débarquent le lendemain à Belle-île au port de Sauzon** vers 7h00 du matin et sont dirigés le 5 mai vers Nantes. **La victime, le marin Giovanni Sentinella, sera inhumée au cimetière de Sauzon.**

Aujourd'hui l'épave du vapeur italien repose dans la zone 47.03N - 03.42W par plus de 100m de profondeur.

1917 « **Elisabethville** » : voir : <http://www.wreck.fr/Elisab.htm>

Paquebot mixte de la Compagnie Belge du Congo, il a quitté Matadi en direction de Faimouth, puis Anvers son port d'attache le 18 Août 1917.

Construit en 1910 à Glasgow, par les chantiers Stephen et Son Ltd, il jauge 7017 tonneaux pour 415 pieds de long et 55 de large ; le majestueux liner a embarqué 140 passagers, 13 officiers et 160 membres d'équipage dont 55 français, en majorité des Africains, au départ de Matadi ; il est placé sous l'autorité du commandant Lemmans, le canon de trois pouces, servi par deux artilleurs de la Royal Navy, dont la compagnie a doté son paquebot, n'est là que pour rassurer les passagers ; la meilleure défense du navire reste sa vitesse, 15 noeuds, bien supérieure à celle des U-Boats allemands.

Curieusement, le 6 septembre 1917 vers midi, un message radio demande au paquebot de ne pas suivre la route H 172 initialement prévue le faisant naviguer par les coureux de Belle île et à l'intérieur de la Baie de Quiberon, mais d'emprunter la route A 100, route côtière Française, sans descendre sous le parallèle 46° 45'.

A treize heures trente, la silhouette du sous-marin allemand « UC 171 » est identifiée par le capitaine en second Hiernaut ; malgré une manœuvre désespérée du commandant qui essaya d'éperonner l'attaquant, une torpille lancée par le tube arrière suffira pour immobiliser le liner qui sera touché par le tribord arrière.

Il sera coulé par le sous-marin allemand « UC 71 » le 6 septembre 1917 à 12 milles au sud de Belle Ile ; il y eut 14 victimes, le reste de l'équipage et des passagers seront secourus par le patrouilleur « V 30 » qui se trouvait au moment de l'attaque près de Hoëdic, au Grands Cardinaux ; il transportait 30 tonnes d'ivoire en partie récupérée par la Sorima, et 12 kilogrammes de diamants qui ne furent jamais retrouvés malgré les investigations des plongeurs de la Sorima.

Quelques images de l'Elisabethville : http://www.ceresm.com/tn_elisabethville.htm

1917

« **Député Pierre Goujon** » : voir : <http://www.wreck.fr/goujon.htm>

Le cargo à vapeur "Député Pierre Goujon" fût construit en 1894 en Grande Bretagne par les chantiers "Raylton Dixon & Co" à Middlesbrough. Sa mise à l'eau s'effectua le 9 avril 1894. Son armateur le fit entrer en service le 20 juillet de la même année sous le nom de "Ceylon"

C'était un gros cargo : 114,50m de longueur, 14.30m de largeur, 8.50m de tirant d'eau pour une jauge de 4094 t. Il était doté d'une machine à triple expansion de 470nhp qui le propulsait à 13.5 noeuds.

Il sera vendu une première fois en 1913 à la compagnie "Kishimoto Shokai" et devient le "Yamato Maru", puis en 1917 à la "Tabacos Filipinas" de Barcelone et porte le nom de "Moncoda" et enfin à l'état Français la même année, qui le baptise "Député Pierre Goujon". Le "Député Pierre Goujon" sera **torpillé le 12 novembre dans l'ouest de Belle-île** par l'U-Boote U103.

Aujourd'hui l'épave repose par environ 110m de profondeur à 33 milles nautiques dans le 262° du phare des Poulains sur Belle-île et 32 dans le 156° du phare d'Eckmuhl. La position approximative est 47°19 048W - 004°03 151W (wsg84) sous le n° Shom 14572034.

1917

« **la Jeanne d'Arc** » le 17 Décembre de cette année ; au cours de la grande guerre quelques bateaux de pêche sont transformés en patrouilleurs et veillent sur les côtes Bretonnes.

« L'un d'eux, un gros dundee armé par douze hommes, ne réussit pas à rentrer au port du Palais à Belle Ile ; on mouille sur ancre, décide son patron lorsque le patrouilleur occasionnel n'est plus qu'à un demi mille des jetées mangées par les vagues, le dundee s'immobilise dans la tourmente, le jour tarde à se lever. Les masses grises de la citadelle du Palais émergent difficilement de l'aube glacée. Les deux feux qui soulignent de vert et de rouge l'entrée impraticable du port continuent à distiller leurs éclats. Secouée par les déferlantes de plus en plus fortes la « Jeanne d'Arc » se met à chasser sur son ancre en direction du môle incertain.

On va tout droit se démolir sur la jetée, estime son patron en torturant sa barre en vain, il faut demander de l'aide ! Le signal de détresse qui monte en berne au mât de grand-voile du dundee n'amène aucune réaction de la côte. Et cette saleté de jour qui ne vient pas, rêle le matelot qui l'a hissé, si ça continue on va pouvoir se mettre à prier !

Le petit jour dilue enfin la pénombre, bien après huit heures, des gens du Palais aperçoivent alors le pavillon tricolore.

Le patron du canot de sauvetage de Belle Ile reçoit l'ordre de sortir en mer pour porter secours à la « Jeanne d'Arc » qui chasse de plus en plus rapidement, le Vauvert de Méan est mis à l'eau, sort du port et se heurte au vent debout ; le canot après plusieurs manoeuvres parvient à approcher le dundee ; à ce moment le canot est pris par une vague énorme et se retourne, les hommes sont à la mer ; par chance l'ancre du bord qui se trouvait établie à bord s'est libérée au cours du retournement, elle maintient le canot à portée des hommes qui nagent vers lui, rapidement ils parviennent à remonter à bord, remettent de l'ordre et se trouvent de nouveaux en ordre de marche ; ils se préparent à faire route vers le dundee lorsqu'un cri à bord se fait entendre : « le patron, hurle soudain l'un deux, il est encore à la mer et Corvic aussi ».

Les deux hommes sont rapidement entraînés par le courant, les hommes s'organisent à bord ; l'un deux prend la barre ; on tente de lever l'ancre, le bout est trop raide pour décrocher l'ancre du fond, le bout est tranché, le canot est libre de manoeuvre ; « On va d'abord sauver les camarades, nous nous occuperons de la « Jeanne » après ! ».

Les hommes distinguent à peine leurs compagnons dans les vagues ; les deux hommes s'éloignent de plus en plus du canot, l'un sous le vent l'autre au vent, qui sauver en premier ? L'équipage du canot n'a

pas le temps de choisir, le canot est une nouvelle fois couché sur le côté par une lame, les sauveteurs se rendent compte qu'il ne peuvent plus rien pour le dundee ainsi que pour leurs camarades.

« On rentre, décide t-il d'une voix lugubre, c'est trop dur ! » ; le « Vauvert de Méan » accoste à l'abri de la jetée sud du Palais, les canotiers courent se poster face à l'océan ; Dubarre et Corvic ont disparu.

Alerté en dernier secours le vapeur postal de Belle Ile franchit la passe en roulant dur, pique vers la pleine mer, s'acharne proue au vent, mais ne réussit pas à approcher suffisamment de la « Jeanne d'Arc » pour pouvoir lui passer une remorque, le dundee frôle la jetée, et finit sa course sur un banc de sable, un canon lance-amarre est mis en place sur la plate-forme du feu de la passe ; on installe un va-et-vient, neuf pêcheurs sont ramenés sur la jetée pendant que trois autres réussissent à gagner le port à bord d'un youyou rempli d'eau.

Les deux sauveteurs sont rejetés sur la plage des Ramonettes ; Dubarre s'échoue mort là où il avait vécu ; le corps de Corvic roule sur la grève à quelques mètres de son patron ; Belle Ile est en deuil.

1917

« **Nannsmith** » : voir : <http://www.wreck.fr/nannsmith.htm>

Coulé le 22 mai 1917 sur une mine dans les environs de Quiberon, avec une cargaison variée, ce vapeur appartenant à E. B. Aaby, construit en 1907 par les chantiers Newport News Shipbuilding & Drydock Co. Port d'attache:Marshfield ; d'une longueur de 84,75m pour une largeur de 13,15m et un tonnage de 2093 tonneaux; propulsé par une machine à vapeur à triple expansion de 171 CV.

« Construit à Newport en 1917, ce vapeur minéralier Norvégien appareille en convoi de Bilbao le 19 mai avec 3200 tonnes de minerai de fer dans ses cales ; il arrive à Saint Jean de Luz le lendemain matin à 7 heures, avant de repartir le jour même vers 11 heures pour la Pallice où il mouille le 21 mai vers 13 heures.

Il quitte ensuite la Pallice vers 18 heures et continue sa route jusque dans la baie de Quiberon, où il fait relâche le 22 à midi ; à 18 heures, l'ordre est donné à tous les bâtiments du convoi de se diriger en groupe vers Brest, il est d'abord envisagé de faire passer tous les navires entre Groix et Lorient, mais les patrouilleurs obliquent brusquement vers le large, obligeant les cargos à des manoeuvres non prévues et même pour certains à s'arrêter, c'est la cas du « Nannsmith ».

Au bout de 15 à 20 minutes la machine est remise en avant toute, mais avant que le cargo n'atteigne sa vitesse de croisière une violente explosion se produit à l'avant bâbord, à hauteur du panneau de cale numéro 1, arrachant une partie de l'étrave ; le navire coule en moins de deux minutes, mais on peut cependant dégager les canots et les laisser filer à la mer avec trois hommes à bord, les 23 autres membres de l'équipage, dont le commandant, sautent à l'eau et sont bientôt recueillis dans les embarcations.

Récupérés par deux patrouilleurs, les hommes sont transbordés sur le vapeur « Azalée » qui les conduit à Brest, là, l'équipage du cargo est pris en charge par le consul de Norvège.

Reste l'énigme de la disparition du cargo, a-t-il été victime d'une mine ou d'une torpille, à ce jour les raisons de sa perte restent inconnues.

Position approximative 47° 30' 599 Nord 03° 13' 258 Ouest.

Il ne reste qu'un amas de tôles, poutrelles et débris métalliques sur un rayon de 30m.

1917

« **Grec** » cargo environs de Quiberon.

1917

« **Kansan** » : voir : <http://www.wreck.fr/kansan.htm>

Vapeur Américain de 11500 tonneaux, 170 mètres de long, construit en 1903 et armé par la American Hawaiian SS Co ; il transportait 9300 tonnes de marchandises, il saute sur deux mines le 9 juillet, à la pointe de Kerdonis à Belle Ile.

Il transportait neuf mille trois cents tonnes de marchandises diverses, caoutchouc, acier, plomb, cuivre.

Il sera dérasé par la compagnie Sorima à la cote -13 en 1928, l'administration paiera 305 000 francs pour ce chantier ; il repose maintenant par 25 mètres de fond ; l'épave est très abîmée et ne ressort du fond que d'environ trois mètres, sur un fond de sable. Les points les plus hauts sont quelques membrures qui remontent de 4 à 5 mètres. L'épave est orientée E/W. Elle est répertoriée par le Shom sous le n° 14573.154

Coordonnées GPS : 47°20.1077' N, 03°03.0087' O (WGS84)

Voir : <http://www.scubadata.com/site-de-plongee/260-Epave-Kansan-Belle-Ile.html>

1917

« **Ruytenf Jell** » : voir : <http://www.wreck.fr/ruytenf.htm>

Vapeur Norvégien, de 1240 tonnes, longueur 94 m, largeur 11 m, tirant d'eau 7,6 m, construit en 1875 ; il saute sur une mine posée par l'UC 21, le 19 février entre Belle Ile et Hoëdic.

Position : N 47°20.148' W 003°01.166' ; profondeur : 22 m.

- 1917** « **Fleur d'Espérance** » dundee coulé par un sous-marin allemand le 15 mars.
- 1917** « **Petit Jean** » dundee coulé par un sous marin allemand le 15 mars.
- 1917** « **Thracia** » : voir : <http://www.wreck.fr/thracia.htm>
 Vapeur anglais, construit en 1895 par les chantiers Sir Raylton Dixon Co à Middlebrough ; son premier nom a été « Orono » ; de près de 100 mètres de long, pour une largeur de 13,40 mètres, son tonnage était de 2891 tonnes et son tirant d'eau de 8.50 mètres ; il était affrété par la Compagnie Cunard SS Co Ltd, qui l'avait racheté en 1905 ; il était propulsé par une machine Richardson and Co de 258 NHP.
 il avait quitté Bilbao pour Glasgow, chargé de minerai de fer ; il était le numéro 8 d'un convoi de vingt navires qui appareille de Belle île en fin de journée le 27 Mars à 18 heures ; quelques heures après, vers 21 heures, tandis que la majorité des bâtiments se trouvait à hauteur des Birdiveaux et que le feu de Pen Men dans l'ouest de l'île de Groix avait été relevé à environ 8 milles dans le nord ouest, une formidable explosion se fit entendre ; le vapeur portant le numéro sept, mais qui occupait la neuvième place dans le convoi est victime d'un sous-marin allemand, une longue flamme jaune, suivie d'un immense gerbe d'eau recouvrit le navire à tribord, au niveau de la passerelle. L'auteur de ce torpillage est l'[UC69](#) .
 Immédiatement après, le « Thracia » s'ouvrit en deux et sombra très rapidement avec la presque totalité de son équipage ; il n'y aura que deux survivants, sur trente huit marins ; le « Nordborg » recueille le canonnier H Mass, le patrouilleur « Ardente » repêche Douglas W Duff et le corps du second ; ce sont les deux seuls survivants.
 Position de l'épave 47° 30' 875 Nord 003° 17' 325 Ouest. Il est répertorié par le Shom sous le n° 14573.301.
- 1917** « **Goathland** » : voir : <http://www.wreck.fr/goathlan.htm>
 Vapeur anglais, construit par Tyne Iron Shibulding & Co, à Willington Quay, près de Newcastle en 1906 pour le compte de l'amateur "Headlam & Rowland".
 Il mesurait 100.9 m de longueur, 14.7m de largeur pour un tirant d'eau de 7.2 m. Son tonnage était de 3044 tonneaux. Il était propulsé par une machine à triple expansion qui développait 292 nhp. Il naviguait à 10 nœuds. Son port d'attache était Whitby, situé sur la côte Est de la Grande Bretagne.
 Le commandant "Thornton" dirigeait le Goathland qui faisait route de St Nazaire vers le golfe du Mexique quand, le 4 Juillet 1917, il fut torpillé par le U82 commandé par le Kplt Walter Röhr, à 6.32 milles dans le sud/sud-est de la pointe du Skeul à Belle-Ile. Le Goathland naviguait seul et coula en deux minutes. Sur les 28 hommes d'équipage, il n'y aura que 7 rescapés, dont un marin blessé recueilli par le sous-marin.
 Aujourd'hui l'épave gît par environ 55m de fond à la position (E50) 47°10'876N - 03°08'889W.
- 1917** « **Pontoporos** » : voir : <http://www.wreck.fr/ponto.htm>
 Vapeur grec de la National Steam Navigation Co of Greece (armateur Embiricos), construit en 1913 par W. Doxford & Sons à Sunderland, d'une longueur de 115 m pour une largeur de 15 m et un tirant d'eau de 6 m, un tonnage de 4049 tonneaux, machines à triple expansion, 329 chevaux.
 En route de Calcutta pour Bombay avec 6500 t de charbon pour le gouvernement de Grande-Bretagne, il est d'abord arraisonné le 08/09/1914 par le croiseur allemand [EMDEN](#) (Von Müller) ; il aura beaucoup de chance et pourra poursuivre sa route.
 Le 14 octobre 1914, il est capturé par le croiseur « GB Yarmouth » et escorté vers Singapour où il sera interné avec son équipage durant 3 ans.
 Le 17 août 1917, affecté comme ravitailleur, il est torpillé et coulé à environ 5 milles dans l'ouest de Quiberon, entre le bourg de Batz et le Pouliguen par le sous-marin allemand « [UC 21](#) » dans le golfe de Gascogne ; il repose par 35 mètres de fond.
 La position de l'épave est (wsg 84) 47°32'769N - 003°14'489W . Elle est répertoriée par le Shom sous le N° 14573-208.
- 1917** « **Marie** » (**Bateau Pilote N°3**) Dundée du quartier de Belle Ile, faisait le service du pilotage dans les parages de Belle Ile.

Rapport du : Lieutenant Ernault d'Orval, sur la perte du bateau pilote n° 3 de Belle Ile

« Le bateau pilote N° 3 du quartier de Belle Ile qui a été coulé le 24 courant à 18 heures 30 était un voilier d'une longueur de quinze mètres, jaugeant vingt cinq tonneaux, il portait le nom de « Marie » et était monté par cinq hommes d'équipage, patron Loréal de Belle Ile.

Il faisait le service du pilotage sur la côte ouest et sud de l'île ; soudain émergea des flots, non loin de lui, un sous marin allemand, qui l'approcha jusqu'à une distance de quinze mètres environ, le commandant donna l'ordre à l'équipage de quitter son bateau, et de rejoindre le sous-marin.

Les hommes du bateau pilote obéirent ; ils mirent aussitôt leur canot à la mer et accostèrent le sous-marin, sur lequel ils restèrent environ une demi-heure ; pendant ce temps trois matelots du sous-marin visitèrent leur bateau, emportèrent les papiers du bord, une petite provision de chocolat et d'œufs, des effets de laine, et coulèrent le bateau au moyen d'une bombe.

Les pilotes s'embarquèrent alors dans leurs canots et gagnèrent sains et saufs le port de Goulphar, distant d'un mille à peine du lieu où ils avaient été accostés.

L'état de la mer ne présentant aucun danger, l'attitude de l'équipage du sous-marin fut correcte.

Le sous-marin a une longueur de 60 à 70 mètres, il ne porte ni nom ni numéro, il a pris la direction nord ouest, il est armé d'un canon dont le calibre n'a pu être déterminé, sept marins ont été aperçus sur le pont, leur béret porte l'inscription « Inter National Flotille sous marine ».

1917

« Wentworth » : voir : <http://www.wreck.fr/wenworth.htm>

Vapeur anglais, venant de New York, et allant à la Pallice, vapeur de 125 mètres de longueur et de 18 mètres de large, il jaugeait 2380 tonneaux et était chargé de 7200 tonnes de marchandises diverses, il comptait 37 hommes d'équipage et était commandé par le capitaine Wackend.

C'est en milieu de journée, le 2 septembre, que le steamer croise la route d'un sous-marin allemand au large de Belle Ile ; il effectuait sans escorte la traversée New York la Pallice, avec un chargement de machines agricoles, rails d'acier, vivres et matériel médical.

Le sous-marin qui croisa la route de ce vapeur était le « U 52 » U-boat du type Mittel-U ; il appartenait à la première flottille et était commandé par le Capitaine Hans Walther ; depuis la date de son lancement le 8 mai 1916 et durant sa longue carrière, ce sous-marin connaîtra cinq commandants différents, effectuera quatre patrouilles et enverra par le fond pas moins de trente navires, sans compter les bâtiments militaires, pour un total de 71875 tonnes ; il sera envoyé à la casse en 1922 à Swansea.

Ce sous marin mesurait 62 mètres de longueur, embarquait 10 torpilles, pas de mines et pouvait effectuer un périple de 9400 milles en surface à 8 nœuds et seulement 55 à 5 nœuds en plongée ; la profondeur effective pour ce type de sous-marin était théoriquement de 50 mètres, il y avait sur le pont un canon de 88 mm capable de tirer 276 coups, il était monté par un équipage de trente-six marins.

Le navire atteint à l'arrière, près de l'hélice, a coulé au bout de dix minutes ; l'équipage avait pu prendre place dans deux embarcations du bord ; un homme qui était retourné à bord du navire a disparu avec le vapeur ; le commandant du sous-marin a emmené à son bord le Capitaine et les deux canonniers, le reste de l'équipage a abordé sain et sauf à Belle Ile le lendemain à 11 heures, et a été dirigé le 4 septembre sur Saint Nazaire par le vapeur « Union » de Belle Ile.

1917

« Baigorry » : voir : <http://www.wreck.fr/baigorry.htm>

Vapeur Français, affrété par la compagnie « Plisson Steam Nav and Co », ce cargo avait un tonnage de 2161 tonneaux pour une longueur d'environ 85 mètres.

La « Plisson Steam Nav and Co » possédait durant la première guerre mondiale plusieurs bateaux qui subirent de lourdes pertes ; parmi les navires de cette compagnie on peut noter le « Olio », cargo de 8718 tonneaux, coulé le 24 Septembre 1916, le « Capbreton », cargo de 1463 tonneaux coulé le 01 Novembre 1916, le « Europe », cargo de 2148 tonneaux coulé le 24 Septembre 1917, « le Ciboure », trois mâts de 2358 tonneaux, coulé le 13 Décembre 1917, et le « Bayonnaise » cargo de 2424 tonneaux coulé le 20 Janvier 1918.

La compagnie de navigation Plisson sera rachetée en 1919 par la « Compagnie Générale Transatlantique en même temps que la « Compagnie d'Orbigny », la « Société des Vapeurs de Charge » et la Société Marseillaise d'Armement Fritsche et Ciel ».

Le 22 avril 1917, Etienne Annestoy, qui commande le « Baigorry » quitte le port de Bayonne à destination de Cardiff, avec un chargement de 2200 poteaux de mines ; il navigue en convoi, mais très rapidement à cause de sa lenteur, il perd le contact ; dans la journée du 24 avril, il se trouve dans le sud de Belle Ile, quand sa route croise celle du sous-marin allemand « UC 21 ». Les allemands sont dérangés pendant la pose des bombes et achèvent le « Baigorry » par 14 coups de canon ; le canot du capitaine atterrit à l'île d'Yeu, l'autre à Noirmoutier, ceux de Noirmoutier sont conduits à Saint Nazaire par l'Arraisonneur « Crozon » ; le sous marin de 50 mètres portait le numéro 73 et portait un canon de 88 entre le Blockhaus et le gaillard d'avant.

Aujourd'hui l'épave du cargo gît par 55m de profondeur à 15,23 miles dans le Sud/Est de la pointe du Skeul à Belle Ile, à la position (E50) 47°03'678N et 02°53'963W. Cette épave est répertoriée par le SHOM sous le n° 14572-118.

- 1917** « **Banka** » vapeur anglais, fut torpillé le 25 Mars ; venait de Java via Durban, Capetown et Dakar pour se rendre à Nantes; le 25 mars à 9h, il reçoit une torpille par le milieu du travers bâbord qui ouvre une brèche de 6 pieds sous la flottaison. Le navire gîte aussitôt, la machine n'a pas pu être stoppée.
Les documents rangés dans une mallette métallique lestée ont coulé avec le navire. 31 hommes d'équipage; 4 morts et 2 blessés, les survivants sont recueillis par le Dundee 1106. Position estimée : 47°30 et 3°41.
- 1917** « **Botilla Russ** » goélette anglaise, fut coulée à l'explosif le 15 Juin ; elle effectuait le trajet de Fowey à Brest; et transportait 180 tonneaux de kaolin, son équipage fut recueilli par le dragueur Eider.
- 1917** « **Cyclops** » dundee français de Groix, fut canonné le 29 Avril dans l'Ouest de Quiberon.
- 1918** « **Fantoft** » : voir : <http://www.wreck.fr/fantoft.htm>
L'identité de cette épave n'est pas connue avec précision. Il se peut que cette épave soit celle du cargo norvégien "Fantoft" construit en 1898 par les chantiers Rasmus F. Olsen. Il mesurait 68.70m de longueur pour 9.80m de largeur ,4.63m de tirant d'eau et un port de 1041T. Il était propulsé par une machine à triple expansion développant 97nhp.
Le cargo était parti de Brest pour se rendre à Bordeaux en convoi, mais dans la journée du 9 Février 1918, une très forte explosion secoua le navire. L'équipage pensa à un torpillage par un U-Boote car le cargo suivait le sillage du vapeur précédent, mais aucun sous-marin n'avait été signalé dans la zone à cette date. Les autorités pencheront pour une collision avec une mine. Deux hommes d'équipage qui avaient réussi à se sauver sur un radeau seront récupérés par le "S.S. Herdebred" qui les déposera à Quiberon ; six autres, seront secourus par le bateau Français "Phryne" ; malheureusement six personnes périrent dans le naufrage.

Les restes de ce bateau reposent par environ 30m de profondeur sur un fond de sable et roche. L'épave est complètement disloquée et la plus grande partie visible est un morceau de coque arrière bâbord mesurant environ 25m de longueur sur 8m de largeur. L'hélice partiellement ensablée, avait trois pales à l'origine, mais aujourd'hui une manque à l'appel. Chacune d'entre elles mesure environ 1.50m de longueur. A environ une quinzaine de mètres de l'hélice sur 1/3 tribord (en regardant l'hélice) on peut trouver, au milieu de tôles éparses, une chaudière d'un diamètre d'environ 3.50m.
L'ensemble des restes de ce bateau est orienté E/W et sa position (E50) est : 47°31'148N - 003°12'367W. Elle est répertoriée par le Shom sous le n° 14573298.
- 1918** « **Angers** » : voir : <http://www.wreck.fr/angers.htm>
Attaché au port de Nantes
Naufragé le 4 novembre 1918 en baie de Quiberon
Longueur 76m66 - Largeur 13m28 - Hauteur sous le pont 5m54. Un pont, deux mâts, sans vaigrage - Coque acier - Deux chaudières. Machine verticale triple expansion, puissance 1300cv, construite par la Detroit Shipbuilding Company à Détroit Michigan. Il revenait d'Angleterre lorsqu'il talonna une roche de la chaussée des Esclassiers (entre Houat et Quiberon) par une nuit de brume ; il sombra peu de temps après ; il transportait 2668 tonnes de charbon, il a coulé à environ 2.5 milles dans l'Est du phare de la Teignouse, dans le 261° de ce phare ; le commandant affirma qu'il avait été canonné par un U-boat afin de masquer son erreur de navigation.
Une partie de la cargaison fût récupérée en 1920 et 1921, puis la compagnie de sauvetage « France » extirpa une partie de la cargaison de charbon. L'épave repose par environ 21m, sur un fond de vase molle. Elle dépasse du fond d'environ 4m (chaudières). La visibilité n'est jamais très bonne car l'épave repose en baie de Quiberon pas très loin du passage de la Teignouse. Elle est répertoriée par le Shom sous le n° 14572-001.
Position 47° 27' 880 N 02° 58' 980 W
Voir aussi : <http://www.scubadata.com/site-de-plongee/224-Epave-ANGERS-Quiberon.html>
- 1918** « **Bon Songe** » : voir : http://www.wreck.fr/bon_songe.htm
Remorqueur à vapeur français, il fut réquisitionné en 1914 pour effectuer du transport de troupes ; il coula

le 31 Décembre dans l'ouest du phare des Birdivaux, par 55 mètres de fond ; position Euro 50 : 47° 28' 557 nord 03° 26' 631 Ouest.

1918 « **Bienfaiteur** » vapeur, ancien remorqueur, réquisitionné comme transport en 1914, fait naufrage le 31 Décembre, dans les environs de Belle-Ile.

1918 « **Florence H** » : voir : <http://www.wreck.fr/florence.htm>
Steamer américain, cargo charbonnier de 3820 tonnes, 113 mètres de long, type « Trois Iles » ; il fit partie des nombreux navires américains transférés à l'U.S Naval Overseas Transportation, (N.O.T.S) ; ce navire fut construit pour le compte de la Compagnie des chemins de fer Algériens de l'État (branche armement de cette compagnie créée avec ce bateau).

Il fût réquisitionné à des fins militaires en raison des ses performances, de sa taille, et sortit le 21 mars 1918 des chantiers américains Coastwise Lumber And Supply Company, équipé de deux canons de 90 mm et d'un canon de 57 mm ; cette transformation sera facturée à l'état français.

Le 1^{er} Avril, il quitte Long Island en convoi après avoir chargé 3500 tonnes de poudre blanche et noire destinée aux forces alliées en Europe ; sa destination est Saint Nazaire, il mouille le 17 avril au nord de l'île de Houat afin de permettre les opérations de déminage dans l'estuaire de la Loire.

Vers 23 heures, le « Florence H » s'embrase comme une torche et le steamer n'est plus qu'un brasier en quelques minutes ; en environ 40 minutes, le bateau commence à couler doucement ; sur les 77 hommes d'équipage, 34 seulement seront sauvés ; s'agit-il d'un attentat, d'un accident ou d'une mine ? On ne saura jamais la raison de cette catastrophe qui entraînera douze ans plus tard celle de « l'Artiglio ».

Position : 47° 26' 170 N 02° 56' 200 W. Elle est répertoriée par le Shom sous le n° 14572.002

Voir l'[article du New York Times du 27 mai 1918](#) relatant l'accident. Voir également : [Florence H explosion : Recipients of the Navy Cross](#)

1918 « **Hansen** » : voir : <http://www.wreck.fr/hansen2.htm>
Le vapeur danois "A.N. Hansen" fut lancé le 14 Septembre 1877 par les chantiers "Burmeister et Wain" de Copenhague. Il était armé par la société "Det Forenede Dampskips Selskab" qui existe encore aujourd'hui. Une machine construite également par Burmeister et Wain du type double expansion de 4 cylindres (2x24"-2x48"-x32") lui procurait une puissance de 750ihp lui permettant de naviguer à 9 nœuds. Il mesurait 83m de longueur pour 10.6m de largeur et 8.2m de tirant d'eau.

Il faisait route vers Bordeaux avec à son bord 1650 tonnes de charbon quand, le 30 octobre 1918 vers les 5 heures du matin, il talonne l'épave du trois-mâts "Monte Carlo" qui avait fait naufrage au même endroit le 2 Mai 1918, et coule sur les hauts fonds de "Goué Vas" dans le passage de la Teignouse, entre Quiberon et Houat.

Le capitaine et l'équipage sont sauvés et ramenés à Quiberon.

Aujourd'hui l'épave est retournée et les deux chaudières sont encore visibles. Une est en position verticale.

On peut également voir des pièces du moteur et des membrures sur le haut du plateau rocheux.

Les restes assez dispersés du cargo reposent entre 8 et 15m sur un fond de roches assez accidentées. La localisation au sondeur n'est pas aisée. La position (E50) est 47°26'189N - 03°05'194W. Merci au centre "[Made in blue](#)" de la Trinité sur Mer pour ces renseignements.

1918 « **Faustino San Pedro** » : voir <http://www.wreck.fr/faustino.htm>
Chaland qui a coulé dans les parages de Quiberon (à côté de Port Haliguen), en Novembre 1918, suite à une collision avec le vapeur anglais "Hyson". Il mesurait 88.6m par 12.2m et jaugeait 2420 Tonneaux. Aujourd'hui les restes du chaland, orienté N/S (l'étrave au Sud), sont complètement ensablés à la position 047° 29,064' N - 003°05,620' W (E50). Cette épave est répertoriée par le Shom sous le n° 14573.134.

1919 Plusieurs bateaux furent torpillés dans les parages de Belle Ile en Mer et de la presqu'île de Quiberon :

| | | |
|-------------|---------|----------|
| Pilote 3 BJ | Chausey | La Marie |
| Monte Carle | Mergen | |

1920 « **Renvoyle** » : voir : <http://www.wreck.fr/renvoyle.htm>
Vapeur canadien affrété par la "Canada Steamship". Il fut construit en 1910 par "Clyde Shipbuilding" à Glasgow. Il mesurait 85m de longueur pour 14m de largeur, 6.2m de tirant d'eau et jaugeait 1176 tonneaux. Il était commandé par le Cdt. Shoëmarck et comptait 24 hommes d'équipage. Il était parti de

Port Talbot en Angleterre pour se rendre à La Pallice. Il fit naufrage suite à une voie d'eau, en rade du Palais à Belle-Ile le 4 Décembre 1920 avec à son bord une cargaison de poussière de charbon pour faire des briquettes. Il coula par 7m de fond ; les 24 hommes d'équipage seront sauvés par la station du Palais. En 1926 une première société procède à la récupération d'environ 200 tonnes de ferraille, mais faute de crédits pour l'achat d'explosifs, doit cesser ses travaux.

C'est en Janvier 1929 qu'une société Nantaise de récupération de métaux, remportera le marché et précèdera au dérasement de l'épave.

Le "Renvoyle" provoqua le naufrage du Dundee "René Paul" le 3 Janvier 1928 qui heurta les superstructures à fleur d'eau et coula 100m plus au sud. Ce naufrage motiva l'état à faire procéder au dérasement à la cote de 0.30m au dessus du fond.

Aujourd'hui il ne reste plus rien de ce bateau qui a été complètement détruit puis recouvert par les bancs de sable. Position : N 47°20.617' W 003°07.935'

1920 « **Bon Léon** » dundée de Belle Ile, coulé le 31 Décembre, dans le secteur de Port Pivert.

1920 **Bon Père** » cotre, fait naufrage le 31 Décembre devant la plage de Ramonette.

1922 « **La France** » : voir : <http://www.wreck.fr/france.htm>

Cuirassé, il heurte pendant la première guerre mondiale une roche alors inconnue, au Sud Est du phare de la Teignouse, qui depuis porte le nom de Basse Nouvelle.

C'était une grande marée, très grande marée, l'une des plus fortes de l'année et même de la décennie, la marée atteignait, ce qui est rare, pratiquement le zéro des cartes maritimes, et, de plus, des vents de terre augmentaient le « Déchalement » c'est à dire la baisse des eaux.

Ce jour-là, c'est à cet instant précis de la plus basse mer que l'on choisit pour faire passer par beau temps l'escadre de l'Atlantique par la passe de la Teignouse que les courants de la baie de Quiberon ont creusé entre d'innombrables rochers.

La carte indiquait dans le grand chenal des fonds de 17 mètres sous le zéro, le cuirassé avait un tirant d'eau pratique de 9.60 mètres à 9.70 mètres, tant de navire sont passés par là ! Oui, mais pas à la fois avec un tel tirant d'eau et une telle marée basse! Il ne se pouvait pas, tel qu'était établi le système de sondage hydrographique, qu'une roche eût passé inaperçue, cela ne se pouvait pas ! La roche était bien là, 8.80 mètres! Et dans le calme plat, il talonne, le commandant ordonne de stopper les machines, mais voyant que le navire paraît déséchoué et qu'il conserve son erre, il fait remettre les machines à 10 nœuds et poursuit sa route sur l'alignement du feu blanc de Port Navalo ; en même temps il fait inspecter le fond du navire ; vers une heures dix , les machines et dynamo stoppent faute de vapeur, privant le navire d'énergie et de lumière, il ne peut même plus mettre les embarcations de secours à l'eau.

Peu à peu le courant se lève et pousse « la France » vers les hauts fonds de la Basse Nouvelle ; pour éviter toute nouvelle voie d'eau, le commandant ordonne de mouiller ; le cuirassé ne peut plus manœuvrer, il se remplit rapidement d'eau et prend de la bande sur bâbord.

Il est une heure quarante neuf quand le cuirassé « Paris » alerté par un télégramme de « la France » vient mouiller à proximité ; l'évacuation commence dès l'arrivée des premières embarcations du « Paris » ; à trois heures quinze, le « Strasbourg » et le « Metz », deux autre navires de l'escadre, arrivent sur zone et mettent leurs embarcations à l'eau, accompagnant celle du « Voltaire » ; le commandant Guy, chassé de la passerelle par la gîte, est tombé à la mer ; il est récupéré légèrement blessé, « la France » chavire sur bâbord et fait un tour en quelques seconde puis coula ou plutôt se posa sur le fond ou il est encore, il n'y aura que trois disparus dans le naufrage.

Sa position

Il se situe à 0.5 mille dans le Sud Est du phare de la Teignouse à environ 3 .5 milles de Port Haliguen et à 4 milles de Port Maria ; l'épave fut découpée en partie car elle était dangereuse pour la navigation.

Position : 47° 28' 080 N 03° 02' 200 W ou 47° 27' 175 N 003° 02' 150 W Euro 50

1924 « **Auguste** » Goélette, fait naufrage au cours d'une tempête à environ 550 mètres de la Teignouse à 7°, en allant de Quiberon à Cardiff.

1924 « **l'Yser** » : voir : <http://www.wreck.fr/yser.htm>

Ce cargo s'est échoué à Belle-Ile, dans l'anse de Port Puns, entre Port Skeul et Porh Lezonet, pendant une nuit du mois d'Octobre.

Le 18 Octobre 1928, le cargo Yser appartenant à la Sté Générale d'Armement, venant de Port Talbot en Angleterre d'où il était parti le 15, avec un chargement de 3300 tonnes de charbon, se rendait à Chantenay près de Nantes. Il y avait 26 hommes d'équipage à bord. Il avait été construit à Nantes en 1919 et sa jauge brute était de 2485 tonneaux. Sa machine développait 1100 cv et son indicatif radio était "OVYP". A cause de la brume et d'une mer houleuse, il s'échoua sur les rochers entre Kerlédan et Donnant sur Belle-Ile. L'équipage put monter sur la falaise mais le navire s'enfonça en quelques jours.

Deux remorqueurs répondirent au SOS lancé par l'Yser, le "Tourbillon" de Nantes et "l'Iroise" de Brest, mais il était trop tard pour espérer remorquer le navire. Le canot de sauvetage "Félix William Spiers" du Palais fut également mis à la mer.

L'épave repose par environ 12m de fond sur une veine de sable au milieu de la falaise. Actuellement, il ne reste plus que l'ancre, deux chaudières d'environ 4m de diamètre, des mâts de charge et l'arbre d'hélice avec son hélice, plus quelques morceaux de ferraille concrétionnés dans la roche. Le reste a été complètement disloqué. Par vent d'Est, mer calme et temps ensoleillé, cette plongée est à faire. La position est : 47°20' 019N - 03°14' 883W (E50). Elle est répertoriée par le Shom sous le n° 14573.306.

On peut encore observer, scellés dans la falaise, des barreaux métalliques qui ont permis à l'équipage de procéder à la récupération des objets de valeur restant dans l'épave avant qu'elle ne coule.

La barre de l'Yser est exposée dans la salle du Restaurant « L'Annexe », quai de l'Yser, à Palais.



1928 « **René Paul** » il coule dans la nuit du 3 janvier après avoir touché l'épave du « Renvoyle ». Position : à 100 m au nord du Renvoyle (voir plus haut).

1930 « **Monique** » pinasse coule dans les années 30, sur les Birdiveaux.

« **Enchanteresse** » : voir : <http://www.wreck.fr/enchanteresse.htm>

Caboteur de 69,74 tonneaux, il fit naufrage le 8 Novembre à l'entrée du Golfe du Morbihan, après avoir touché la roche aux Faucheurs ; il transportait une cargaison de charbon.

Parti de Saint Nazaire le 7 Novembre à destination de Le Palais, M le Bihan, capitaine du navire, décida de rentrer dans le Golfe du Morbihan pour se mettre à l'abri d'un sérieux coup de vent d'Ouest.

« L'Enchanteresse » navigant à la voile, son moteur ayant été débarqué car en panne, le navire se présenta à l'embouchure du goulet de Port Navalo à mi-marée descendante par un coefficient de 90, il fût obligé de longer la côte afin de profiter des contre-courants pour se mettre à l'abri ; ayant embarqué beaucoup d'eau à cause d'une mer formée, le navire était très peu manœuvrant, le bateau fut pris par les remous de la roche des Faucheurs et talonna la roche à 9 heures du matin.

Les six hommes d'équipage et son commandant se sauvèrent sans trop de difficultés quand le navire, vers les onze heures à la marée montante, bascula ; le navire fut abandonné sur la roche et la mer fit le reste.

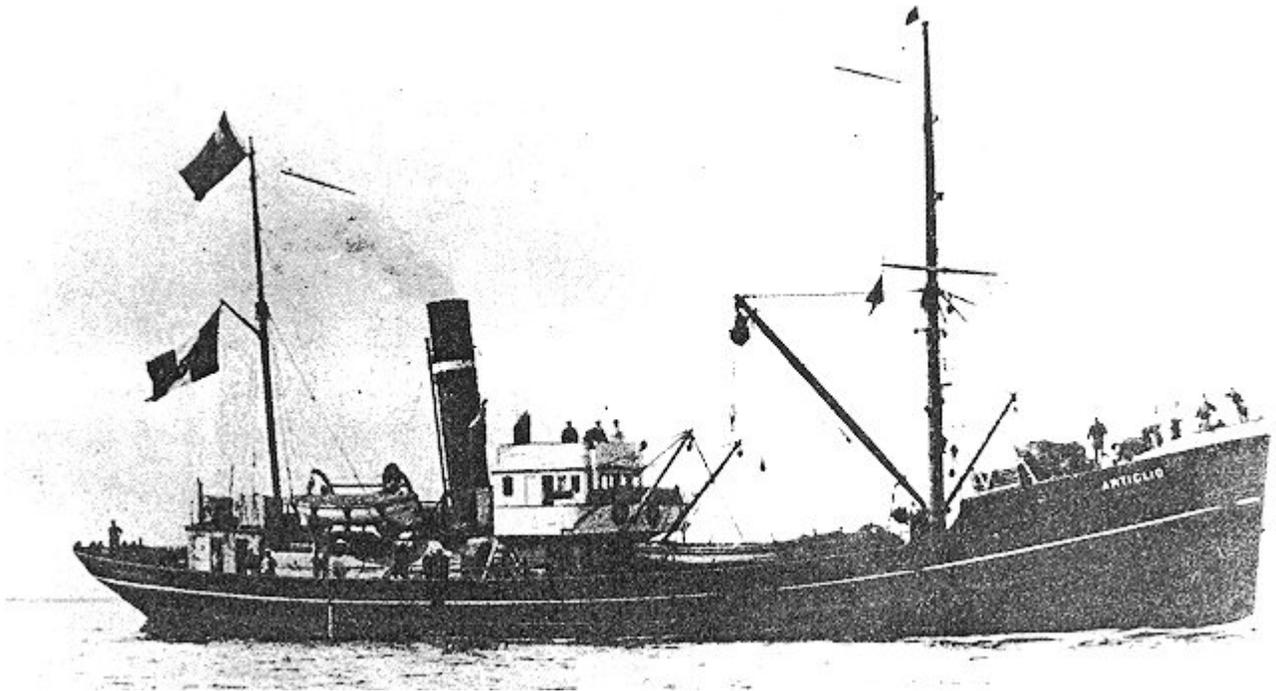
1930

« Artiglio » : voir : <http://www.wreck.fr/artigl.htm>

Navire de récupération de ferraille de la Compagnie italienne Sorima ; ancien chalutier à vapeur équipé d'une machine à triple expansion qui a été modifié en dragueur de mines par la Royal Navy pendant la première guerre mondiale. Il a été racheté par le SORIMA et équipé d'un puissant treuil à vapeur, d'un robuste mat de charge et d'une griffe pour remonter la ferraille des épaves.

Le dimanche 7 Décembre, il est mouillé à la verticale de la carcasse du « Florence H » qu'il doit araser afin que l'épave ne soit plus dangereuse pour la navigation.

Alberto Gianni, chef plongeur, descend avec un chapelet d'explosif afin de terminer le travail sur l'épave ; le navire s'éloigne de quelques 200 mètres dans le Nord Ouest de l'épave, et il procède à la mise à feu des explosifs ; il y a une gigantesque explosion qui est due aux 200 tonnes de munitions qui se trouvent encore dans l'épave, « l'Artiglio » est projeté en l'air par la déflagration, et il est retourné par la vague qu'elle provoque, le navire coule sur l'instant emportant avec lui 12 des 18 membres de l'équipage.



Rapport de l'ingénieur TPE Le Corvec, Archives Phares & Balises Lorient :

« Hier, 7 décembre 1930, vers 14 heures 20, le vapeur Artiglio de la Societa Ricuperi Marittimi à Gênes, qui procédait au dérasement de l'épave du vapeur Florence-H, a sombré par suite d'une explosion formidable qui se serait produite dans l'épave du Florence-H. La catastrophe a fait douze victimes. Sept hommes seulement ont pu être sauvés... L'Artiglio fut soulevé à une hauteur considérable et les sept hommes rescapés furent projetés avec force et retombèrent à la mer. Avant qu'ils puissent reprendre leurs sens à la surface de la mer, l'Artiglio avait disparu dans les flots. D'après eux le navire a dû couler en moins de 45 secondes. Les rescapés se souviennent à peine que le Rostro est venu leur porter secours... Hier après-midi nous sommes allés raguer sur les lieux de la catastrophe. Vers la cote -13, nous avons réussi à faire remonter à la surface un aviron qui devait être engagé sous les bossoirs. Repérant ainsi l'épave de l'Artiglio, nous avons pu constater qu'elle se trouve à environ 200 mètres dans le NO de l'épave du Florence-H et à 100 mètres de la bouée qui signale cette dernière. L'Artiglio paraissait donc se trouver près d'elle lorsque l'explosion se produisit. L'explosion préparée devait achever le dérasement de l'épave. Les mines précédentes qui avaient utilisé deux tonnes d'explosifs, n'avaient donné lieu à aucun incident et l'on a, sans doute, cru qu'il en serait de même pour la dernière. La catastrophe est la conséquence d'un excès de confiance.»

Position : 47°25.7130'N, 02°56.2795'O (WGS84).

- 1930** « **Astrée** » vapeur Génois, explose le 07 Décembre en baie de Quiberon à environ deux milles dans le nord ouest de Houat.
- 1933** « **Arlequin** » cargo français fait naufrage à la suite d'une erreur de navigation à l'ouest de Quiberon sur la cote Sauvage.
- 1937** « **Voltaire** » : voir : <http://www.wreck.fr/voltaire.htm>
Cuirassé d'escadre français construit en 1908 ; il est lancé en 1909, il faisait 18350 tonneaux, ses machines développaient 22500 chevaux, et son armement se composait de 4 canons de 305 mm, 12 de 240 mm et deux tubes lance torpilles ; il est échoué au large de la presqu'île de Rhuys dans le Morbihan sur le plateau de la Recherche ; il y est abandonné et sera désarmé en 1937, il servira, avant la deuxième guerre mondiale de cible à l'aéronavale.
Pendant la seconde guerre mondiale, il sera encore bombardé par erreur par des avions allemands qui le prendront pour un bâtiment quittant Lorient.
- 1938** « **Bourbaki** » : voir : <http://www.wreck.fr/bourbaki.htm>
Ponton, ex trois mâts en fer, coule lors d'une tempête le 19 décembre 1938 devant l'entrée de Port Haliguen.
- 1938** « **Blanche** » Trois mâts français, fait naufrage le 31 Décembre dans le secteur de Belle Ile.
- 1942** « **le U 171** » : voir : <http://www.wreck.fr/u171.htm>
Sous-marin allemand, coulé après avoir percuté une mine.
Position : 47° 39,530' N 03° 34,783' W ; profondeur 40m.
Voir des photos de l'épave : <http://daniel.ranchon.free.fr/u171.html>
Voir les détails sur : <http://www.ceresm.com/u-171.htm>
Voir aussi : http://www.sellor-nautisme.fr/index.php?option=com_content&task=view&id=61&Itemid=87
- 1944** « **Speerbrecher 134** » Sperrbrecher allemand, fut coulé à la suite d'une attaque aérienne, dans l'ouest de Quiberon, à côté de l'île de Groix. Le « Speerbrecher 134 » fut construit en 1909 et baptisé initialement « Toreador », puis nommé « Dusseldorf » en 1916, puis « Poldorf » en 1918, puis « Dusseldorf » de nouveau en 1919, puis « Falke » en 1923, puis « V104 » en 1939, puis « Speerbrecher 34 » en 1940, puis « Speerbrecher 134 » en 1941. Il fut coulé par deux Mosquitos de la RAF le 8 août 1944. l'épave repose à environ 800m de l'île de Groix par 24m de fond. Sa position est 47°39'128N - 03°26'474W. Répertoire par le Shom sous le n° 14573.111.
Sources : <http://www.miramarshipindex.org.nz/ship/show/129784> .
Voir: <http://www.wreck.fr/falke.htm> (plan, photos).
Voir aussi : http://www.sellor-nautisme.fr/index.php?option=com_content&task=view&id=61&Itemid=87
- 1944** « **l'Hanan** » : voir : <http://www.wreck.fr/hanan.htm>
Cargo hollandais coulé par 25 mètres de fond au sud du banc de Taillefer ; le 28 Juillet, il fut attaqué par deux avions (Mosquitos du Coastal Command de la RAF) qui le coulèrent par une bombe tombée sur l'arrière du bâtiment; il se situe à 2.5 milles dans le 55° du port du Palais ; dans certains cas une bouée est mouillée dessus.
Position 47° 22' 064 N 03° 06' 673 W (E50). Il est répertorié par le Shom sous le n° 14573.206.
Plus d'informations sur : <http://www.scubadata.com/site-de-plongee/259-HANAN-Belle-Ile.html>
- 1944** « **l'escorteur du Hanan** » Ce chalutier en bois, réquisitionné en Belgique et armé par les allemands, escortait l'Hanan lors de son trajet Belle-Isle Quiberon. Un autre chalutier l'accompagnait. Il fut la cible des Mosquitos anglais qui attaquèrent le convoi le 28 Juillet 1944. Il coula rapidement, et son épave se trouve à quelques centaines de mètres de celle de l'Hanan.
L'épave se trouve à une dizaine de mètres au Nord Ouest du point indiqué par le SHOM.
Si l'écho sondeur est très net, le site est très réduit : une dizaine de mètres de côté seulement. Il se réduit au moteur Diesel, haut de plusieurs mètres, de l'arbre d'hélice, coudé à quatre-vingt dix degrés, terminé par une hélice à quatre pales, en fer, du grand guindeau, retourné, et des trois cuves à mazout. La faune classique des épaves est présente. Les cuves hébergent notamment des congres de belle taille, que l'on peut observer nageant à l'intérieur entre deux eaux.

- 1945** « **Kansas** » charbonnier, Nord de Belle Isle.
- 1946** « **Bugalet** » : voir : <http://www.wreck.fr/bugalet.htm>
Le non de « Bugalet » viendrait de la balise qui se trouve à proximité, le nom de l'épave serait le « Boileau » coulé à la suite d'une explosion le 17 Décembre ; il s'agit d'une barge LCT (Landing Craft Tank) 1350 construit en Grande Bretagne en 1942, appartenant à la marine nationale ; ce chaland est chargé d'approvisionner le fort de Penthièvre en munitions ; tout est calme dans le petit port de pêche de Port Haliguen, quand subitement un incendie se déclare à bord du navire qui renferme encore en son bord des obus de 75 mm amorcés avec des fusées.
Afin d'éviter une catastrophe, la décision est prise d'évacuer le navire vers les hauts fonds du fond de la baie de Quiberon ; avant qu'il n'ait atteint sa destination, le navire explose et sombre avec son chargement de munitions, le 18 décembre, sans faire de victimes.
- L'épave gît par 10 à 12m de profondeur, sur un fond de vase. La majeure partie de la dangereuse cargaison a été récupérée par l'armée, mais il reste ici et là quelques vestiges de la cargaison d'antan.
Une première bouée fut posée à proximité de l'épave le 7 Juin 1950 afin de signaler le danger aux navigateurs. Plusieurs compagnies de renflouements proposèrent leurs services à la Marine Nationale qui jugea le chantier trop risqué car les munitions avaient probablement été altérées par le séjour prolongé dans l'eau de mer et étaient devenues sensibles.
Plus d'informations sur : <http://www.scubadata.com/site-de-plongee/255-Epave-BUGALET-Quiberon.html>
- 1950** « **Santa Maria** » thonier, coule le 6 Septembre 1950, sur les Birdiveaux.
- 1951** « **Rigoletto** » dans la nuit du 24 au 25 Novembre, ce chalutier a des ennuis dans les Coureaux de Belle Isle ; les secours s'organisent et le canot de Belle Isle, le « Duchesse Anne », sort, sans trop de renseignements pour lui permettre de se trouver rapidement sur le site du naufrage ; pendant plusieurs heures il va fouiller la mer sans découvrir aucune trace du naufrage ni des survivants éventuels.
Enfin vers treize heures, une information sérieuse leur parvient par la radio, ils sont réfugiés sur un rocher de l'île Valhuc, ils ont hissé un pavillon blanc pour marquer leur position.
Neuf hommes se trouvent sur ce minuscule rocher à fleur d'eau ; un va-et-vient est installé et les marins de l'équipage rejoignent, en deux passages, le canot de sauvetage assisté par un bâtiment de la marine « l'Entête » ; ce naufrage aura fait une victime, le patron du chalutier resté à bord lors du naufrage.
- 1957** « **Recouvrance** » : La tempête d'ouest fait rage ; dans la nuit du mardi 12 au mercredi 13 février 1957, en baie de Quiberon, un petit caboteur appartenant à l'armement la Raison Frères de Nantes, peine à avancer dans cette furie de temps, d'autant plus qu'il est léger.
Venant de Pont l'Abbé, après avoir fait escale à Morlaix, le « Recouvrance » se dirige vers Pornic pour charger diverses marchandises dont des sacs de farine à destination des ports Bigouden ; la traversée s'est déroulée normalement jusqu'à 17 heures 30 puisque le radiotélégraphiste du bord indique qu'il se trouve par le travers de Belle Ile.
Vers 21 heures, un ouvrier maçon de Quiberon aperçoit distinctement deux fusées rouges tirées coup sur coup dans la nuit, en direction de la pointe du Conguel, mais il n'y prête pas particulièrement attention ; le lendemain matin vers 8 heures, deux pêcheurs locaux aperçoivent l'épave rouge et verte du caboteur retournée à environ 500 mètres de la côte, non loin de la pointe du Conguel, dans le Vargod.
Toujours poussée par les vagues énormes, la coque finit par venir s'échouer dans l'anse de Port Frégate, à l'emplacement actuellement occupé par l'institut de thalassothérapie.
Passerelle en bois écrasée, superstructures arrachées, canots de sauvetage disparus, le « Recouvrance » gît à l'envers.
- 1978** « **Quo Vadis** » : voir : http://www.wreck.fr/quo_vadis.htm
Chalutier à coque métallique, mesurant 38 mètres de long ; il fit naufrage le 7 Juin sur le rocher du Rohu près d'Etel, à la suite d'une avarie de barre.
Aujourd'hui l'épave repose dans environ 5m d'eau sur un fond de roche. La coque est retournée, la quille en l'air. Plusieurs trous dans la coque permettent d'observer l'intérieur au niveau des moteurs. On y trouve un grand nombre de congères. Sa position est (E50) 47°38' 583N - 03° 14' 600W . Elle est répertoriée par le Shom sous le n° 145-73193.

1992

Épave chargée d'ardoises : voir : <http://www.wreck.fr/ardoise.htm>

Cette épave fut retrouvée par quatre plongeurs du GEDASM : voir : <http://archo.douar.mor.free.fr/epave-aux-ardoises.htm>

Partis en prospection dans la baie de Kerjouano, ils aperçoivent dans la végétation un long tumulus d'ardoises, cet important chargement, posé sur le sable, tente de cacher quelques planches de bois et des morceaux de membrures.

L'épave est aussitôt enregistrée auprès des affaires maritimes de Vannes. Le dépouillement des archives départementales permet de penser avoir retrouvé la trace du naufrage d'un caboteur bordelais, chargé d'ardoises, au même lieu. Le navire s'appellerait probablement le « Florissant de Roquedeteau » perdu le 2 février 1769.

Mais cette hypothèse s'est effondrée lors de la découverte en 1995, d'une pièce de 2 sols dont la frappe n'a débuté qu'en 1791. L'étude dendrochronologie a apporté la certitude que les bois utilisés pour la construction sont originaires du Morbihan. Ils ont été coupés entre 1810 et 1821.

En 1997, une pièce d'écubier a été retrouvée, très caractéristique des constructions faites par le chantier Fol de Vannes, qui identifie cette épave comme étant un chasse-marée du milieu du XIXème siècle.

1983

« **Philippe Eric** » : voir : <http://www.wreck.fr/phileric.htm>

Chalutier Français en bois, qui mesurait 18 de long pour une largeur de 3 m, il a brûlé et coulé près de Belle Ile. L'épave repose par 20m de fond et est couchée sur bâbord. Elle est orientée au N.N.E. Le château ressort d'environ 2.5m du fond et on trouve à environ 15m au S.W. des restes des moteurs, de la quille et de l'appareil à gouverner.

Position : N 47°21.245' W 003°06.312'.

.. ?..

« **le Grec** » cargo Grec de 150 mètres , à environ 2.5 milles au Nord Est du phare des Birdiveaux, il se situe à 4.5 milles dans l'Est sud Est de Portivy.

.. ?..

« **Charbonnier** » dans l'Ouest de Hoëdic, cette épave repose par 25 m à environ 4 milles nautiques dans l'Ouest de l'île Hoëdic.