



Histoire maritime de Bretagne Nord

Le 25 février 1853, le naufrage à l'île de Batz de la péniche pilote les Deux Frères



Canot en mer par Richard Parkes Bonington Coll. Du Louvre

J'ai découvert avec émotion ce récit, de la disparition de mon ancêtre Nicolas Floch en 1853, pilote lamaneur à l'île de Batz, dans le naufrage de la péniche les Deux Frères et de huit autres marins de l'île de Batz alors qu'ils allaient servir un brick. Ce récit romancé avec toutes les exagérations dramatiques du style romantique de l'époque. L'auteur de cet article F. De Kergoff connaît la mer et le vocabulaire des marins, peut-être l'a-t-il été lui-même.

Écrit, quelques années après les faits, présente quelques incohérences avec la réalité des faits. Nous tenterons de les corriger grâce des sources complémentaires. Voici le récit publié en 1856 dans le Journal l'Assemblée Nationale du 19 octobre 1856.

Octobre 2019 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Le brick Augustine

C'était dans la matinée du 14 novembre 1852. [Erreur sur la date cet évènement se passe le 25 février 1853]. Deux pilotes de l'île de Batz, appuyés sur le parapet de la batterie située à l'extrémité orientale de l'île, devisaient entre eux des terribles événements de la veille.

Elle avait été réellement épouvantable dans ses désastres, cette journée néfaste du 13 novembre durant laquelle plus de vingt se perdirent corps et biens sur la partie des côtes de la Manche entre l'Abervarch et le phare des Héaux .

A voir l'air insouciant et calme avec lequel le digne capitaine Floch entretenait son brave compagnon Even, non moins calme et non moins impassible que lui, des sinistres événements dont les côtes de leur île venaient d'être le théâtre, l'observateur le plus attentif n'aurait guère pu se douter que ces deux braves marins avaient pris une part active dans ses événements ; et cependant ces deux hommes intrépides venaient, la nuit précédente, de risquer vingt fois leur vie pour sauver un navire qui, alors mouillé dans le chenal, attestait encore, par les nombreuses avaries qu'il avait essayées, les immenses périls auxquels il avait été miraculeusement arraché.

Tout à coup l'attention des deux interlocuteurs est distraite par l'apparition d'un grand brick, courant large, et faisant cap sur l'île de Batz. La voilure réduite du navire qui naviguait avec son tourmentin, et sous ses huniers au bas ris, et encore mieux son pavillon en berne, indiquaient suffisamment qu'il réclamait des secours pressants. D'ailleurs, nos deux pilotes ne pouvaient se méprendre en apercevant le second pavillon en tête du mât de misaine. Ce dernier signal indiquait clairement l'absence de tout pilote à bord.

De son coup d'œil sûr et exercé, le capitaine Floch avait déjà précisé la situation du navire. – Ce brick, dit-il, en s'adressant à son compagnon, a dû attaquer la pointe de Primel, dans l'espoir de se voir accoster par un des pilotes de la rade de Morlaix ; la violence de la tempête n'a permis à aucune de ces embarcations de prendre la mer. En désespoir de cause, le navire a viré de bord, et il lui reste, pour dernière espérance, les qualités bien connues de nos péniches, le dévouement des marins de l'île de Batz, et leur confiance sans bornes dans la très-sainte Vierge et la Bonne Sainte Anne, notre vénérée patronne.

Et leur espoir ne sera pas trompé, dussions nous y périr, répliqua aussitôt le courageux Even, qui venait de saisir la pensée et de comprendre la résolution du capitaine Floch autre fois son guide et son maître dans le rude apprentissage du métier de lamaneur.

Le laconisme est un des caractères du marin breton ; sa devise favorite est : Neubeut a caouchou ha bech bepret (peu de paroles et beaucoup d'effort) ; aussi une cordiale poignée de main vint elle terminer la conversation des deux amis, qui s'empressèrent d'aller répandre l'alarme, et faire un appel aux compagnons qui voudraient venir partager les dangers qu'ils allaient résolument affronter.

Peu d'instant après, la péniche les Deux Frères montée par sept vigoureux matelots et gouvernée par l'intrépide Even [voir commentaires], sortait du port de la Carlingue [???], au milieu des larmes et des sanglots des parents et amis de l'équipage accourus sur la rive pour offrir leurs serremments de mains et leur embrassements, les derniers peut-être à ces hommes que leur dévouement portait à aller affronter d'épouvantable dangers.

Les vents soufflaient toujours du nord-ouest ; la violence de la tourmente n'avait point diminué : le jusant se faisait depuis deux heures. A ce point de marée, les courants des trois

Octobre 2019 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

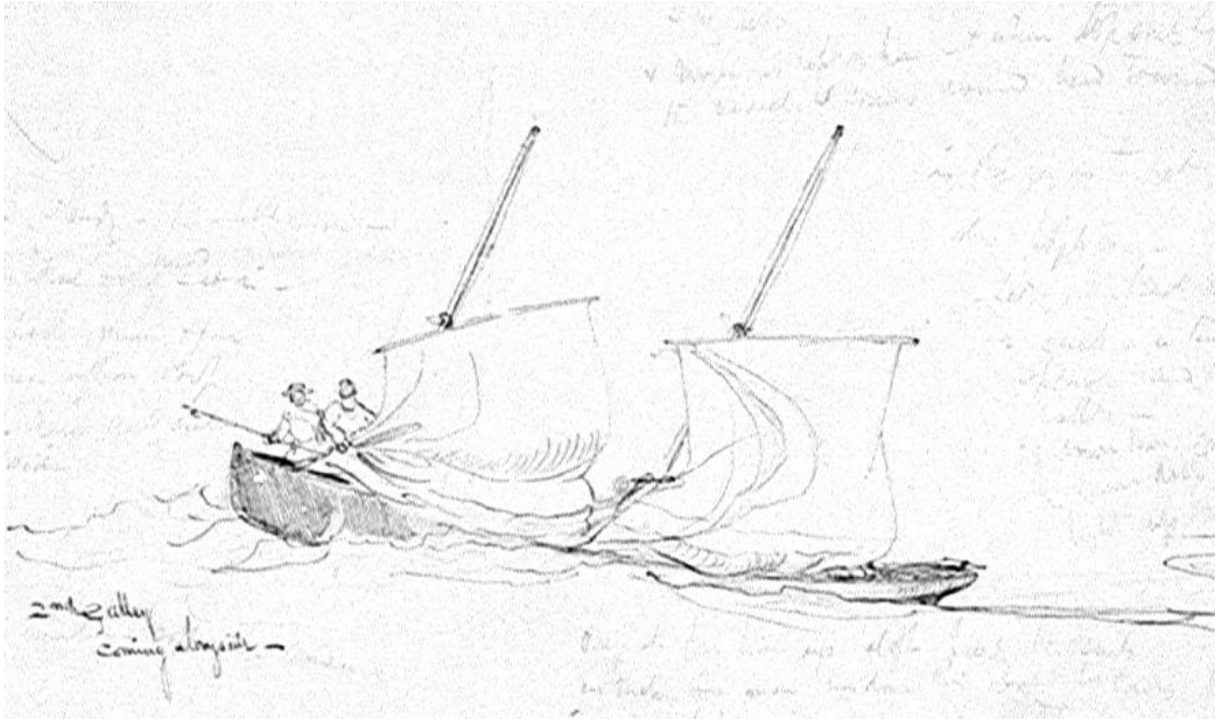
[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

chenaux de Morlaix, du Groug [???] et de Léon ont leur point d'intersection à un mille environ de la pointe Sainte Barbe. La rencontre de ces trois courants qui se précipitent sur un lit de rochers avec une vitesse de plusieurs nœuds dans le chenal de l'île de Batz rendait la mer d'autant plus houleuse que la marée portait dans le vent.



*Embarcation légère anglaise, appelée galley, vers 1850, proche des péniches de l'île de Batz
(Coll. National Maritime Museum Greenwich)*

La péniche, manœuvrée avec une rare habileté, avait déjà dépassé le pointe de Ty Sauzon ; elle se trouvait alors entièrement dépourvue de l'abri que lui avait jusque-là offert la pointe méridionale de l'île. Dès ce moment, le péril grandissait, le danger devenait imminent ; les lames se succédaient effrayantes de hauteur ; une écume blanche en couronnait la crête et indiquait clairement que la lame menaçait de déferler. Un moment d'hésitation dans la manœuvre fit supposer que l'équipage, malgré son héroïque dévouement reconnaissait l'impossibilité de poursuivre la noble tâche qu'il venait d'entreprendre, telle fut au moins l'hypothèse formée par les nombreux spectateurs de ce drame lugubre, mais nul ne saura jamais ce qui s'est passé, dans ce moment suprême, parmi les braves marins qui montaient la péniche les Deux-Frères.

Toujours est-il que leur résolution fut plus ferme que jamais. Alors il fut donné à la population accourue en masse le long du rivage d'assister à un de ces spectacle tout pleins d'épouvantables émotions, et tel que nul autre théâtre qu'une mer en furie ne peut en offrir de semblables. La lutte de ces huit courageux marins qui alors disputaient sur une frêle nacelle leur vie à une mer affreuse, fut digne d'eux. Les phases de cette lutte étaient suivies avec une poignante anxiété par la nombreuse population qui bordait le rivage. Tout le sang-froid, toute l'énergie, toute l'habileté dont l'homme est susceptible furent déployés dans ce suprême combat. Ainsi l'on assura les hommes spéciaux qui ont été témoins oculaires de cette

Octobre 2019 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

lamentable catastrophe. Malheureusement la violence de la tempête augmentait ; et au moment où la péniche n'était plus qu'à quelques encablures du brick qu'elle voulait sauver, une vague monstrueuse la soulevant par l'avant, la redressa perpendiculaire sur son étambot. Un immense cri de douleur et d'épouvante s'échappa de toutes les poitrines, au moment où ces malheureux marins furent aperçus abandonnant leurs avirons et saisissant, avec terreur et frénésie, les plats bords de la péniche. Alors, pour échapper à l'horreur de ce spectacle, tous se prosternèrent la face contre terre.

J'ai interrogé plusieurs des témoins de cette épouvantable catastrophe ; et un seul m'a raconté avoir eu le courage d'assister à la dernière scène de cette lutte suprême. Il a vu ces malheureux marins, pendant les courts instants où la péniche se dressait perpendiculaire, abandonner alternativement les plats bords qu'ils avaient saisis, et s'ensevelir dans l'abîme, en tendant vers le ciel des mains suppliantes.



Cette yole des Scilly remorquant à couple une vache est une bonne image de ce que pouvait être les légères péniches de l'île de Batz

Lorsque la foule, haletante d'anxiété et pénétrée d'horreur, se fut relevée pour jeter un regard égaré sur le théâtre du sinistre, la péniche renversée roulait au gré de la houle, et quatre ou cinq des malheureux qui la montaient, apparaissaient çà et là sur le sommet de la vague, faisant les derniers efforts pour disputer aux flots irrité le peu de vie qui leur restait.

Mais comment décrire la scène solennelle qui succéda à celle que nous venons de raconter. A peine la perte de la péniche était consommée que le vénérable pasteur de Roscoff accompagné de ses dignes acolytes, s'avança revêtu de ses habits sacerdotaux, sur la pointe extrême du promontoire. Alors, au milieu des mugissements de la tempête, des larmes et des sanglots des spectateurs, il prononça, d'une voix brisée par la douleur et l'émotion, les paroles de pardon et d'oubli de la dernière absolution.

Cependant la tempête continuait à rugir ; le courant qui avait augmenté de violence rendait l'état de la mer de plus en plus affreux. Les lames se succédaient plus nombreuses encore et

Octobre 2019 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

se creusaient en grossissant : partout elles déferlaient et présentaient à perte de vue une vaste nappe d'écume. D'intrépides marins qui venaient d'assister à toutes les péripéties de ce drame lugubre, terminé par la perte de leurs compagnons, s'interrogeaient du regard avec la plus vive et douloureuse anxiété ; et jetaient à la dérobée leur yeux sur la Françoise-Eugénie, charmante péniche qui se balançait gracieusement à l'ancre dans le port de Roscoff.

Sortie des chantiers Kerenfors, l'habile constructeur de Roscoff, la Françoise-Eugénie avait donné des preuves nombreuses et irrécusable de son mérite et de ses capacités à la mer. Nulle embarcation ne s'était lancée dans des mers aussi affreuses. Et cependant, grâce à la protection de la bonne Sainte Barbe ; grâce à la perfection de sa construction qui défiait la critique la plus sévère ; grâce enfin à l'habileté remarquable de son patron, jamais le moindre accident ne lui était arrivé.



Pilote embarquant à bord d'un brick depuis un petit lougre, tableau de Jean-Baptiste Isabey (Coll. Le Louvre)

Il est évident que deux sentiments opposés s'agitaient tumultueusement dans l'âme de ces braves marins : d'un côté l'immense danger, pour ne pas dire la perte presque certaine à laquelle ils allaient se vouer, s'ils se décidaient à essayer de sauver quelques-uns de leur malheureux ; et de l'autre, la pensée si poignante de voir tant d'infortunés s'engloutir, sous leurs yeux sans qu'ils eussent tenté de les secourir. Enfin ce dernier sentiment sembla prévaloir chez un de ces matelots que son ancre d'argent attaché à la boutonnière, désignait comme un pilote-juré. Je le vois encore, sous l'impression de ce sentiment de sublime abnégation, secouer tout ce qu'il pouvait y avoir d'indécis dans son regard et son attitude ;

Octobre 2019 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

et, dans les termes les plus chanceux, faire un appel pressant aux intrépides camarades qui l'entouraient. Mais, hélas ! La terreur inspirée par les horribles événements qui venaient de se passer semblait avoir paralysé entièrement l'énergie indomptable de ces valeureux enfants de l'océan. Ce brave et digne pilote, dont je regrette de ne pas avoir conservé le nom, implorait vainement le concours de ses compagnons ; ils étaient sourds à sa voix, et ne répondaient à ses ardentes supplications que par un silence morne et significatif.

Tout à coup une sorte de rumeur se produit au milieu des groupes plongés dans la plus grande consternation. Un nom circule de bouche en bouche ; ce nom est celui de Yann Fanch ar Luche. Tous les regards interrogent avidement les abords de la jetée, où l'on voit apparaître celui dont le nom vient d'être prononcé, et qui d'un pas précipité se dirige vers le port.

C'est une véritable célébrité dans le quartier maritime de Morlaix que ce Yann Fanch ar Luche, dont le véritable nom est Jean-François Guyader. Il n'est point de capitaine de navire, fréquentant les ports des environs, qui ne connaisse et n'apprécie Yann Fanch ar Luche ; Aussi , toutes les fois que ces capitaines ont à raconter les dangers qu'ils ont eu à essuyer pour atteindre les ports de relâche situés dans ses parages, il est bien rare que le nom du brave Jean-François Guyader, pilote juré de Roscoff, ne soit pas prononcé , comme celui de l'homme à qui ils doivent la conservation de leur navire, de leur existence, et de celle de leurs équipages. C'est qu'en effet, lorsque la tourmente se déchaîne avec impétuosité, lorsque les vagues se soulèvent monstrueuses, se brisent en écumant, et que la grandeur du péril semble s'opposer à la sortie de toute embarcation ; c'est alors que la vigie attentive, signale à l'approche d'une svelte embarcation, dont la vue vient porter l'espérance dans le cœur des matelots, déjà abattus et découragés. Des cris de joie saluent la venue de la Françoise-Eugénie et de son courageux patron ; car ils ne se sont point trompés : quelle embarcation autre que cette valeureuse péniche ; quel pilote autre que Yann Fanch ar Luche auraient osé affronter la mer dans ses colères les plus affreuses ?

Aussi, nul dans cette nombreuse assistance qui songeât à s'étonner, au moment où l'arrivée du brave maître Jean fut signalée, de voir douze ou quinze marins s'élancer avec empressement pour prendre place à bord de la Françoise-Eugénie. Alors de ce ton et de ce geste qui n'admettent ni observations ni réclamations, maître Jean choisit sept vigoureux compagnons ; c'étaient ceux qu'il admettait au bénéfice de partager avec lui les immenses dangers qu'il allait affronter.

A un signal donné par leur brave et expérimenté pilote, les fronts de ces braves marins se découvrent ; leur regards calmes et suppliants s'élèvent avec confiance vers la chapelle solitaire située sur l'extrémité du promontoire et placée sous l'invocation spéciale de Sainte Barbe, leur vénérée patronne.

En moins de temps qu'il ne nous en faut pour le raconter, la Françoise-Eugénie, bondissant sous l'effort de sept vigoureux nageurs, avait doublé la pointe de Sainte Barbe, et se trouvait lancée dans ce redoutable courant qui venait d'être fatal aux infortunés marin de la péniche les Deux Frères. Non moins brave et peut être plus habile encore que le malheureux Even, maître Yann-Fanch ar Luche manœuvrait son embarcation avec un sang-froid et une précision inouïs. Aussi, en dépit de la violence de la tempête, il ne tarda pas à parvenir à l'endroit du sinistre. Sur les huit personnes qui montaient la péniche les deux frères, sept avaient disparu pour toujours. Seul le malheureux Even avait pu s'accrocher à un aviron, et la vie ne l'avait pas encore abandonné lorsqu'il fut hissé à bord de la Françoise-Eugénie. La

Octobre 2019 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

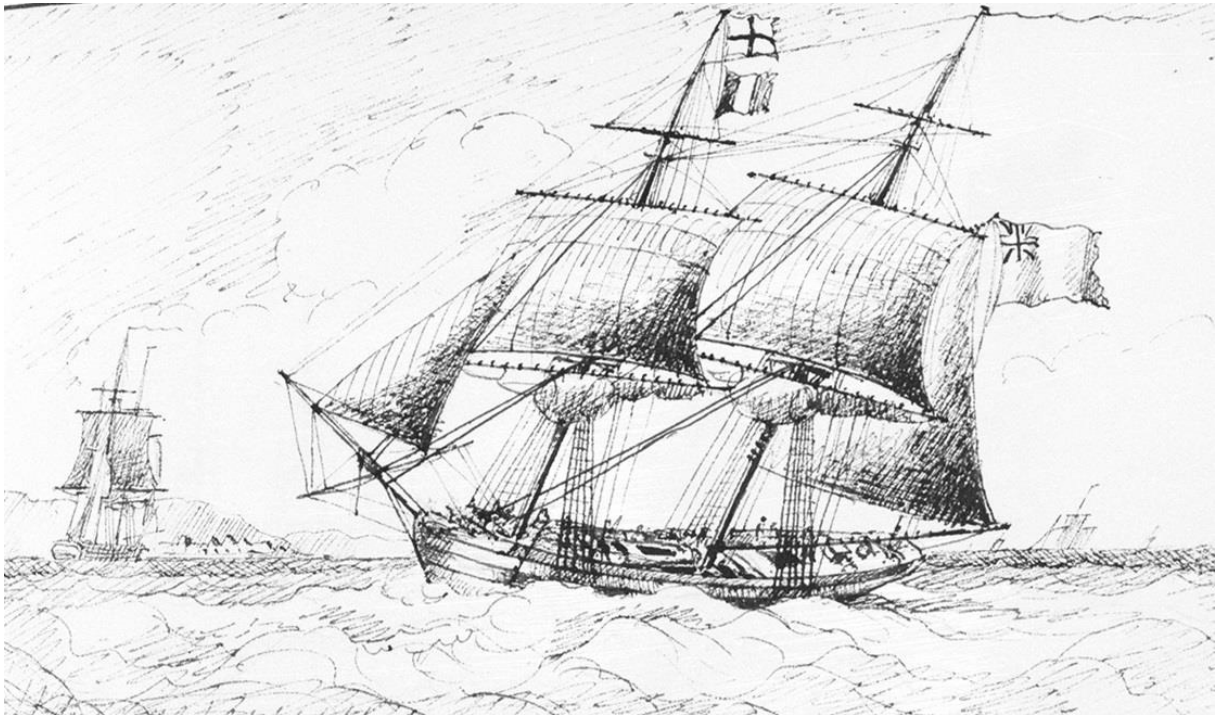




Histoire maritime de Bretagne Nord

péniche s'empressa alors de virer de bord, pour aller lui faire prodiguer les soins que nécessitait son état. Malheureusement le dévouement des braves matelots de la Françoise-Eugénie ne put le sauver : il expirait peu d'instants après son arrivée à terre.

Certes, maitre Jean-François Guyader et ses valeureux camarades avaient fait preuve d'un dévouement et d'un courage surhumains lorsqu'ils s'étaient risqués à affronter d'aussi terribles dangers pour aller tenter le sauvetage de leurs infortunés compagnons. Mais le patron de la Françoise-Eugénie ne regardait pas encore sa tâche comme accomplie. Le brick l'Augustine continuait à se trouver dans la situation la plus critique. Le péril grandissait au fur et à mesure que la violence du courant le drossait vers les récifs du Vings [??] situés à peu de distance sous le vent. Les signaux de détresse se multipliaient à bord du brick. Maitre Jean ne pouvait rester spectateur impassible de la perte certaine du malheureux navire. Appuyés sur leurs avirons, les matelots de la Françoise-Eugénie avaient bien pressenti les résolutions magnanimes de maitre Jean. Aussi nul ne songea à donner le moindre signe d'hésitation ni d'étonnement lorsque de cette voix habituée à dominer le bruit de la tempête, le courageux pilote leur cria : « Courage mes enfants, encore une demi-heure de misère, et le brick est à nous. »



Brick marchand anglais (Coll National Maritime Museum)

Ce fut réellement un spectacle sublime que de voir ces intrépides matelots diriger de nouveau leur frêle embarcation vers ces redoutables dangers auxquels ils venaient d'échapper presque miraculeusement. Le péril était le même ; l'énergie et l'habileté du pilote et des matelots furent aussi les mêmes. Leur confiance en la Sainte Vierge et la bonne Sainte Barbe ne fut pas trompée et quelques instants après il fut donné à la foule qui bordait le rivage de voir la Françoise-Eugénie accoster le brick l'Augustine. Remis aux mains expérimentées de maitre Jean-François Guyader, le brick ne tarda pas à être convenablement orienté ; et, une heure

Octobre 2019 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

après, il disparaissait aux regards derrière les falaises escarpées de la cote de Carantec ; le navire était entré en rade de Morlaix ; Yann Fanch ar Luche avait sauvé le brick l'Augustine. Ami lecteur, si quelque circonstance vous amène jamais dans la petite ville de Roscoff, située sur la pointe la plus septentrionale de l'arrondissement de Morlaix, gardez-vous bien de négliger d'aller visiter le charmant petit port que possède cette ville. Votre bonne étoile vous fera sans doute rencontrer quelque vieux matelot que ses instincts ramènent toujours vers le môle d'où il s'est si souvent embarqué ; il vous redira, si vous le désirez, les splendeurs de ce port maintenant abandonné, et naguère encore si animé. Il vous racontera que, pendant la dernière guerre contre l'Angleterre, ce port, où maintenant vous verrez à peine quelques barques de pêcheurs, ne pouvait contenir les croiseurs qui désolaient le commerce anglais dans la Manche. Si vous tenez à connaître les détails sur les événements les plus frappants dont ces hardis corsaires ont été les héros, stimulez le zèle de votre interlocuteur, en l'encourageant à vous accompagner au café qui forme l'angle du quai et de la rue principal. Là, en tête à tête avec ce valeureux vétéran, vous recueillerez une abondante moisson d'anecdotes et de faits les plus curieux et des plus saisissants. Surtout ne quittez pas Roscoff sans obliger votre digne cicérone à vous montrer maître Jean-François Guyader, pilote-juré de l'endroit.

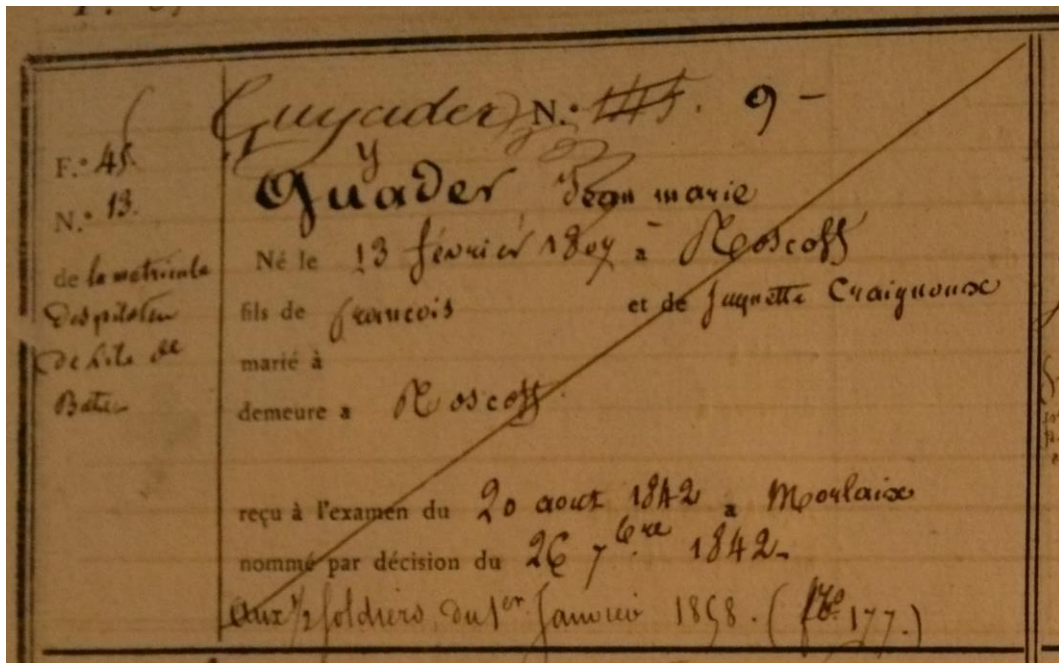
Il n'y a rien de faux, rien d'imaginé dans ce que je viens de vous raconter. Yann Fanch ar Luche n'est point un personnage imaginaire : la péniche la Françoise Eugénie n'est point un mythe. Le naufrage de la péniche les Deux Frères, et la perte des huit hommes qui la montaient est un fait qui n'est malheureusement que trop véritable. En un mot, tout ce que vous venez de lire est de la plus rigoureuse exactitude ; et je crois aussi n'avoir rien exagéré en vous citant maître Jean-François comme le plus habile et le marin le plus intrépide des environs.

Les nombreuses preuves de dévouement données par ce brave pilote lui ont valu force médailles d'argents, de vermeil et d'or ; il en possède de toutes les grandeurs et de tous les modules. Une seule chose manque à ce luxe de décorations accordées à maître Jean, et plus d'un lecteur s'étonnera peut-être qu'un homme qui a vingt fois risqué sa vie pour sauver ses semblables, qu'un homme à qui tant d'autres doivent la conservation de leur existence, ne porte pas sur la poitrine le signe de l'honneur ? On dit bien que Yann Fanch ar Luche, l'homme courageux et dévoué par excellence, ne résiste pas toujours aux séductions de Bacchus. Aussi sabre que déterminé, lorsque placé au gouvernail de sa péniche, il se lance sans crainte dans les mers les plus furieuses, on le voit souvent au cabaret lorsque ses loisirs le retiennent à terre. Nonobstant, ce n'en est pas moins une noble et énergique nature ; et malgré ce malheureux travers, les rivages des environs rediront de longtemps le nom et les actes d'héroïsme de maître Jean-François Guyader, patron de la péniche la Françoise Eugénie, et pilote-juré du quartier maritime de Morlaix.

F. De Kergoff



Histoire maritime de Bretagne Nord



Entête de la matricule de Pilote de Jean-Marie Guyader (SHD cote 6P3 53)

Par décision ministérielle du 28 mai 1847, N. 1550, une médaille d'honneur en or a été décernée au pilote Guyader, pour, le 22 janvier même année, avoir sauvé deux submergés dans leurs vêtements de boue et de sang, les avoir portés à bord du vapeur la Céronne qui se trouvait à leur secours, qu'a sa générosité et intrépidité assistance.

Le 27 Avril 1848 a obtenu une médaille d'honneur en or

Le 10 août 1853 il a obtenu un témoignage officiel de satisfaction

Le 21 Juillet 1855 il a obtenu un nouveau témoignage de satisfaction et une gratification de 50 (francs)

Marques de reconnaissance reçues par le pilote Guyader, pour son action de 1853 il obtient le 10 août un témoignage officiel de satisfaction (SHD cote 6P3 53)



Histoire maritime de Bretagne Nord

Cet article dans le style grandiloquent du milieu du XIX^{ème} siècle, est loin d'être entièrement exact, l'auteur se trompe sur la date du naufrage et sur les noms des protagonistes. Un article dans la presse locale, dans l'Echo de Morlaix du 05 mars 1853, plus factuel, va nous apporter quelques précisions.

« Vendredi 25 février [1853], vers neuf heure du matin, une péniche de l'île de Batz sortait pour aller au large porter un pilote à un brick qui en demandait ; elle était sous sa misaine avec tous les ris pris. Il paraît que, trouvant au large la mer trop grosse, elle laissa arriver, et que dans cette manœuvre elle présenta son travers à une grosse lame de fond qui déferla sur elle et la chavira.

Il y avait sur le plateau de Sainte-Barbe un témoin de ce triste événement. Il vint en toute hâte en apporter la nouvelle à Roscoff. Malheureusement le port était à sec. Il fallut porter une péniche à la mer. On fit toute la diligence et tous les efforts possibles pour arriver vite sur le lieu du sinistre. Un des naufragés fut recueilli, mais inanimé : c'était Philippe Robin, ancien pilote.

Le lendemain, un autre cadavre était retrouvé sur la cote de Callot et rendu à la famille. La péniche qui a fait naufrage, et qui a été recueillie sans avaries, était montée par neuf hommes : un ancien pilote et ses deux jeunes fils, un autre pilote, un maître au cabotage, deux frères tous deux pères de famille, deux autres marins non mariés.

Vingt-quatre enfants restent sans père. Depuis 1814, c'est la quinzième péniche ou bateau pilote perdu par l'île de Batz et Roscoff. »

Cet article précise qu'il y a eu neuf victimes dans ce naufrage, historien local de l'île de Batz Nicolas Roualec en identifie six dans ses notes non publiées, leur corps ont été retrouvé sur différents endroits de la baie de Morlaix : le 26 février le corps de Claude Robin , sur la cote de Roscoff, le 27 février le corps de Pierre Farus, 19 ans à l'île Callot et le corps de Jean Péran à Pempoul, le 12 le corps de Nicolas Tanguy 45 ans à Pempoul, et le corps de Guillaume Péran 50 ans à Port-Blanc en Plougasnou et enfin le 07 mai le corps de Nicolas Floch , mon ancêtre , 62 ans retrouvé à Carantec.

Avec le Philippe Robin repêché inanimé le jour du naufrage cela fait sept victimes identifiées, deux victimes sont à ce jour non identifiées. On peut supposer que l'une d'elle est le fils du pilote Philippe Robin, la famille Robin est durement touchée par ce naufrage.

Le seul pilote Guyader à cette époque à Roscoff se prénomme Jean Marie il était peut être toutefois surnommé Yann Fanch ar Luche son père se prénommant François. Il est bien le patron de la péniche de Roscoff Française Eugénie

Pour les deux compères c'est le pilote Floch qui est sorti avec la péniche les Deux-Frères, le pilote Even n'embarque pas ce jour-là.

Le pilote Yves Even né le 2 mai 1791 a le même Age que Nicolas Floch, il continua sa carrière de pilote jusqu'en 1865 et décède à son domicile de l'île de Batz le 27 mai 1869 à 78 ans. Yves Even marié avec Anne Floch était le beau-frère de Nicolas Floch marié avec Anne Floch.

Octobre 2019 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

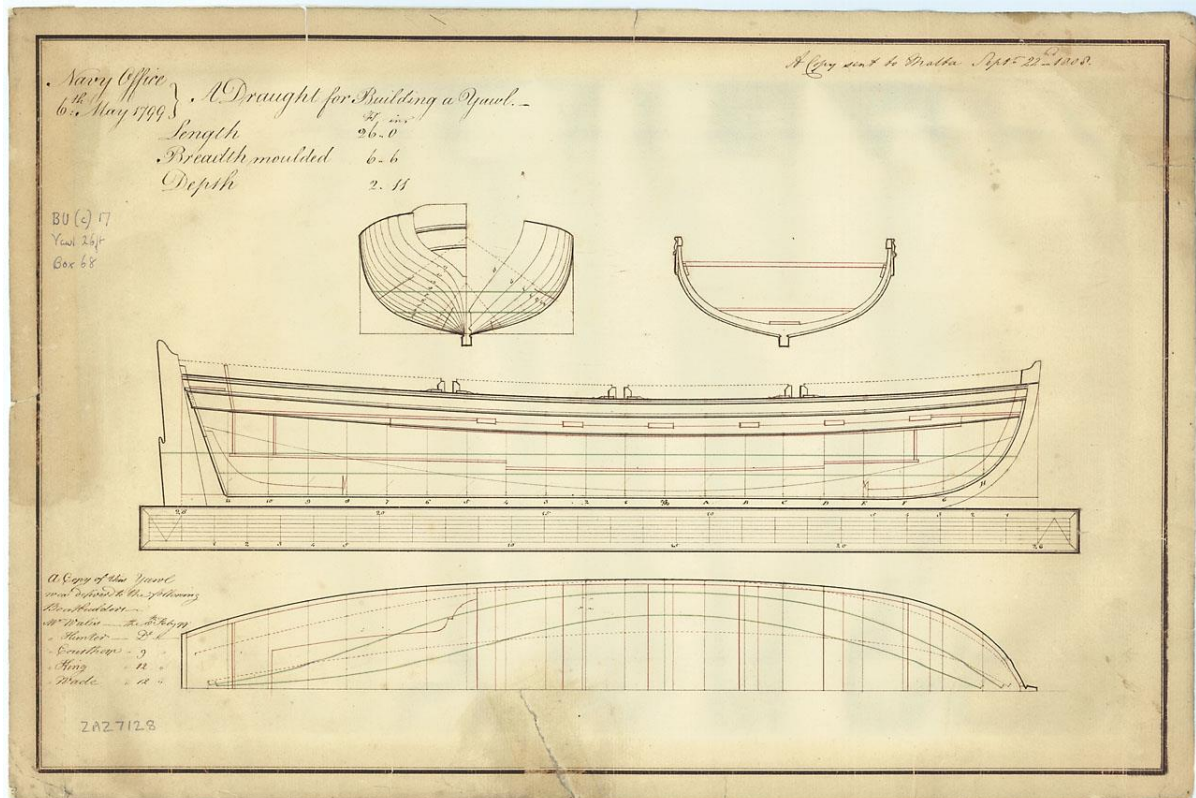
[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Les archives des douanes (Archives départementales du Finistère) nous donnent des précisions sur la péniche les Deux Frères : En 1850 Hyacinthe Kerenfors construit pour Nicolas Tanguy et la veuve Robin de l'île de Batz la péniche Les Deux Frères jauge 3tx08 et a les dimensions suivantes longueur : 8,21m, bau : 1,81m et creux 0,79m elle est bordée en orme, clouée et rivée cuivre, 2 mâts , ni pont ni faux tillac, ni serrage, ni vaigrage.



Plan d'un yawl anglais de 26 pieds (7,92m) les péniches sont proches des embarcations anglaise (Coll National Maritime Museum)