

*incomplet*

# AERONAUTIQUE NAVALE

## *Gazette de Lann-Bihoué*



**KERLIN-BASTARD (1941-1945)**

N° 30 - Septembre 1992

## Première partie

### Avant Kerlin-Bastard

Il faut remonter à 1933 pour voir la Chambre de Commerce de Lorient et du Morbihan se préoccuper de la recherche d'un terrain d'aviation dans le département. En 1935, le président de l'Aéro-Club du Morbihan souleva, à son tour, la question. Une commission vit le jour et se réunit, pour la première fois, le 29 juillet. L'emplacement du terrain projeté fut fixé aux confins des communes de Ploëmeur et de Quéven et prit le nom de Lann-Bihoué qui était celui d'une grande ferme située à cet endroit. Ceux qui avaient espéré que les choses aboutiraient rapidement furent certainement déçus... De nombreux obstacles retardèrent l'exécution des premiers travaux. Les premiers terrains ne purent être acquis que le 6 juillet 1938 et les travaux démarrèrent aussitôt avec de modestes moyens. Au cours de l'année 1939, on procéda aux dernières expropriations. Les travaux de construction des pistes et de l'aérogare allaient pouvoir débiter... quand éclata la guerre !

La Chambre de Commerce se rendit rapidement compte qu'elle ne pouvait faire face à l'augmentation rapide des dépenses prévues. La Marine, quant à elle, cherchait à acquérir un terrain et la Chambre de Commerce saisit l'opportunité qui se présentait. Le 7 décembre 1939, une promesse de vente était signée et, le 22, l'Armée de l'Air devenait, pour le compte de l'Aéronautique Navale, propriétaire du terrain : les 42 hectares de terrains avaient été acquis pour la somme de 428 135,65 Francs. La BAN Lann-Bihoué était née...

La Marine prit aussitôt les choses en main et un appel d'offres fut lancé pour la construction d'un grand hangar en ciment armé et d'un poste de garde. C'est l'Entreprise Renvoisé, de Paris, qui enleva le marché et les travaux débutèrent le 12 avril 1940. C'était trop tard... Située au nord-est du petit aérodrome, à proximité du village de Kerlann, cette BAN Lann-Bihoué ne devait jamais voir le jour ; seul un baraquement de chantier fut monté.

Quand les Allemands occupèrent Lorient - les travaux avaient sans doute déjà cessé - ils ne se préoccupèrent guère plus des treize hectares de terres situées sur la commune de Quéven que des vingt-neuf appartenant à Ploëmeur. Certes, les Allemands s'installaient où bon leur semblait mais que seraient-ils allés faire au lieu-dit Lann-Bihoué ? Quelle importance pouvaient-ils accorder à ces quelques hectares de terrains où, dès le printemps de 1941, la nature allait reprendre ses droits et faire pousser ajonc et genêt ?

Non, personne ne se doutait de ce qui se préparait et, quand en ce début de mars 1941, on vit arriver les énormes engins chenillés de l'Entreprise Razel, qui aurait imaginé que c'était le premier acte de la construction de la plus grande base d'Europe : Kerlin-Bastard.

#### LES VILLAGES

La base de Kerlin-Bastard allait s'étendre sur 1200 hectares appartenant aux communes de Quéven, de Ploëmeur et de Guidel. Aucune commune n'existait donc sur ces terres dont l'aspect était celui de la campagne bretonne en général avec des bois, des landes, des prairies et des champs. De nombreuses fermes, isolées ou regroupées en "villages", étaient dispersées sur toute cette étendue. Certaines ont disparu très vite, dès le début des travaux, tandis que d'autres ne furent démolies qu'ultérieurement. D'autres encore virent revenir leurs habitants, parfois dès la Libération. En voici une liste, sans doute bien incomplète...

**BREUZENT** : Ce village comprenait huit fermes. Situé en bordure sud de la base, mais à l'extérieur, il ne fut évacué qu'en 1944. A cette époque, en effet, les Allemands minèrent tout le secteur pour protéger l'importante batterie du Cosquéric. Actuellement Breuzent compte encore des fermes et de nombreux pavillons.

**COSQUERIC** : Les Allemands arrivèrent, dès le 4 août 1940, dans cette ferme établie le long de la route allant de Ploëmeur à Kermadehoy. Placé sur la hauteur, le site présentait un intérêt certain pour l'implantation d'une batterie anti-aérienne. Celle-ci prit le nom de "Rossitten" et fut armée par l'Artillerie de Marine. Les occupants tolérèrent la présence des propriétaires jusqu'à la fin de 1943. Après la Libération, les cultivateurs retrouvèrent leur ferme en ruines. Ils purent s'y installer mais en cohabitant avec les troupes françaises qui s'y étaient, à leur tour, installées.

**HOUAT** : C'était une simple ferme. Sa position, au nord et à proximité de la piste Est-Ouest, fit qu'elle fut sans doute évacuée très tôt.

**KERIGEAR** : Situé dans le coin nord-ouest de la base, le village comprenait cinq fermes. Tous les habitants en furent chassés le même jour, le 29 ou le 30 décembre 1942. Leurs terres furent rattachées à la grande ferme de Saint-Amand et les bâtiments utilisés comme dépôt de munitions. A la suite de l'attentat du 9 juin 1944, le village fut entièrement détruit. Après la guerre, les habitants revinrent et obtinrent que la Marine renonce à leurs terres.

**KERIGNANT** : Les Allemands édifièrent de nombreuses baraques et installations diverses dans ce secteur, à proximité de la gare de Kervilien. Ils en firent une zone-vie très active. Les cultivateurs durent abandonner le village dès le mois de novembre 1941. En juin 1945, ils retrouvèrent leurs fermes détruites par les incendies ; il y avait des trous de bombes partout.



**KERLAEN** : Cet important village, puisqu'il comportait neuf fermes, bordait la route allant de Ploëmeur à Quéven, peu avant d'arriver au Mourillon. Les Allemands confisquèrent tous les terrains et installèrent de nombreuses baraques. La cohabitation entre Français et Allemands cessa à la fin de 1942 ou au début de 1943. Quand les cultivateurs réintégrèrent les lieux, ils constatèrent que les Allemands avaient procédé à bien des modifications.

**KERLANN** : Desservi par des chemins creux bien peu carrossables, c'était pourtant un important village de neuf fermes. Il n'en reste plus une trace ! Placé au centre de l'angle formé par la partie est de la piste Est-Ouest et la partie nord de la piste Nord-Sud, ses habitants se retrouvèrent aux premières loges pour voir démarrer les travaux. Les fermes, assez petites ( 6 ou 7 hectares ), étaient occupées, sauf une, par des locataires. Les terres, riches et peu boisées, étaient cultivées mais les inévitables pommiers rendaient le passage de la charrue parfois bien difficile ! Les enfants se rendaient à l'école à Quéven soit directement à travers champs par Kerlébaut soit par la mauvaise route qui menait à Kerlaën puis au Mourillon.

Le dimanche, d'ailleurs, on quittait Kerlann avec des sabots, les chaussures à la main. A Kerlaën, les sabots, sagement regroupés sous un arbre, attendaient le retour de leurs propriétaires qui, pendant ce temps, pouvaient exhiber à la messe, au dancing du Mourillon (il y avait un piano !) ou ailleurs, des souliers à peu près présentables. On faisait les courses au Mourillon dans une épicerie-boulangerie tenue par Madame Even. Le lait des fermes était livré à Lorient où il était payé beaucoup plus cher qu'à la laiterie Lemasle. On s'arrangeait à trois ou quatre pour venir en ville à tour de rôle en passant par la route à peu près fréquentable de Kervittel, Kerhoat et Keryado.

Placé comme il l'était, le village de Kerlann ne pouvait subsister bien longtemps. Les témoignages divergent sur la date d'évacuation : certains parlent de fin avril 1941, d'autres de septembre. Quoi qu'il en soit, les pierres des habitations, des étables et des granges n'allaient pas tarder à se retrouver enfouies sous vingt ou trente centimètres de ciment, apportant leur contribution, bien modeste sans doute, à la réalisation des kilomètres de pistes...

**KERLIN-BASTARD** : Il semble que les travaux de construction de la base aient débuté à proximité de ce village de trois ou quatre fermes, en bordure de la route allant de Ploëmeur au Mourillon. C'est d'ailleurs peut-être pour cette raison que les Allemands appelèrent la base Kerlin-Bastard. Placé comme il l'était, presque à l'entrée de la piste 26, il ne pouvait subir qu'un sort funeste et il fut rasé en 1941. Un Kerlin-Bastard existe à nouveau aujourd'hui mais de l'autre côté de la route ... et à distance respectueuse de la piste !

**KERMABON** : A proximité de la RN 165 au lieu-dit Kermabon, il y avait une grande villa, une laiterie appartenant à M. Lemasle ainsi que deux fermes. Le tout fut réquisitionné dès 1941. Il ne subsiste que la villa dont l'histoire vous est contée par ailleurs.

**KERMADEHOY** : Au sud de la base, tout près de la route menant de Ploëmeur au Ménéguen, se dressaient le château de Kermadehoy ainsi que trois fermes. Sans doute, les Allemands s'y installèrent-ils dès 1941. Il n'en subsiste

rien car aérogare et parkings les ont supplantés. L'histoire de Kermadehoy est également dévoilée plus loin.

**KERMENE** : Le secteur de Kerméné formait une sorte de " verrière " au coin nord-ouest de la base. Les Allemands y installèrent un énorme dépôt de munitions dont il subsiste des vestiges importants. Les habitants durent évacuer les lieux vers la fin de 1942.

**KERNEVELLAN** : Les deux fermes qui s'y trouvaient, à gauche de l'entrée de la piste 02, n'ont pas dû résister bien longtemps. Leurs ruines dorment maintenant sous plusieurs mètres de terre, les Allemands ayant été contraints, pour niveler cette partie de l'aérodrome, de faire des apports de terre considérables.



▲ Les jeunes des fermes de KERVITTEL, LANN-BIHOUE et KERNEVELLAN vers 1928. (Photo : Kerdelhue)

**KERVAISE** : Là où se trouve maintenant la tour de contrôle, voisinaient deux fermes. Pour leurs habitants, la situation devint rapidement intenable du fait des travaux tout proches et de l'intense circulation qu'ils engendraient. Une des familles partit en juin 1941, trois mois seulement après le début des travaux, et la seconde dut également plier bagage peu après. Quand les cultivateurs revinrent après la Libération, ce fut pour constater qu'une des fermes avait été rasée ; l'autre, surmontée d'un genre de mirador, était devenue la demeure du Capitaine de Frégate Septans, le premier commandant de la BAN. Il n'était plus question pour eux, de toute manière, de revenir s'installer à Kervaise !

**KERVILIEN** : Le nom évoque tout de suite celui de la gare dont la construction provoqua la disparition d'une des deux fermes. L'autre, deux cents mètres environ plus à l'est, fut épargnée. Les Allemands amputèrent simplement l'étable de cinq mètres pour permettre le passage de la voie ferrée. Ils eurent l'amabilité de refaire le pignon et les habitants de cette ferme restèrent dans leurs murs, privilège insigne, jusqu'à la fin de 1942.

Pourquoi cette faveur ? A cette époque, le secteur était habité et fréquenté

surtout par les ouvriers de l'Organisation Todt et les militaires étaient rares. Parfois, un train, sans doute chargé de munitions, était protégé par des sentinelles armées. En 1945, les habitants de Kervilien dont la ferme n'avait pas été détruite furent autorisés à se réinstaller dans leur exploitation. Ils bénéficièrent, une fois encore, d'un statut privilégié puisqu'ils purent s'y maintenir, en dépit de leur présence à l'intérieur de la Base, jusqu'au 9 décembre 1956. Les bâtiments de la ferme sont toujours là, en bordure du quai de la gare, peut-être plus pour bien longtemps...

**LANN-BIHOUE** : Plusieurs lieux ont porté le nom désormais célèbre. Déjà, sur les cartes du siècle dernier, toute la zone située à cheval sur les communes de Quéven et de Ploëmeur, à peu près à l'emplacement de la piste Est-Ouest, porte le nom de Landes de Bihoué.

La deuxième ferme achetée par la Chambre de Commerce pour installer l'aérodrome civil s'appelait Lann-Bihoué et elle était située sur la commune de Ploëmeur, un peu au nord-ouest du château de Kermadehoy. Elle fut acquise par expropriation à la veille de la guerre et sa disparition coïncide donc avec le début de la construction de l'aérodrome civil.

Une autre ferme portait le nom de Lann-Bihoué. Plus au nord, sur la commune de Quéven, c'était un genre de petit manoir qui devait dater du début du siècle. On y pratiquait surtout l'élevage et, après avoir appartenu à M. Kerdelhué, elle devint la propriété de M. Halper qui céda ensuite la place à M. Goarant. C'est ce dernier, qui venait de perdre son épouse, qui fut donc le dernier locataire des lieux qu'il évacua sans doute au cours de l'été 1941.

Plus à l'ouest, il y avait un petit village de trois ou quatre fermes qui s'appelaient aussi Lann-Bihoué. Situé sur la commune de Ploëmeur, il avait la particularité d'être placé au point de jonction des communes de Ploëmeur, de Quéven et de Guidel. Vu son emplacement sur la base, ses habitants le quittèrent vraisemblablement eux aussi dès l'été 1941. Les Allemands l'utilisèrent comme dépôt d'engrais. Aujourd'hui, il ne subsiste pas grand chose à part quelques pans de murs perdus dans la végétation.

Signalons qu'un autre Bihoué (ou Bihouay) existe, lui encore, au bord de la route qui va du Ménéguen à Guidel. Les Allemands y firent passer la route en ciment qui desservait tout le nord de la base. Ils y construisirent un château d'eau enterré. Nous n'avons pu savoir si les habitants purent, ce qui est peu probable, s'y maintenir pendant la guerre.

**LE POULLO** : Les ruines de ce petit village, qui a donné son nom à toute la partie sud-ouest de la BAN, se dressaient encore, dans les années 55, à toucher le hangar en béton H 35, à l'intérieur du virage quand on vient de l'entrée de la piste 08.

**LE RESTO** : Ce village de cinq fermes eut la malchance de se trouver à l'emplacement d'une immense carrière de terre, près de Kermadehoy et de l'entrée de la piste 02. Les cultivateurs reçurent l'ordre de s'en aller le 1er novembre 1941. Ils résistèrent tant qu'ils purent mais, cernés par les immenses tranchées que creusaient inlassablement les énormes pelleteuses à vapeur, ils durent tout abandonner le 12 juillet 1942. Deux jours plus tard, les Allemands dynamitaient le village.

**LOCMARIA-HOAT** : Les trois ou quatre fermes de Locmaria étaient, elles aussi, bien mal placées, dans l'axe et presque à l'entrée de la piste 26. Les cultivateurs résistaient aux ordres d'évacuation qui leur étaient donnés. Mais un dimanche matin, tous les cultivateurs voisins, appelés en hâte à la rescousse, entreprirent de déménager tables, lits, armoires, linge et vaisselle qu'ils entreposèrent dans un champ voisin. Pendant ce temps, les Allemands installaient les charges explosives. A midi pile, il n'y avait plus que des ruines... Une ferme s'appelle encore Locmaria-Hoat, elle a été construite assez loin de l'entrée de la piste.

**MENEGUEN** : Sans doute l'histoire la plus curieuse... Bien que située au cœur de la zone la plus peuplée de la base, les cinq fermes du Ménéguen furent laissées à leurs propriétaires jusqu'à la fin de 1942 ou au début de 1943. Puis l'emprise des Allemands sur ce secteur se fit de plus en plus forte. Un des cultivateurs avait trouvé refuge de l'autre côté de la RN 165 ; il en fut délogé un matin à l'aube par les travailleurs de l'Organisation Todt qui détruisirent sa baraque à coups de pioche. Il fallut émigrer deux cents mètres plus au nord avant de quitter d'ailleurs définitivement le secteur. Après la guerre, certains cultivateurs revinrent s'installer au village qui n'avait pas trop souffert des combats. Dans les années 55, ils y étaient toujours, cultivant leurs terres et vivant parmi les marins qui avaient droit au voisinage insolite de la "fille du fermier" promenant son troupeau de vaches... mais ne se laissant pas conter fleurette !

**SAINT-AMAND** : Ce petit village, situé le long de la voie ferrée, près de l'actuel carré des officiers-mariniers, a toute une histoire qui fera l'objet d'un chapitre spécial : "La grande ferme de Saint-Amand". Les cultivateurs quittèrent les lieux le 2 novembre 1941 après avoir résisté pendant deux mois aux pressions teutonnes...

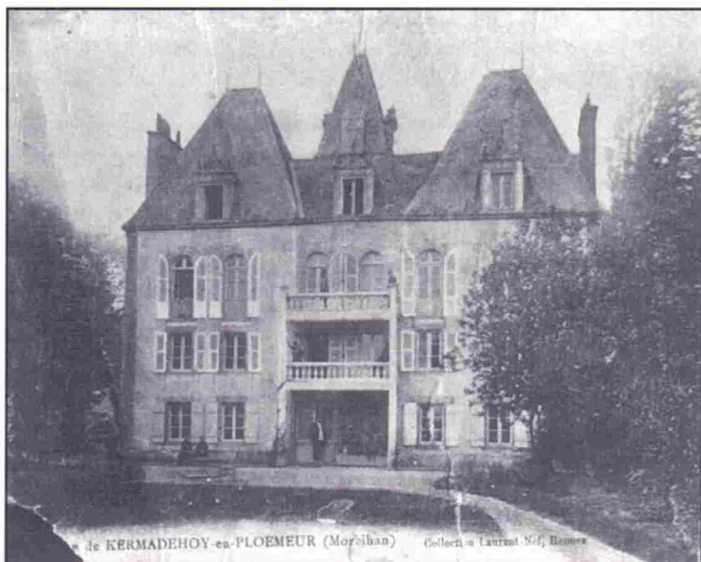
**TREMERZIN** : C'était, comme Kerlann, un grand village. Mais, à la différence de ce dernier, les fermes y étaient moins tassées et l'une d'elles se trouvait un peu à l'écart, sur le bord de la route qui allait du Ménéguen à Ploëmeur.



▲ La famille HOREL à TREMERZIN juste avant le début des travaux (1940-1941).







▲ Le château de KERMADEHOÏ.

Le château n'échappa pas à la vindicte des Alliés. Après la Libération, on dénombra, à proximité immédiate, quatorze impacts de grosses bombes. Mais les murs avaient résisté et l'on pouvait, l'escalier étant impraticable, monter en haut de la tourelle. Le premier commandant de la BAN, le CF Septans, obtint en 1945 du Ministère de la guerre que l'on répare le château, sinistré à 50 %, pour qu'il devienne la résidence du commandant. Mais, pour des raisons que nous ignorons, cela ne se fit pas et le château fut rasé. Quelques pierres subsistent à la 4 F, à Kérembars, et près du carré des officiers.

Un autre château, beaucoup plus modeste, se dressait, à l'opposé du précédent, à Kermabon. Dénommé "Maner Yannic" (Le château de Yannick), il avait été acheté par M. Gouëlle, négociant en produits du sol, qui habitait et avait son commerce à Keryado. Le château, chose assez insolite, possédait un ascenseur ; peut-être avait-il été auparavant la demeure d'un handicapé ? M. Gouëlle n'était pas peu fier de sa propriété et il avait richement meublé le château. Il l'utilisait comme résidence secondaire et avait formé le projet d'y couler les jours heureux de sa retraite.

Mars 1941 vit s'écrouler bien des projets... Dès le début, les Allemands entreprirent la construction de bunkers à Kermabon et le château devint le siège de la Kommandantur. Il semble que le commandant Fugli, que nous avons déjà rencontré du côté de Kermadehoï, y ait fait de fréquentes visites. Peut-être est-ce là que, finalement, il demeurait ? Il se promenait, en tout cas, souvent dans le secteur, suivi de son ordonnance, tous deux à cheval.

Le commandant Fugli, était, d'après les soldats allemands, juge dans le civil et il parlait couramment notre langue, entretenant les rapports plutôt corrects avec les Français. En août 1944, craignant l'arrivée des Américains, les Allemands brûlèrent de nombreuses archives près des bunkers de Kermabon... privant ainsi l'auteur d'une mine irremplaçable de renseignements !

A la Libération, l'Armée de l'Air investit toute la partie nord de la base et il est vraisemblable que "Maner Yannic" fut utilisé par le commandant Tro-meur qui dirigeait la Base Aérienne 131. Lors du départ de l'Armée de l'Air, le château fut occupé par les gendarmes maritimes avant de devenir la résidence du commandant de la BAN, rôle qu'il n'a cessé de remplir depuis. M. Gouëlle put récupérer son mobilier mais ne se consola jamais de la perte de sa belle propriété malgré les indemnités qui lui furent naturellement versées.



▲ La villa "MANER YANNIC" à KERMABON.

Il y avait, à Kervaise, une grande villa qui venait d'être achevée et qui appartenait à la famille Fichant. Là encore, des bunkers virent très tôt le jour et les habitants de la villa durent s'en aller. Il n'a pas été possible de savoir à quel usage les Allemands ont utilisé Kervaise mais la présence des bunkers et l'installation sur le toit de la "villa Fichant" d'un genre de mirador laisse à penser que cela pouvait être un genre de "PC opérations". La villa servit, dès septembre 1945, de résidence au Capitaine de Frégate Septans et à son épouse. Par la suite, elle fut utilisée conjointement par le service du contrôle d'aérodrome et par les fusiliers qui y installèrent une armurerie. Le "mirador" fut enlevé dans les années 60 et la villa elle-même fut démolie en 1986.

Il reste encore une villa dont l'histoire mérite d'être contée. Elle venait, elle aussi, d'être achevée, au village de Saint-Amand. Elle fut vite réquisitionnée et utilisée par un ingénieur de l'Organisation Todt. Il entretenait, semble-t-il, de bons rapports avec les Français comme en témoigne l'anecdote suivante.

Un jour, un des fermiers de Saint-Amand découvrit dans son champ, à l'ouest du village, des piquets mis en place par les Allemands. Il alla en demander la raison à l'ingénieur Todt. Celui-ci lui déclara que c'était pour le tracé de la ligne de chemin de fer Gestel-Kervilien. Le cultivateur lui suggéra alors de faire passer la ligne à l'est de Saint-Amand pour que le village ne soit pas englobé dans la base. L'Allemand répondit que c'était possible. Notre cultivateur



lui fit remarquer très honnêtement que les terrains situés à l'est du village, dans la "vallée", étaient très humides. Ce à quoi l'ingénieur répondit qu'on s'en accommoderait. Et voilà nos deux "amis", le Français et l'Allemand, en train de déplacer eux-mêmes les jalons. Cela se passait en 1941, probablement au début de l'été.

Les habitants de Saint-Amand pouvaient donc espérer vivre en marge de Kerlin-Bastard. Hélas, dès la fin de 1941, les Français durent partir et le village devint le siège d'une grande ferme dont l'histoire fera l'objet d'un autre chapitre. Pour en revenir à la villa, courant 42, l'ingénieur Todt s'en alla ailleurs

"couler du béton" et c'est le chef des cultures qui le remplaça. La villa, qui a été revendue récemment, existe donc toujours et on l'aperçoit de l'autre côté de la voie ferrée, quand on se dirige vers le carré.

Les Allemands avaient donc utilisé ce que la région possédait de plus confortable en fait de résidences. Pendant le siège de Lorient, pris sous les tirs incessants de l'artillerie américaine, il est vraisemblable qu'ils durent les abandonner pour se mettre à l'abri dans les bunkers de Kéroman et d'ailleurs. La "vie de château", c'était terminé...

## Deuxième partie

### La construction de Kerlin-Bastard

#### LA CONSTRUCTION DE LA BASE



▲ Le 2/09/40. En haut, la route Lorient-Quimperlé. On distingue la route qui allait de KERMADEHOY (en bas) au MENEQUEN (en haut à gauche). Elle longe l'aérodrome de la Chambre de Commerce (en bas, à gauche) dont on aperçoit nettement les talus arasés.  
(Photo: © British Crown - copyright - 1992/MOD - Reproduced with the permission of the controller of her Majesty's stationery office.)

On a vu que les Français n'étaient pas parvenus à faire sortir de terre l'aérodrome de Lann-Bihoué. Les Allemands allaient réaliser en peu de temps quelque chose de véritablement grandiose dont nous allons maintenant examiner le détail. Là aussi, les documents sont rares et il faut se fier, en partie, aux témoignages et à quelques photographies aériennes d'origine anglaise qui sont, fort heureusement, datées. Avant de réaliser cet "inventaire" de Kerlin-Bastard, quelques remarques générales...

Les travaux débutèrent en mars 1941 avec de puissants moyens mécaniques appartenant à l'entreprise Razel, de Paris. Ce matériel était stationné dans le secteur de Kermadehoy. L'ensemble des travaux fut achevé en moins d'un an et demi : au mois d'août 1942, la base a déjà son aspect définitif. Cependant, les Allemands, avec un souci de la perfection qu'on ne peut qu'admirer, ne cessèrent, jusqu'au mois d'août 1944, d'améliorer la plate-forme de l'aérodrome, en réalisant de gigantesques travaux de terrassement et en construisant de nouveaux hangars. Pour en revenir à la chronologie des travaux, d'une façon générale, c'est la partie nord, située surtout sur le territoire de la commune de Quéven, qui reçut la priorité ; il faut dire que c'était de loin, la plus importante.

Naturellement, dans la réalisation de Kerlin-Bastard, il n'y eut pas d'improvisation. La chose avait été soigneusement préparée et un jeune homme du village de Kerlann fut le témoin bien involontaire du signe annonciateur des travaux. Au début de novembre 1940, il passait avec cheval et charrette le long du terrain civil abandonné quand il découvrit avec surprise plusieurs automobiles arrêtées sur la route de Ploëmeur. Il stoppa son attelage et grimpa sur le talus pour constater qu'à une centaine de mètres de lui quatre ou cinq officiers allemands et deux ou trois civils discutaient, plans en mains. L'endroit où ils se tenaient n'était pas le fruit du hasard : c'était l'emplacement de la croisée des futures pistes...



▲ Le 15/04/1942. La base est quasiment achevée à part le secteur du POULLO (en bas, à gauche) où les travaux n'ont pas encore démarré.

(Photos : © British Crown - copyright - 1992/MOD - Reproduced with the permission of the controller of her Majesty's stationery office.)



▲ Le 18/08/1941 - La piste Est-Ouest et les chemins de roulement de la partie Nord et du secteur de KERMADEHOY sont achevés. La construction de la Nord-Sud est à peine entamée.

Les travaux commencèrent donc simultanément dans toute la partie nord du terrain et de nombreux chantiers virent le jour. La piste Est-Ouest fut la première réalisée. Les cultivateurs virent des groupes d'Allemands planter en terre des jalons. Puis les engins mécaniques entrèrent en action ; les talus furent arasés et la terre rassemblée en de grands tas. Par la suite, cette terre servit à remblayer les "vallées" car, naturellement, l'emplacement où devait s'étaler la piste était loin de présenter un profil rectiligne. Lorsque les terrassements furent achevés, une abondante main-d'œuvre disposa des pierres "en hérisson" et le ciment fut coulé par-dessus sur une épaisseur qui n'excédait pas une vingtaine de centimètres. Tous ces travaux furent rondement menés puisqu'au mois d'août 1941, la piste Est-Ouest semble achevée. Des cultivateurs confirment, qu'à cette époque, on pouvait y circuler à bicyclette ! Seule l'amorce de la piste Nord-Sud existait alors...

La piste Est-Ouest avait des dimensions imposantes : 2 000 mètres de longueur et 80 mètres de largeur. Pour accéder à chacune des entrées, il fallait emprunter un chemin de roulement assez étroit et placé dans l'axe.

La piste Nord-Sud était donc à peine commencée au mois d'août 1941. Mais, là encore, les travaux furent rapidement menés à leur terme. Au mois d'avril 1942, la piste semble achevée mais il est difficile de se rendre compte, sur les vues aériennes, si le bétonnage est effectivement réalisé. A cette époque, en tout cas, l'"engazonnement" est en partie réalisé, sur une centaine

de mètres de largeur, le long de la piste Est-Ouest et au niveau de la croisée des pistes. Les Allemands, en effet, plutôt que de faire pousser du gazon, ce qui aurait pris du temps, avait imaginé un système ingénieux. Les prairies ne manquaient pas et c'est là que les ouvriers découpèrent les carrés de gazon qui étaient chargés dans des wagonnets. Ces derniers, circulant sur des voies que l'on pouvait facilement déplacer, emmenaient le précieux chargement le long des pistes. Il suffisait alors de déposer les carrés de gazon, à la façon d'un gigantesque puzzle... et de laisser la nature faire son œuvre ! Un paysagiste avait la responsabilité de ce travail.

C'est donc de cette époque (printemps 1942) que date la "construction" de la piste en herbe aménagée en bordure sud de la piste Est-Ouest, depuis l'entrée de la piste 08 jusqu'à la croisée. Cette bande gazonnée et parfaitement nivelée mesurait 1 100 sur 100 mètres.

Pour en revenir à la Nord-Sud, elle présentait des dimensions encore plus grande que la Est-Ouest : 2 060 sur 80 mètres. On accédait à l'entrée sud par deux chemins de roulement étroits alors que l'entrée nord était incorporée dans le chemin de roulement périphérique.

Au mois de septembre 1942, l'engazonnement est terminé de part et d'autre de la Est-Ouest et en cours le long de la Nord-Sud. Combien fallut-il de mètres cubes de pierres, de sable, de ciment pour réaliser ces deux pistes ? Nous n'avons pu le savoir mais gageons que le tonnage dut être considérable !



Tout aussi gigantesque se présentait le chantier des chemins de roulement : une vingtaine de kilomètres de béton avec une largeur moyenne de douze à quatorze mètres. Au mois de mars 1941, leur construction fut lancée en maints endroits depuis le secteur de Kermadehoy jusqu'à l'entrée de la piste 20. Le "périphérique" redescendait vers le sud-ouest en évitant Trémerzin et Kervaise. A l'entrée de Kérembars, il partait rejoindre l'entrée de la piste 08.

Au mois d'août, tout ce tronçon était achevé ou en passe de l'être. Il faut attendre le mois d'août 1942 pour voir se réaliser le chemin de roulement allant de Kermadehoy à l'entrée de la piste 08, par le sud, complétant ainsi l'anneau du "périphérique" gigantesque circuit bétonné enserrant une superficie de 370 hectares.

Cette piste de circulation ne servait d'ailleurs pas qu'aux avions ; c'était la seule route permettant de se rendre d'un endroit à un autre.

### LES "SECTEURS"

Pour faire la base, il fallait naturellement prévoir des aires de stationnement pour les avions. Si certaines étaient isolées le long des chemins de roulement, la plupart furent regroupées en secteurs que l'on retrouve encore aujourd'hui. Les premiers dont la construction fut entreprise furent ceux de Kerlaën, de Trémerzin, de Kérembars et de Kermadehoy. Au mois d'août 1941, les alvéoles de Kerlaën sont achevés tandis que, dans les trois autres secteurs, seul le chemin de roulement central apparaît sur les photographies.

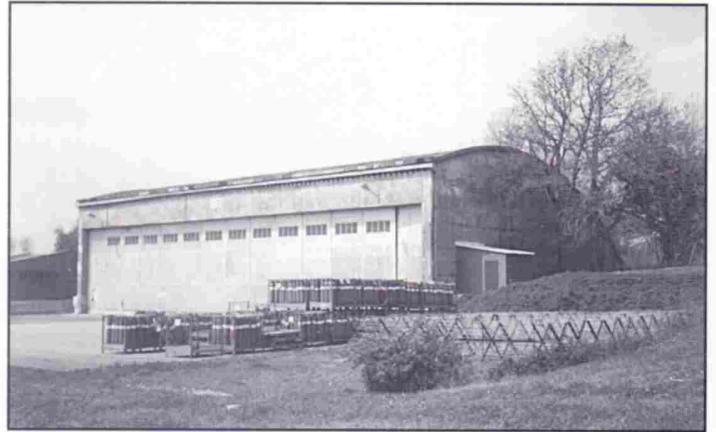
Au mois d'avril 1942, les quatre secteurs cités plus haut sont terminés avec leurs hangars. Par contre, au Pouлло, il n'y avait toujours rien à cette époque. Ce sera vite fait : au mois de septembre 1942, chemins de roulement, alvéoles et hangars ont également poussé comme des champignons dans ce secteur.

C'est, sans doute, la construction de ces cinq secteurs qui va poser le plus de problèmes car les terrains y sont très humides. Un témoignage nous permet de savoir comment les Allemands ont procédé à Kérembars... et vraisemblablement ailleurs. Tout d'abord, la boue était enlevée dans les prairies. Ceci permettait de trouver l'origine des sources qui étaient captées et enterrées dans un réseau de buses. La terre récupérée servait à remblayer les creux. Une fois les pierres disposées, le ciment était coulé sans discontinuer. Même la nuit, le chantier continuait, violemment éclairé : en 1941, les Allemands ne craignaient pas encore les grands bombardements nocturnes !

### LES HANGARS

A Kerlin-Bastard, la dispersion était la règle et les hangars furent, eux aussi, répartis sur toute la base. De nombreux alvéoles reçurent donc un abri pour avion, plus ou moins grand, plus ou moins résistant... Les Allemands construisirent quelque 75 hangars dont 54 de grande taille.

Le plus grand, et unique dans son genre, était, sans conteste, celui de Trémerzin. Situé à l'emplacement de l'actuel H 1 ; il abritait les Services Techniques. Il était construit en bois sur un soubassement en béton. Il mesurait 124 mètres de long et 46 mètres de large. Des portes, coulissant sur trois rails de 120 mètres, en assuraient la fermeture. Devant le hangar, il y avait un parking beaucoup moins profond que celui qui existe actuellement puisqu'il ne mesurait que 54 m de profondeur. Les dalles avaient toutes une largeur de 4,20 m et l'épaisseur de ces dalles en ciment et du hérisson était de 40 centimètres.



▲ Un des 20 grands hangars construits au POUЛLO par l'entreprise DICKERHOFLUTMAN.

Ce hangar avait la particularité de posséder un sous-sol renfermant sans doute des ateliers. Ce sous-sol, en forme d'équerre, était placé le long de la paroi ouest (43 m de long et 9,50 m de large) et de la paroi nord (70 m de long et 10 m de large). Sa surface extérieure était d'environ 1 000 m<sup>2</sup> et son volume intérieur de 1 000 m<sup>3</sup>. Il comportait de nombreuses pièces avec un genre de couloir qui longeait le côté intérieur. Fortement protégé, ses parois avaient une épaisseur bétonnée variant de un mètre (intérieur) à 0,50 m (extérieur). Quant à la hauteur de ces ateliers, elle était voisine de deux mètres ; une pièce était plus profonde (4 m). Quatre escaliers (un à l'intérieur du hangar et trois à l'extérieur) permettaient d'accéder à ce gigantesque bunker qui contenait une chaudière alimentant probablement le circuit de chauffage central ainsi que l'attestent les nombreux radiateurs retrouvés en place.

A l'extérieur du hangar, à proximité de la paroi ouest, les Allemands avaient enterré un bunker de 8,50 m sur 5,50 m (150 m<sup>3</sup> de béton) muni d'une porte blindée.

Les autres hangars n'étaient pas tous identiques. Dans chaque secteur, ils étaient d'un modèle différent. Après la Libération, des numéros leur furent donnés et ce sont eux que nous allons employer.

A Kerlaën, il y avait 7 hangars (H 1 à H 7). Les cinq premiers étaient de belle taille (environ 40 m de côté) et les deux derniers, un peu plus petits et en forme de T. Construits en bois, ils avaient des portes métalliques. Toujours à Kerlaën, on trouvait également une demi-douzaine de petits hangars ou abris

en bois avec des fermes métalliques.

A Kermadehoy, se dressaient 8 hangars ( H 8 à H 15) peut-être du même type que ceux de Kerlaën. D'assez grande taille, ils comportaient des culées en béton, avec des voûtes faites de poteaux de bois triangulés (construction typiquement germanique). Ils étaient recouverts de tôles et munis de portes métalliques. S'y ajoutaient, comme à Kerlaën, une quinzaine d'abris plus petits avec des charpentes métalliques, sans doute destinés à recevoir chacun un chasseur. Il n'a pas été possible, à ce jour, de retrouver la moindre photographie de ces hangars que nous venons d'évoquer et qui ont été rasés en 1947... enfin ce qu'il en restait ! En ce qui concerne les hangars dispersés dans une zone allant de Kérembars à Trémerzin, on sait au moins qu'il y en avait 17 (H 37 à H 53). Ils ont été construits par l'Entreprise Holzman qui tenta d'employer un procédé de projection de ciment à l'aide d'un tuyau. Mais le système (ennuis techniques ou sabotage ?) dut être abandonné et l'on en revint à des méthodes plus classiques.

Ce type de hangar était beaucoup plus résistant que les précédents puisque construit entièrement en béton selon une architecture curieuse. Le fond était constitué d'une voûte dont certaines sont encore visibles de nos jours. Cette voûte était elle-même précédée d'une seconde arche bétonnée beaucoup plus importante et très haute. Naturellement, un mur en béton servait de raccord entre les deux voûtes. Malheureusement, ces "grandes arches" ont toutes été détruites en 1947 et parfois remplacées par des hangars métalliques que l'on peut encore contempler. Là encore, les photos font défaut. Signalons encore que ces hangars étaient, au moins pour certains, enterrés ou recouverts de terre. Ils ne possédaient, semble-t-il, pas de portes.

Le type de hangar le plus évolué et le plus récent se trouvait au Pouлло. Les deux exemplaires qui existent encore nous permettent, cette fois, d'avoir des renseignements précis. Mesurant 25 m de profondeur, avec une ouverture de 35 m, ils pouvaient, sans problème, abriter un bombardier et probablement même un quadrimoteur comme le FW 200 "Condor". Pour leur construction, l'Entreprise Dickerhofflutman utilisait un procédé révolutionnaire pour l'époque : l'échafaudage tubulaire qui permettait aisément de construire l'énorme voûte en béton s'appuyant, à l'arrière, sur un mur et, à l'avant, au-dessus de la porte, sur une énorme poutre en béton. Les parois latérales en béton étaient très épaisses.

Au Pouлло, pas moins de 20 (H 16 à H 35) de ces énormes abris furent mis en chantier et achevés sauf peut-être ceux qui étaient les plus au sud (H 26, H 27 et H 28). Il semble également que les Allemands aient eu l'intention d'en construire encore deux autres au sud de H 28.

A Coat-Coff, un autre hangar était en achèvement (H 36). D'assez grande taille, il était probablement identique à ceux existant au Pouлло. Signalons qu'il y avait encore en certain nombre de petit hangars (ou de garages), surtout à l'emplacement de l'actuel carré des officiers, destinés à abriter des véhicules.

Tous les hangars étaient montés sur une dalle en béton. Parfois, celle-ci était coulée sur un hérisson de pierres, parfois directement sur la terre (com-

me à H 22), parfois encore sur du sable avec interposition d'une feuille de carton bitumé (H 5).

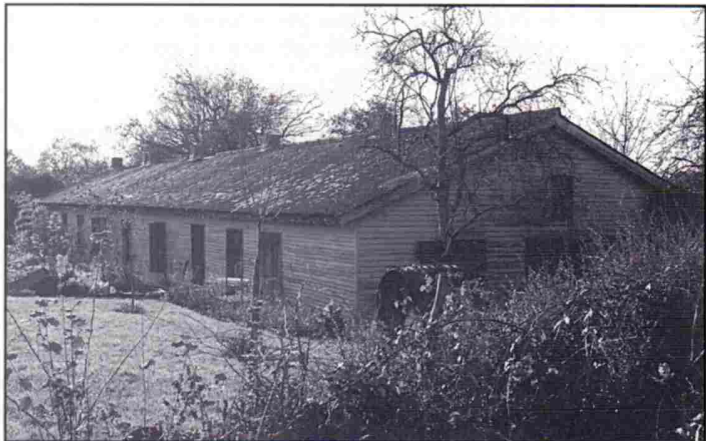
## LES BUNKERS

Parmi les travaux réalisés en priorité, citons les abris bétonnés destinés à abriter les installations vitales et, sans doute aussi, les postes de commandement. Rappelons que le plus grand était celui qui était enterré sous le hangar des services techniques. Les installations de DCA étaient également parfois abritées dans des enceintes bétonnées telles que celle qui existe encore à gauche et tout près de l'entrée de la piste 08. Les bunkers se retrouvent surtout dans la partie nord de la base : Kerlébaut, Kermabon, Trémerzin, Kérignand et Kervaise. Il y en avait un seul à Kermadehoy et deux autres au Pouлло. Mais, en fait, les bunkers n'étaient pas très nombreux à Kerlin-Bastard par rapport, en tout cas, à ce qui pouvait exister ailleurs, en particulier entre la base et la côte, sur la commune de Guidel.

## LES BARAQUES

Pour accueillir le personnel, nombreux, qui devait vivre sur la base, il fallut construire de nombreuses baraques : plus d'une centaine ! Elles étaient pratiquement toutes en bois et bâties sur le même modèle forme rectangulaire, couloir central avec chambres de part et d'autre. Quelques constructions, plus importantes, mais également en bois, servaient de carré ou de réfectoire à Kerlaën, à Kérignand et au Ménéguen. Les deux premières ont traversé les décennies et sont toujours en place... pour combien de temps encore ?

Les zones d'habitation les plus importantes se trouvaient dans les secteurs Kerlaën-Kerlébaut, Kermabon-Ménéguen et Kervilien-Kérignand. A proximité de l'actuel foyer, se dressait la zone-vie ; c'est là, le long de l'ancienne



▲ Un des nombreux baraquements de KERLIN-BASTARD.



route du Ménéguen à Ploëmeur, qu'étaient installés le cordonnier, le tailleur, la poste, etc... Une enseigne peinte et joliment décorée indiquait, sans avoir besoin de connaître la langue de Goethe, à quel service il fallait s'adresser.

Tous les baraquements furent commencés et achevés très tôt, pratiquement à la fin de 1941 ou au début de 1942. Naturellement, on l'a vu, la Luftwaffe utilisa également, parfois en les transformant, les bâtiments de ferme et les habitations qui n'avaient pas été rasés.

Ces baraques, contrairement à ce que l'on pourrait penser, étaient loin d'avoir des dimensions standards. L'une d'elles (B 5, qui servit d'aubette longtemps après la guerre) avait près de cinquante mètres de long et treize mètres de large alors qu'une autre ne mesurait que quatorze sur neuf mètres. Les dimensions les plus courantes étaient cependant d'environ quarante sur neuf mètres. Les trois baraques qui servaient de réfectoire et de carré avaient une superficie de 1 250 m<sup>2</sup>, près de quatre fois plus que le modèle le plus courant servant de dortoir.

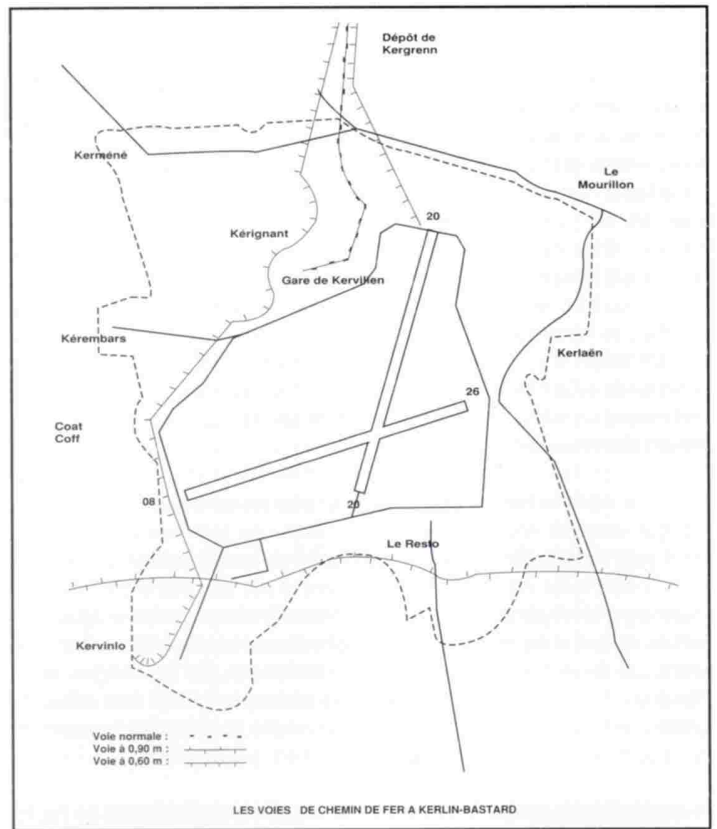
Elles étaient recouvertes d'un simple papier goudronné. Assez curieusement, il ne semble pas qu'un plan d'ensemble bien précis soit à l'origine de l'implantation des baraques. Un témoin rapporte qu'il a vu, dans le secteur du Ménéguen, le commandant de la base désigner lui-même, du haut de sa monture, l'endroit où il fallait ériger les constructions. Mais peut-être des plans plus précis étaient-ils, par la suite, donnés aux ouvriers ? Quand on examine les plans de l'époque, il semble bien en tout cas, que les baraques aient été réparties au petit bonheur la chance. Mais sans doute n'est-ce là qu'une impression...

## LES MATERIAUX

Pour construire toutes ces installations, il fallut employer des quantités énormes de matériaux. La base de Kerlin-Bastard n'était d'ailleurs pas le seul, ni le principal, consommateur : base sous-marine de Kéroman, batterie de DCA et bunkers en tous genres poussaient plus dru que les pâquerettes au printemps. Les Allemands, spécialiste en organisation, surent coordonner l'activité de tous ces chantiers.

Pour se procurer des pierres, nécessaires à toute fondation, ils ouvrirent, au sud du Poullou, l'immense carrière de Kervinio dont l'exploitation fut confiée à l'Entreprise Karl Eppler de Stuttgart. Le travail y était, paraît-il, très pénible et les ouvriers, particulièrement surveillés par des gardes armés.

Il fallait également beaucoup de sable. Il semble qu'au début celui-ci ait été prélevé dans une crique située sur la côte sud. Par la suite, les Allemands exploitèrent directement le sable de l'embouchure de la Laita avec une drague à godets puis, plus tard, avec une drague-suceuse qui aspirait, sans discontinuer, l'eau et le sable qui étaient rejetés deux cents mètres plus loin sur les dunes. Le sable était alors chargé dans des wagons à destination de tous les chantiers de la région. Ce sable, un genre de gravier, convenait d'ailleurs mieux que celui des dunes du Bas-Pouldu, jugé trop fin.



Autre élément indispensable : l'eau. De ce côté, il y avait tout ce qu'il fallait sur place et le précieux liquide était directement pompé dans les ruisseaux. Parfois, comme à Kérembars, un petit moteur-diesel actionnait une pompe qui permettait de remplir un réservoir placé sur la hauteur. Quand le chantier était trop éloigné d'un point d'eau, les camions faisaient la navette.

Désireux de pouvoir disposer d'une plate-forme aussi grande et aussi plane que possible, les Allemands ne cessèrent, jusqu'au mois de mai 1944, d'améliorer l'aérodrome en réalisant de gigantesques terrassements. Ils y consacrèrent d'énormes quantités de terre - des centaines de milliers de mètres cubes - qui étaient prélevées dans des "carrières" dont la plus grande était située au Resto, au sud de l'actuelle aérogare et à la place du village disparu. A cet endroit, une vaste dépression témoigne encore des efforts des quatre ou cinq grosses pelleteuses à vapeur qui progressèrent pendant deux ans et demi dans des tranchées profondes parfois de cinq mètres. Une voie ferrée permettait l'export de cette terre, principalement vers le sud de la piste Est-Ouest (piste gazonnée).

Pour ce qui est des "matériaux naturels", il n'y avait donc qu'à se servir sur place. Mais la construction de l'immense base de Kerlin-Bastard nécessitait

bien d'autres choses : ciment, ferraille, bois, etc... D'immenses dépôts furent créés, tout particulièrement celui de Kergrenn, situé un peu au nord de la base. Là, s'entassaient, sous forme d'énormes pyramides, les matériaux déjà cités mais également le charbon, les filets de camouflage, les rails, les tôles, etc...

## ■ LES TRANSPORTS ■

Ces milliers de mètres cubes de matériaux, il n'était pas question de les transporter uniquement avec les camions. Il fallut donc installer tout un réseau de voies ferrées dont il ne subsiste plus grand chose aujourd'hui. Selon leur utilité et leur rôle, ces lignes de chemin de fer ont eu une existence plus ou moins longue.

Celle que l'on peut encore voir est la ligne Gestel-Kervilien, une voie à écartement normal, raccordée au réseau SNCF, dont la construction entre la gare de Gestel et la route de Quimperlé semble en bonne voie au mois d'août 1941. C'est sans doute à cette époque que fut entreprise la construction des deux ponts sous la RN 165 et sous la route de Guidel. Ces deux ponts furent achevés à la fin de 1941 et la ligne, vraisemblablement à la même époque. En tout cas, au mois d'avril 1942, on peut apercevoir la ligne dans sa totalité ainsi que son terminus, la gare de Kervilien. A quoi servait ce chemin de fer ? Il semble qu'il ait surtout été utilisé pour acheminer le matériel d'aviation, les bombes et les munitions. Les wagons n'étaient pas déchargés de leur dangereuse cargaison mais placés sur des grandes remorques aux roues caoutchoutées qui circulaient sur des routes spécialement construites et menant aux dépôts de munitions dont il sera question plus loin. La gare de Kervilien avait également un rôle exportateur : produits de la ferme de Saint-Amand et débris d'avions allemands et alliés dont les carcasses déchiquetées s'entassaient entre la gare elle-même et le grand bassin qui se trouve à proximité.

Une autre voie, mais à écartement de 0,90 mètre, traversait la base dans sa partie sud. Elle avait son origine au Bas-Pouldu. De là, elle s'élançait vers l'étang du Loch, Saint-Mathieu, pénétrait dans Kerlin-Bastard en traversant Le Pouldu, passait juste devant les bâtiments de l'actuelle 24 F et s'en allait, en serpentant, rejoindre Saint-Mathurin pour suivre ensuite les rives du Ter jusqu'à la base de Kéroman. Vous l'avez deviné, elle servait au transport du gravier aspiré au fond de l'embouchure de la Laïta. Trois trains circulaient sur cette voie. Les locomotives à charbon tractaient une dizaine de wagons et exécutaient une navette incessante. Naturellement, au retour, les convois roulaient beaucoup plus vite ! Il ne reste plus rien de cette voie ferrée.

Un troisième type de chemin de fer était en service sur la base. C'était, et de loin, le plus répandu avec ses voies étroites de 0,60 mètre. Si certaines lignes eurent une existence durable, la plupart étaient déplacées au fur et à mesure de l'avancement des travaux puis purement et simplement supprimées du jour où le chantier était achevé. Sur ces voies circulaient des wagonnets et des wagons à plate-forme qui étaient tractés par des locomotives-diesel. Les wagonnets, on l'a vu, transportaient les carrés de gazon mais également cailloux, sable, ciment... Les wagons plats emmenaient les ouvriers et les soldats ; ils n'allaient pas bien vite : douze à quinze kilomètres/heure. Pourtant, ils

étaient particulièrement inconfortables et leurs passagers, pas très rassurés : "on se serait cru sur un bateau sur les vagues", a confié l'un d'eux.

Une de ces petites lignes existait encore après la guerre ; elle partait de la carrière de Kervinio, au sud du Pouldu, longeait ensuite le chemin de roulement puis la limite ouest de la base, traversait l'entrée de Kérembars, évitait la gare de Kervilien et continuait sa route vers le dépôt de Kergrenn. Cette voie, doublée sur une partie de son trajet, traversait les routes de Guidel et Quimperlé. Il n'y avait pas de passage à niveau mais un Allemand, muni d'un pavillon rouge, arrêta la circulation quand c'était nécessaire. Sur cet axe permanent, venaient se greffer d'autres voies qui eurent une existence plus ou moins éphémère. Un embranchement partait des environs de Coat-Coff vers le Bas-Pouldu : le gravier circulait dans un sens, le ciment dans un autre... Il semble également qu'il y ait eu une bretelle qui pénétrait dans la gare de Kervilien. Une autre ligne allait de Kergrenn à l'entrée de la piste 20 et traversait la RN 165 à peu près à l'emplacement de l'actuelle entrée de la base. Cette ligne avait sans doute été aménagée lors de la construction de la piste Nord-Sud. Il ne reste plus rien de tout cela...

## ■ DEPOTS DE MUNITIONS ■

Dès que la Luftwaffe s'installa à Kerlin-Bastard, elle fit usage d'un fort tonnage de munitions. Des témoins rapportent qu'il y avait des tas de bombes un peu partout, le long des chemins de roulement, "disposés comme des cordes de bois", parfois à l'air libre, parfois recouverts de tôles ou de filets : le chargement des avions pouvait se faire aisément... On a vu que les munitions arrivaient par wagons entiers. Elles étaient d'abord stockées dans des dépôts situés à Coat-Coff, à Kérigear, à Kerlin-Bastard et surtout à Kerméné. Le transport se faisait sur les plates-formes dont nous avons déjà parlé. Au début surtout, les cultivateurs étaient réquisitionnés avec leur charrette qui était chargée de deux ou trois bombes. Ce n'était pas la corvée la plus agréable, surtout au moment des attaques aériennes. Par la suite, les Allemands assurèrent eux-mêmes ces dangereux transports.

## ■ L'ORGANISATION TODT ■

Naturellement, tous ces travaux ne purent se faire sans le concours d'un important matériel provenant d'ailleurs souvent d'entreprises françaises. Une main-d'œuvre abondante fut également utilisée par l'Organisation Todt qui portait le nom de son directeur. Herr Doktor Fritz Todt, réalisateur du fameux Mur de l'Atlantique, suivait d'ailleurs de près la réalisation des travaux le long des côtes françaises. Il effectuait de fréquentes visites dans la région lorientaise, séjournant alors dans une grande maison, annexe de l'hôtel Portier, au Pouldu-Finistère. De là-haut, il pouvait ainsi contempler l'exploitation du sable de la Laïtia...

Avant l'arrivée de la Luftwaffe, ce sont donc les uniformes kaki qui dirigèrent la base, en construction, de Kerlin-Bastard. En 1978, un des ingénieurs de l'Organisation, M. Wittenbecher, est revenu à Lann-Bihoué et, d'après ses dires, c'est à la suite de l'achèvement des travaux sur la Base de Creil, que la



construction de Kerlin-Bastard aurait débuté. Jusqu'à 17 000 ouvriers auraient été employés sur le chantier de la base ! Qui étaient-ils ? Une partie de cette main-d'œuvre était recrutée sur place - il fallait bien vivre ! - le reste, d'après tous les témoins, était constitué d'hommes de toutes races, de toutes couleurs et de tous pays... Il fallait, bien sûr, loger et nourrir tout ce monde. De véritables camps s'installèrent à proximité de l'aérodrome : Le Mourillon, Kéringnant, l'actuel Resto et Kergrenn, pour ne citer que les plus proches. Celui de Kergrenn ne comptait pas moins de douze grandes baraques et le passage constant des ouvriers à travers champs avait fini par créer de véritables chemins qui conduisaient sur la base.

L'Organisation Todt possédait ses propres ateliers, comme au Resto. Au Ménéguen, elle procédait à la révision et à l'entretien des locomotives-diesel. Les cadres de l'Organisation étaient souvent des Alsaciens ; comme ils parlaient le Français, cela facilitait les relations avec les ouvriers. Une certaine liberté était laissée à ces derniers qui pouvaient envoyer, au moins dans certains secteurs, des délégués chercher du cidre dans les fermes voisines que n'avaient pas encore désertées leurs habitants.

Lorsque les travaux touchèrent à leur fin, les uniformes kaki des Todt furent peu à peu remplacés par ceux des aviateurs et le nombre d'ouvriers diminua sensiblement sur le site de Kerlin-Bastard.

## ■ INSTALLATIONS DIVERSES ■

**4** Il n'est pas facile, toujours faute d'archives, de pénétrer dans le secret des diverses installations de Kerlin-Bastard. Pour ce qui est du réseau électrique, par exemple, la base était alimentée par la Société Lebon de Quimperlé - en ce temps-là, EDF n'existait pas encore - au moyen d'une ligne en fil de fer. Une autre ligne venait également, semble-t-il, de Mur-de-Bretagne. Le courant haute tension était acheminé vers douze transformateurs répartis sur toute la base. Des moyens de secours existaient naturellement et des groupes électrogènes ont été retrouvés après la guerre.

L'essence, quant à elle, vu l'intense activité aérienne, était sans doute amenée par wagons-citernes jusqu'à la gare de Kervilien. De là, les camions devaient ravitailler les soutes enterrées qui étaient au nombre de sept.

E 1, située à proximité de l'emplacement de l'actuel carré des officiers, était probablement réservée au carburant-automobiles. Une cuve avait la capacité de 25 m<sup>3</sup> tandis que les deux autres renfermaient chacune 35 m<sup>3</sup> : soit, en tout, 95 m<sup>3</sup>.

E 2, située à l'entrée de Kérembars, possédait, comme toutes les suivantes, trois cuves de 25 m<sup>3</sup>.

E 3 se trouvait à droite du chemin de roulement en descendant de Kervaise vers Kérembars.

E 4 et E 5 étaient en quelque sorte jumelées à Kerlaën.

E 6 et E 7 étaient placées non loin l'une de l'autre à Kermadehoy.

Elles étaient toutes, sauf la première, entourées par un chemin de roulement, ce qui peut donner à penser que les avions venaient faire leur plein, au retour des missions, directement à ces cuves enterrées et parfois protégées par du béton.

La capacité totale de Kerlin-Bastard était donc de 545 m<sup>3</sup>. Peut-être même légèrement supérieure si l'on tient compte de l'existence possible (il n'a pas été possible d'en avoir confirmation) d'une huitième soute à la patte d'oie du Pouлло.

Un réseau téléphonique important, et enterré lui aussi, reliait toutes les positions allemandes. Ce réseau, très dense, parcourait la base et aboutissait à un bunker, à Kervaise. Ce bunker était lui-même relié au PC enterré de Kernével par une ligne souterraine qui passait par des répartiteurs situés, entre autres, à Kermadehoy et au Cosquéric. La "chambre de coupure" enterrée existe toujours dans le jardin de cette dernière ferme. Un autre répartiteur est également encore visible à Kéringnant mais il en existait sans doute bien d'autres...

Qu'en était-il du contrôle d'aérodrome ? Malheureusement, il n'a pas été possible d'apprendre grand chose sur ce sujet. Sur le toit de la villa située à Kervaise, il existait un grand mirador en bois. On peut supposer qu'il s'agissait d'une tour de contrôle bien qu'il semble que les Allemands aient beaucoup utilisé des signaux pyrotechniques lors des atterrissages. Un radio-phare aurait existé à Bihouay et un Gonio VHF, à l'entrée de la piste 26.

Du point de vue ateliers, on sait que les services techniques se trouvaient à Trémézin dans le fameux hangar en bois dont nous avons déjà parlé. Pour compenser les compas des avions, les Allemands avaient construit à Kervaise, dès 1942, une plaque tournante en bois sur laquelle l'appareil, placé en ligne de vol, pouvait facilement être orienté dans toutes les directions. La cuve en béton existe encore avec ses graduations métalliques. Terre et gazon ont malheureusement remplacé toute la partie mobile... Les avions allemands, très puissamment armés, pouvaient effectuer des essais de tir au sol et un stand avait été édifié dans ce but à peu près à l'emplacement de l'ancien village de Kerlin-Bastard.

L'infirmerie se trouvait dans le secteur du Ménéguen et il y avait même un abri sanitaire enterré, avec cuisine, au nord de la RN 165.

Sur la base aussi vaste et aussi complexe, sans doute devait-il exister bien d'autres installations dont il aurait été intéressant de connaître le détail. La guerre, les travaux ultérieurs, l'oubli et l'indifférence des hommes sont passés par là...

## ■ L'EAU ■

Il avait fallu beaucoup d'eau pour construire la base. Pour qu'elle puisse fonctionner, les Allemands en consommèrent encore bien davantage ! Il en fallait pour les usages domestiques mais aussi pour éteindre les éventuels incendies dont le risque, en temps de guerre, est toujours grand et il était nécessaire de protéger les avions, carburant, munitions et baraques en bois. Il fut fait appel à deux sources : le réseau français... et l'eau du ciel !

Cette dernière était recueillie dans des réservoirs en ciment de forme rectangulaire et à ciel ouvert. Ces points d'eau drainée, il y en avait un peu partout. Rien que dans le secteur Ménéguen-Kermabon, on en a décompté une dizaine. Certains existent toujours...

En ce qui concerne l'eau potable, il existait deux réseaux. Le premier était alimenté par le château d'eau de la commune de Ploëmeur, capable de fournir 65 m<sup>3</sup>/heure. Une canalisation amenait l'eau, en traversant tout le Poullo dans le sens nord-sud, jusqu'à une autre canalisation qui ceinturait la base en suivant le "périphérique", alimentant au passage le réservoir B, de 500 m<sup>3</sup>, situé à Kermadehoy et le réservoir A, de 2 800 m<sup>3</sup>, enterré au Ménéguen. Ce réseau circulaire était raccordé, au niveau de l'entrée de la piste 26, à une conduite provenant de l'usine des eaux de Keryado où il y avait un groupe moto-pompe enterré dans un abri bétonné.

Un second réseau, fonctionnant probablement par gravité, partait du grand réservoir A du Ménéguen et alimentait toute la partie nord de la base par l'intermédiaire de trois réservoirs secondaires. Le plus important, d'une capacité de 500 m<sup>3</sup>, était situé à Bihouay, sur la route de Guidel. Il desservait tout Kérignat jusqu'à l'entrée de Kérembars ainsi que Kerméné et Kermartin. Un second réservoir, le D, qui pouvait contenir 220 m<sup>3</sup>, était placé dans le virage du Ménéguen, à droite de la RN 165 en allant vers Quimperlé. Son eau se déversait au Ménéguen, à Kermabon, à Saint-Amand et dans la zone-vie. Le grand réservoir A alimentait encore un troisième réservoir, le E, de 220 m<sup>3</sup>, si-

tué au Mourillon, au nord de la RN 165. Cette eau était distribuée au Mourillon, à Kerlébaut et à Kerlaën.

Le réservoir A était muni de pompes et c'est le seul encore utilisé à ce jour. Toutes les canalisations, sur lesquelles étaient également installées des bornes d'incendie, avaient un diamètre de 80 à 100 mm. Cet immense réseau était donc comparable à celui d'une ville avec, en outre, de nombreuses réserves et sécurités.

Une station de pompage existait au nord du Ménéguen. Elle était destinée, à ce qu'il paraît, au prélèvement occasionnel de l'eau dans un ruisseau. Signalons encore la présence d'un petit château d'eau à Kérignat. La cuve en ciment est renversée mais encore visible.

Puisque nous parlons de l'eau, signalons qu'il existait aussi, près de la gare et du village de Kervilien, une piscine en ciment, non couverte mesurant environ 20m sur 10m. Il y avait même quelques marches pour descendre dans ce bassin dont l'eau claire provenait d'une fontaine située sur la base. Elle aussi a disparu...

## Troisième partie

### La protection de Kerlin-Bastard

15

Tandis que se poursuivait la construction de Kerlin-Bastard, la guerre continuait à faire rage. Le conflit qui, au départ, n'avait mis en présence que quelques pays, dont le nôtre, était en passe d'embraser toute la planète, justifiant ainsi le titre peu enviable de "Seconde Guerre Mondiale". L'année 1941 vit l'entrée dans la bataille, notamment, de la Russie, des Etats-Unis et du Japon. Pour l'Allemagne, c'était encore le temps des conquêtes et des victoires. Pourtant, déjà à cette époque, l'Etat-Major de la Wehrmacht se préoccupa de la protection du littoral français et l'on vit ainsi naître le fameux "Mur de l'Atlantique". Bunkers, pièces d'artillerie, nids de mitrailleuses, champs de mines, barbelés, etc... commencèrent à enjoliver nos côtes où promenades et séjours devinrent parfois difficiles voire impossibles. Naturellement, il y avait des endroits où le "Mur" était beaucoup plus "épais" et l'on vit ainsi se constituer de véritables forteresses dont Lorient eut le triste privilège de faire partie.

Il n'est donc pas possible de parler de la défense de Kerlin-Bastard sans évoquer, au moins en partie, le colossal dispositif dont le cœur était Kéroman mais qui englobait également l'aérodrome. L'occupant avait à faire face à trois menaces : celle venant de la mer, celle venant du ciel et, enfin, la menace intérieure, celle venant de la terre.

C'est cette dernière que nous évoquerons tout d'abord. Pas plus que les

Français en 1940, les Allemands n'avaient accordé une grande attention à la protection de Lorient contre les attaques venant de l'intérieur et, au mois d'août 1944, la forteresse faillit bien être prise. L'aérodrome, quant à lui, se trouvait, comme on va le voir, étrangement à découvert. Seule la partie nord de la base était protégée. Des poteaux en ciment suivaient la RN 165 du Mourillon au Ménéguen et supportaient une clôture barbelée. Ailleurs, il n'y avait rien... Seuls, certains points sensibles, comme Kerlaën par exemple, pouvaient être rapidement verrouillés par des chevaux de frise. Alors, il n'était plus question de circuler pour les Français qui devaient cesser toute activité tandis que les troupes se déployaient jusque dans les arbres ! Certaines routes, comme à Kermadehoy, au Ménéguen et à Kerméné, étaient gardées jour et nuit par des sentinelles.

Sinon, on pouvait circuler librement sur la base et les témoignages recueillis à ce sujet sont assez ahurissants... Pendant la construction de l'aérodrome, surtout le dimanche, il était possible de "visiter". Les cultivateurs, en particulier ceux de Kérembars, empruntaient les chemins de roulement pour se rendre à Guidel ou à Lorient : c'était autrement luxueux et carrossable que les chemins creux qui étaient, auparavant, les seules voies utilisables !

Par la suite, une fois la base armée, quelques restrictions furent imposées aux Français... mais pas dans tous les secteurs ! S'il devint très difficile de



circuler à Kerlaën, au Ménéguen ou à Kérignan, il ne semble pas qu'ailleurs la même rigueur ait été imposée. Quelques cultures étaient encore possibles sur la base et il était permis d'aller ramasser des pommes ou couper le foin. Piétons et charrettes circulaient entre les avions et même sous les ailes des JU 88 et autres appareils ! Les troupeaux de vaches profitaient, eux aussi, de l'hospitalité germanique... Mieux encore, à Kérembars, qui semblait être le secteur particulièrement ouvert, des cultivateurs allèrent, un dimanche visiter un avion. Dans la bande, il y avait un Frère des Ecoles Chrétiennes avec soutane et tricorne ; c'est ce qui incita peut-être la sentinelle présente à laisser faire...

A mesure que les mois passaient et que la guerre prenait mauvaise tournure pour les Allemands, ceux-ci imposèrent davantage de contraintes. Pour circuler, à partir de la fin de 1942, il fallut présenter un laissez-passer. Cette mesure ne s'appliquait d'ailleurs pas qu'aux Français, y compris ceux qui travaillaient pour l'occupant, mais également aux soldats allemands n'appartenant pas à la Luftwaffe. A partir d'août 1944, les choses, on le verra, prirent naturellement une autre tournure.

Les Allemands ne se méfiaient donc pas exagérément de "l'ennemi intérieur". Par contre, ils craignaient beaucoup une attaque venant de la mer. Le raid sur Saint-Nazaire (29 mars 1942) et le débarquement à Dieppe (19 août 1942) les avaient rendus méfiants. Il existait d'ailleurs un précédent, celui de 1746, au cours duquel les Anglais avaient tenté de s'emparer de Lorient en débarquant entre l'étang du Loch et le Pouldu.

La leçon n'avait pas été perdue et c'est ce flanc ouest de Kerlin-Bastard qui reçut la plus formidable défense. L'Organisation Todt s'en donna à cœur joie, tout particulièrement sur les hauteurs de Beg-Rose où, sur un kilomètre carré, elle acheva 23 ouvrages bétonnés dont certains possédaient une épaisseur de 3,50 mètres. Entre l'étang de Lannédec et la Laïta, pas moins de soixante bunkers virent le jour. La côte sud reçut sa part de fortifications depuis le Fort-Bloqué... jusqu'à Quiberon !

Au large, l'île de Groix avec, en particulier, les deux tourelles doubles de 203 mm de la batterie Seydlitz, montait une garde vigilante. Quant à la batterie de Plouharnel, avec ses trois canons de 340 mm, elle pouvait aisément protéger les abords de Lorient. N'oublions pas non plus que d'importantes forces navales stationnaient dans notre port et que, si ces navires n'étaient de fort tonnage, ils possédaient un armement redoutable et servaient de "chien de garde" aux sous-marins lors des transits côtiers. Kerlin-Bastard profitait indirectement de tous ces appuis et ce n'est donc pas de la mer que pouvait venir le principal danger.

Comme on le verra plus loin, c'est du côté du ciel que l'ennemi pouvait frapper le plus facilement... et il ne s'en priva pas ! Pour lutter contre les avions ennemis, les Allemands allaient mettre sur pied, à l'intérieur de la forteresse lorientaise, un ensemble de moyens considérables. Il n'est naturellement pas question, dans le cadre de cette étude, de détailler toutes ces installations et nous nous bornerons, à travers quelques exemples, à vous montrer ce qui concernait tout particulièrement l'aérodrome.

Les informations concernant la protection aérienne étant incluses dans le chapitre sur la Luftwaffe, voyons quels étaient les moyens mis en œuvre depuis le sol. C'est le 1er avril 1941 que la Marine prit entièrement en charge la DCA qui fut considérablement développée au point de rassembler, deux années plus tard, plusieurs centaines de pièces de tous calibres, servies par 7 000 hommes. Toute la place de Lorient ("Festung Lorient") fut divisée en secteurs de défense. Deux d'entre eux concernaient tout spécialement Kerlin-Bastard.

Toute la partie nord-est était le domaine de la Marine Flak 806 (MAFLA 806) dont l'Etat-Major siégeait au château de Kerléto. Trois batteries couvraient directement l'aérodrome. La 4/806, "Halle", installée le long de la RN 165, à Moustoirflam, placée sous le commandement du capitaine Peschk, comprenait, en particulier, quatre canons de 105 mm. Une seconde batterie, la 5/806, baptisée "Hildesheim", dressait sur les hauteurs de Kéryado ses quatre affûts de 105 mm. Elle était dirigée par le capitaine Ebinger. Quant à la troisième batterie, la 2/806, sous les ordres du capitaine Siebel, elle avait reçu, elle aussi, un nom de ville : "Hannover". Son armement principal, comme celui de ses consœurs, était de quatre pièces de 105 mm implantées à Beg-er-Lann.

Toujours à la même époque, courant 1943, l'aérodrome était sous la protection de la MAFLA 817 dont le PC était installé au château de Kerloudan, en Ploëmeur. Placée sous le commandement du Capitaine de Corvette Scheer, deux de ses batteries étaient situées non loin de Kerlin-Bastard. Entre la base et la côte, à Kermabo, le capitaine Skarupke commandait la MAFLA 4/817 ("Rossleben"). Là encore, quatre pièces de 105 mm dressaient leurs gueules menaçantes et vigilantes. Au Cosquéric, en Ploëmeur, se trouvait la batterie la plus proche de l'aérodrome. Quelques éléments de son histoire ont pu être retrouvés.

Dès la mi-janvier 1941, la batterie fait mouvement de Whillemsshafen vers Lorient. Sous les ordres du capitaine Feldkamp, elle est opérationnelle dès le début mars. Elle prend la désignation de B 2 puis, plus tard, le nom de "Rossitten". A la mi-41, le capitaine Feldkamp est remplacé par le capitaine Borchers. Au mois de mai 1943, la batterie devient la 3/817.

L'effectif de la batterie était d'environ 120 hommes auxquels s'ajoutèrent, à la mi-44, une douzaine d'Arméniens. L'armement comprenait, outre les inévitables 105 mm, des canons de 20 mm. Toutes ces armes furent protégées dans des abris bétonnés dont les cuves subsistent encore. Naturellement, des projecteurs équipaient la batterie ainsi qu'un appareil de détection par le son, très efficace. Quand un avion ennemi était repéré, et pris dans le faisceau des projecteurs, l'appareil "aux grandes oreilles" prenait en charge un autre bombardier. Toutes les batteries n'étaient pas équipées de cet appareil d'écoute qui pouvait repérer deux ou trois appareils à la minute. Même après l'installation au Cosquéric d'un radar FUM G (Würzburg D), la station d'écoute continua, n'étant pas susceptible d'être brouillée, à être utilisée avec une efficacité tout aussi redoutable.

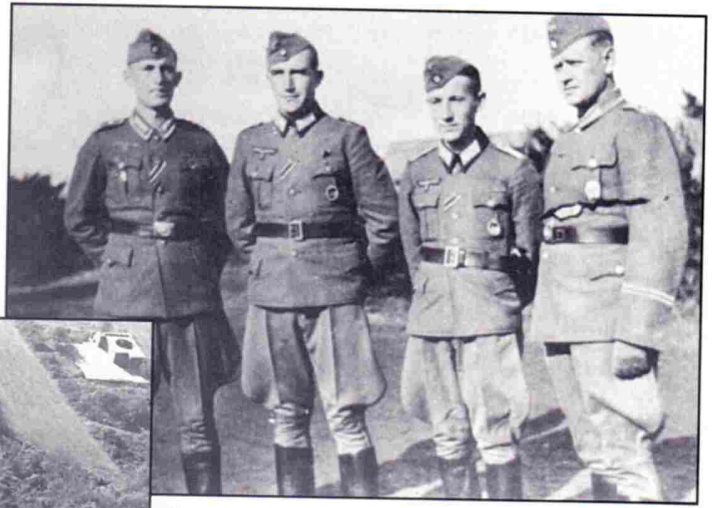
Les nombreuses tombes d'aviateurs alliés qui occupent encore nos cimetières témoignent de la violence de la DCA. La batterie "Rossitten" était, d'après le lieutenant Gunther Horn, commandant en second, la meilleure et de nombreuses EK 2 (Croix de fer) furent distribuées à ses servants tandis que le

capitaine Borchers devait recevoir la Croix de Fer de 1<sup>ère</sup> classe (EK 1). La 3/817 peut se vanter, en particulier, d'avoir abattu, au moment des grands bombardements de nuit sur Lorient, en 1943, un Wellington qui s'écrasa à Breuzent, à proximité de la batterie.

Bombarder Lorient ne devait donc pas être, pour les aviateurs alliés, aussi bien de jour comme de nuit, une partie de plaisir. Pour compliquer la tâche des assaillants, les Allemands utilisaient également des ballons de barrage qui flottaient au-dessus de la ville, amarrés à leur câble.

Ajoutons que de nombreuses armes légères rendaient les attaques à basse altitude très risquées. A Kerlin-Bastard même, des nids de mitrailleuses lourdes avaient été installés un peu partout.

En dépit, comme nous allons le voir dans le chapitre suivant, du sacrifice de tant d'aviateurs alliés, en dépit de la destruction de la ville, le cœur de la forteresse lorientaise, la base de Kéroman et ses U-Boote, allait continuer à battre jusqu'à la capitulation du Reich.



▲ L'Etat major de la batterie ROSSITTEN. Au centre, à gauche, le commandant (Capitaine BORCHERS) et, à droite, son second (Lieutenant HORN).

◀ Ce qui reste la batterie ROSSITTEN au Cosqueric en PLCEMEUR. (Photos ROBIC).

## Quatrième partie

### La Luftwaffe à Kerlin-Bastard

#### 1 • PREAMBULE

Voici le chapitre de l'histoire de Kerlin-Bastard qui aurait dû être le plus copieux et le plus instructif... Ici, peut-être, plus qu'ailleurs encore, les archives font défaut. Nul pilote survivant de la grande base allemande n'a pu être retrouvé. Seuls, un carnet de vol, les témoignages de quelques témoins "indirects" et les renseignements puisés dans divers ouvrages permettront de savoir à quoi a servi Kerlin-Bastard au cours de sa brève existence. A rien, ont prétendu certains. Ce chapitre, nous le pensons, malgré sa brièveté, leur prouvera le contraire !

#### 2 • ORGANISATION DE LUFTWAFFE

Le grand maître incontesté de l'Armée de l'Air allemande fut, pendant toute la durée de la guerre, le Maréchal Goering. Tout le terri-

toire contrôlé était divisé en secteurs assez vastes où était déployée une Luftflotte, placée sous les ordres d'un général. A l'intérieur de chaque Luftflotte, on trouvait des Geschwader, les escadres aériennes, dont la nature est facilement identifiable par des lettres. Pour les plus courantes :

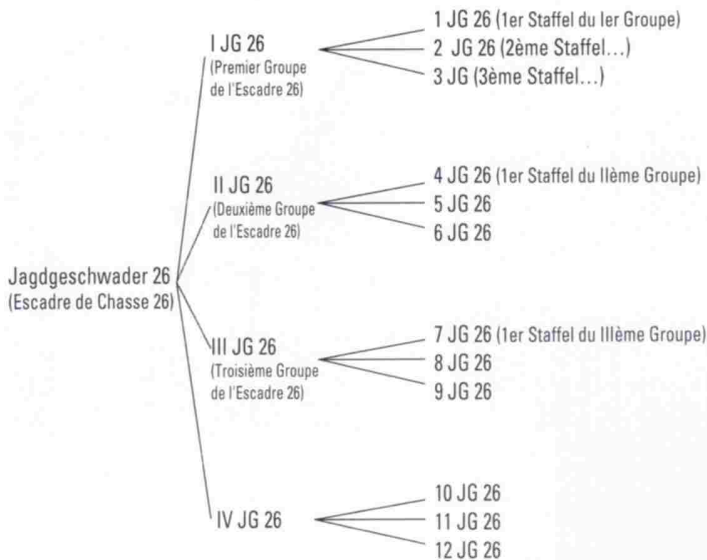
JG pour Jagdgeschwader (escadres de chasse)

KG pour Kampfgeschwader (escadres de bombardement).

Chaque escadre comprenait, en principe, trois Gruppen (Groupes Aériens) dont chacun était désigné par un chiffre romain : par exemple, I JG 26 (1er Groupe de l'Escadre de Chasse 26). Dans chaque Groupe, on trouvait trois ou parfois quatre Staffeln (escadrilles). Celles-ci comprenaient généralement une quinzaine d'avions, possédaient une vingtaine de pilotes et environ 150 non-volants. Le Staffel était désigné par un chiffre arabe, par exemple, pour reprendre le cas précédent, le Staffel 3GJ 26 (3ème Staffel, sous-entendu du 1er Groupe de l'Escadre 26).



Voici l'exemple repris en entier :



Il pouvait y avoir d'autres Groupes et les Staffeln être donc encore plus nombreux, comme on le verra pour Kerlin-Bastard.

Chaque Groupe de chasse (JG) comprenait quelque 120 avions, alors que les Groupes de bombardiers (KG) possédaient entre 80 et 90 appareils.

Cette organisation, en apparence assez rigide, était sujette à de nombreuses exceptions. Tout d'abord, selon la taille du Grand Reich et des territoires qu'il occupait, le nombre et l'étendue des Luftflotte subirent des variations importantes au cours des six années de guerre. Ensuite, les unités changeaient parfois d'appellation (à tous les niveaux). Enfin, les Staffeln d'un même Groupe pouvaient être déployés dans un large périmètre, voire sur des théâtres d'opérations totalement différents. Nous verrons plus loin, qu'à l'intérieur même du Staffel, des avions pouvaient être temporairement détachés assez loin de leur base d'origine.

Tout ce long préambule pour faire comprendre au lecteur que la Luftwaffe était une énorme machine qui dut s'adapter aux conditions changeantes du conflit. Pour en revenir à Kerlin-Bastard, la découverte de l'absolue vérité ne s'en trouve pas facilitée...

### ■ 3 • ARRIVÉE DE LA LUFTWAFFE A LORIENT ■

Les Allemands n'avaient pas attendu le 21 juin 1940 pour survoler Lorient et, dans les derniers jours qui précédèrent l'occupation de notre ville, les "visiteurs" se dirent de plus en plus pressants. Se contentant d'observer... Le 16 juin, le torpilleur "Epée", en essais au large de Groix, ouvrit le feu sur un Heinkel 111. La nuit du 16 au 17 fut très agitée et les mines ma-

gnétiques se mirent à pleuvoir. Le 18, ce fut l'évacuation générale de tout ce qui était en état de flotter ou de voler. Les appareils de la Luftwaffe se contentèrent de survoler, essayant les tirs de la DCA des navires.

Le 21 juin, l'armée ennemie entra dans Lorient et le pavillon à croix gammée remplaça partout nos trois couleurs. L'Armée de Terre était naturellement arrivée la première. La Kriegsmarine n'allait pas tarder à suivre : le 7 juillet, le U 30 du LV Lemp franchissait les passes de Port-Louis. Mais la Luftwaffe allait la précéder...

En effet, le premier avion allemand atterrit à Lorient le 22 juin, une arrivée assez mouvementée... puisqu'il n'y avait pas d'aérodrome. Ce jour-là, les habitants du quartier du Polygone virent un petit appareil à aile haute, un Henschel 126, effectuer des passages lents sur le terrain de manoeuvre. Puis le pilote décida de s'y poser... faucha le train d'atterrissage, tordit hélice et moteur et se retrouva dans une posture peu glorieuse. La foule, qui s'était rapprochée, se précipita aussitôt vers l'appareil accidenté. Le pilote, à peine remis de ses émotions, descendait de son Henschel. Il vit la foule converger vers lui, crut sans doute sa dernière heure venue puisqu'il sortit son revolver. Réalisant enfin le caractère tout à fait pacifique de la présence des Français, il leur demanda où se trouvaient les troupes allemandes. Celles-ci, au même moment, arrivaient du Quartier Frébault, tout proche, où elles s'étaient installées la veille.



▲ Le HS 126, premier avion allemand à Lorient. En mauvaise posture, sur le terrain du POLYgone, le 22/06/1940. Vue du même appareil, sur la couverture. (Photos LE ROUZO).

Quant à la base d'hydravions du Scorff, que l'escadrille 1 S 2 avait évacuée en cette funeste journée du 18 juin, il ne semble pas qu'elle ait beaucoup été utilisée par l'Occupant. D'ailleurs, ses installations étaient des plus réduites et elle servit de dépôt de matériel, en particulier de rails de chemin de fer.

L'aérodrome de la Chambre de Commerce, à Lann-Bihoué, ne semblait guère intéresser davantage les Allemands. Pourtant, par un beau dimanche d'août ou de septembre 1940, un avion survola le secteur puis finit par atterrir.

Les habitants des villages voisins se précipitèrent alors pour admirer l'appareil. Certains eurent la chance de pouvoir approcher le pilote et son passager, sans doute un officier supérieur. Les autres, qui demeuraient en des lieux plus éloignés arrivèrent trop tard ; l'avion n'était pas resté longtemps au sol et ils le virent reprendre l'air. De nombreux témoins nous ont rapporté ce fait.

Il semble bien que le petit aérodrome de Lann-Bihoué ait été encore utilisé au moins une fois par la Luftwaffe. Au cours de l'hiver 40-41, la nuit est tombée et deux chasseurs orbitent autour du terrain puis finissent par se poser dans des conditions sans doute acrobatiques ! Le terrain étant détrempe, les voilà enlisés... Le témoin qui nous a rapporté cette anecdote habitait le village tout proche de Kerlann ; il se rendit sur place dans la matinée. Des sentinelles gardaient les avions que des camions se chargèrent de remorquer sur un terrain plus consistant afin qu'ils puissent redécoller.

#### 4 • COMMANDEMENT

Mais tout ceci n'était qu'un "hors-d'oeuvre"... Nous avons vu que la piste Est-Ouest en ciment de Kerlin-Bastard était pratiquement achevée en août 1941. Un témoin prétend avoir vu arriver le premier avion allemand (d'assez grande taille) le 1er janvier 1942. D'autres prétendent que les premiers appareils seraient arrivés fin 1941. Au début, ces appareils étaient peu nombreux et il est certain que la base dut subir une certaine période de rodage avant l'arrivée des formations de combat.

Qui commandait Kerlin-Bastard ? Il semble que jusqu'en 1943, au moins, un certain commandant Fugli ait présidé aux destinées de la base. Le Général Farhmbacher, dans son livre sur le siège de Lorient, évoque, lui, le nom du colonel Kuse qui commandait donc la base en août 1944. Le commandant, comme on l'a déjà vu, habitait très probablement le château de Kermadehoy même si la Kommandanture trouvait à Kermabon, dans la villa Marnier-Yannic, actuelle villa du commandant de la base.

#### 5 • LES FORMATIONS ET LES AVIONS

L'année 1941 s'écoula donc sans que Kerlin-Bastard participe à la guerre. Cette année est cependant importante car elle vit la création, au mois de janvier, au sein de la Geschwader (Escadre) 40 (KG 40), du Groupe III. Ce III KG 40, équipé de bimoteurs Heinkel 111, aurait dû recevoir par la suite des quadrimoteurs FW 200 Condor. En fait, il semble qu'il ait conservé ses He 111 et qu'il se soit installé, avec un ou deux Staffeln (escadrilles) à Kerlin-Bastard, dans le secteur de Kérembars.

En mars 1941, il se produit un autre fait marquant. Le Général Sperrle, commandant de la Luftflotte 3, siège à Lorient. On lui confie une responsabilité supplémentaire, celui du Fliegerführer Atlantik placé sous les ordres du Lieutenant-Colonel Harlinghausen. Ce Fliegerführer Atlantik (F.A.) sera équipé au départ de 44 appareils. En avril 1941, il dispose de 83 avions (dont 21 FW 200 et 26 He 111). Le 16 août 1941, ses effectifs sont de 127 appareils qui opèrent sur l'Atlantique à partir de la Norvège ou des côtes ouest de la France. Fin

1941, le F.A. perd de son importance.

Au mois de mai 1942, les effectifs du F.A. sont toujours en baisse. Plus pour longtemps... l'heure de Kerlin-Bastard a sonné ! La grande base va pouvoir donner toute sa mesure... Le III KG 40 s'appête à recevoir un nouvel appareil, autrement redoutable que le He 111, le JU 88 C 6. Les premiers avions arrivent, semble-t-il, dès le mois de mai ou juin 1942. L'entraînement débute à Bordeaux-Mérignac. Avec le renfort d'éléments venus du KG 6, est constitué le Staffel 13, premier d'un nouveau Groupe du KG 40, le V KG 40. Aussitôt formés, les équipages et leurs JU 88 s'installent à Kerlin-Bastard.

Au mois d'août 1942, un autre Staffel, le 14 KG 40 (toujours naturellement du Groupe V KG 40) est formé et opérationnel. Au mois de novembre, le 15 KG 40 et le 16 KG 40 sont à leur tour constitués. Le V KG 40, placé sous le commandement du Major Alfred Hemm, est maintenant au complet avec ses quatre Staffeln qui sont, semble-t-il, tous basés à Kerlin-Bastard. Le Groupe dispose donc de JU 88 C 6 mais également de JU 88 R 2 et d'avions de liaison BU 131 (Bücher BU 131 Jungman) qui sont tous immatriculés F 8 + deux lettres.

A la fin de 1942, une nouvelle escadrille du IV NJG 5, placée sous les ordres du Capitaine Bonow, s'installe à Kerlin-Bastard avec ses JU 88. Nous verrons plus loin quelle était sa mission. Au bout de quelques semaines, ce Staffel retourne à Lechfeld, près d'Augsbourg, avant de partir sur le front russe.

Nous voici arrivés au seuil de l'année 1943, celle au cours de laquelle la grande base fut sans doute la plus active. Au mois de mars, le V KG 40 disposait de 45 JU 88 dont une partie était détachée provisoirement à Mérignac et à Cognac. Des équipages supplémentaires étaient en entraînement à Châteaudun au sein du IV KG 40.

En mai-juin 1943, le Commandant Guillaudot transmet à Londres un long rapport sur les installations allemandes dans le Morbihan. Il y fait état de la présence à Kerlin-Bastard d'une centaine d'appareils de tous types.

Le 5 août, d'ailleurs, un nouveau Groupe, le II ZG I, commandé par le Capitaine Karl-Heinz Matern quitte le front méditerranéen et fait mouvement de Patricia-di-Mare vers la grande base lorientaise. Le II ZG I est équipé de chasseurs lourds bimoteurs Messerschmidt Bf 110 G 2. Une partie de ses appareils opèrera depuis Lanvéoc-Poulmic.

Le 30 septembre 1943, le Fliegerführer Atlantik disposait de plus de 150 appareils de combat, répartis le long de la côte atlantique (dont 44 JU 88 et 39 Bf 110). Cet inventaire a, semble-t-il, été réalisé après l'important bombardement du 23 septembre sur Kerlin-Bastard.

A partir de 1944 l'activité de la base allait décroître. D'ailleurs, les Staffeln du V KG 40 avaient été regroupés le 21 octobre 1943 au sein du I ZG I et, à partir du 29.11.43, les indicatifs des avions étaient devenus 2 N + deux chiffres. A cette époque, le Groupe utilisait, en plus des JU 88 et BU 131, des Fi 156 (ancêtres des Morane 500 et 502) qui servaient à l'entraînement et aux liaisons.



En dehors des formations et des avions dont nous venons de parler, qu'abrita Kerlin-Bastard ? Trois certitudes encore : la présence de planeurs, stationnés au Poulo ; de JU 52, également au Poulo, et de chasseurs (Me IO9 ?) parqués à Kerlaën. Ces appareils ne furent, semble-t-il, jamais très nombreux.

Bien sûr, la base accueillit de nombreux avions de tous types. Les FW 200 Condor y venaient assez fréquemment et plusieurs témoins se souviennent les avoir vu passer au-dessus du Fort-Bloqué. Un Allemand qui passait sur la base en a aperçu un qui avait un bout d'aile arraché et une roue à plat (accident ou résultat d'un combat ?). Il est probable que les Heinkel 177 rendirent également visite à Kerlin-Bastard après leur laborieuse mise au point et leur mise en service au sein du F. A. (Il KG 40) sur la base de Mérignac.

Lorsque les Allemands prirent conscience de la supériorité alliée, lorsque le débarquement du 6 juin 1944 vint mettre un terme à leurs illusions, lorsqu'enfin les divisions américaines foncèrent sur la Bretagne, l'Etat-Major de la Luftwaffe décida l'évacuation des bases menacées qui se trouvaient à l'Ouest. Kerlin-Bastard se vida donc de ses avions. Début août 1944, il ne restait plus que quelques rares appareils inaptes au vol et les Allemands les firent sauter.

## 6 • LES OPERATIONS

**P**enchons nous maintenant sur ce que furent les missions des escadrilles de Kerlin-Bastard. Lors de sa création en mars 1941, alors que la base de Lorient voyait à peine ses travaux démarrer, le Fliegerführer Atlantik avait reçu deux missions principales. La première était la reconnaissance très au large au profit et en liaison avec les U-Boote. Cette mission était assurée par les FW 200 Condor qui n'hésitaient pas à se rendre de Bordeaux à Stavanger en passant au large de l'Irlande. Après un jour ou deux passés en Norvège, le FW 200 rentrait par le même chemin en tenant l'air pendant une douzaine d'heures.

La seconde mission du F.A. était l'attaque des navires britanniques. Lorsque les He 111 s'installèrent à Kerlin-Bastard, il est vraisemblable qu'ils eurent à assurer ce type de missions. Plusieurs témoins se souviennent des nombreux tas de bombes, plus ou moins camouflés par des tôles ou des filets, qui étaient disséminés un peu partout, le long des chemins de roulement. A une certaine époque, les He 111 furent également armés de torpilles. Le tonnage de navires alliés coulés par les avions est loin d'être négligeable.

Parfois, les He 111 et Ju 88 avaient également de mauvaises surprises. Ce fut le cas le 17 juin 1942. Une formation d'avions allemands, peut-être de Kerlin-Bastard, s'en prend à un pauvre torpilleur anglais qui navigue isolément à 100 milles des côtes françaises. C'est le HMS "Wild Swan" de 1140 tonnes de la classe V/W qui a été construit en 1917. Quelle proie facile ! Ce que les assaillants ignorent, c'est que le "Wild Swan" sort de transformation en destroyer anti-aérien. Son armement moderne (4 pièces de 120 mm, 2 pièces de 40 mm et 5 mitrailleuses) surprend les Allemands qui s'acharneront tout de même sur lui. Le destroyer anglais sera coulé mais, d'après les Britanniques, six avions allemands ne rentreront pas à leur base, deux d'entre eux s'étant d'ailleurs télescopés pendant leur attaque.

A l'arrivée des JU 88 C 6, la guerre dans le Golfe de Gascogne va prendre un tour nouveau. Il n'est pas inutile, tout d'abord, de dresser le portrait de ce redoutable chasseur-bombardier. Pesant près de 7 tonnes à vide, et 14 tonnes en charge, il a une autonomie de plus de 2 000 kilomètres. Deux moteurs de 1 340 CV lui confèrent une vitesse maximum de 480 km/h. Son envergure est de 20 mètres, sa longueur de 14,4 m et sa hauteur de 5 m. L'équipage n'est que de deux hommes, le pilote et le mitrailleur qui sont installés dos à dos. Le JU 88 est puissant, relativement maniable... et, surtout, possède un armement particulièrement redoutable. Dans le nez, on ne compte pas moins de trois canons MG FF de 20 mm et trois mitrailleuses de 7,92 mm. Si le pilote tire avec toutes ces armes en même temps, l'avion accuse un recul brutal de 20 km/h. Le mitrailleur dispose, lui, de deux canons MG 151 de 20 mm tirant vers l'arrière et le haut. Ce puissant armement (il ne semble pas que le JU 88 C 6 ait emporté des bombes) sera utilisé contre les navires.

Mais déjà un tournant se dessinait dans la guerre sur le front de l'Atlantique. Les U-Boote provoquaient des ravages dans les convois (700 000 tonnes coulées en juin 1942) et les Alliés essayaient par tous les moyens de détruire les sous-marins pendant leurs transits dans le Golfe de Gascogne... qui était devenu très encombré !

Dès leur mise en service, les JU 88 du V KG 40 se distinguent en traquant les avions anti-sous-marins, ce qui va devenir leur mission principale. Le 20 juillet 1942, le Lieutenant Stofferl abat deux Wellington dont les équipages sont tués. Le 20 août, le Staffel 13 remporte sa première victoire : l'adjutant Giessübel intercepte un appareil anglais. Le 1er septembre, le Capitaine Reicke, aidé par le JU 88 du Capitaine Hissbach, vient à bout d'un Sunderland qu'il oblige à amerrir de nuit. C'est la première victoire du Staffel 14. Nul doute qu'à Kerlin-Bastard le champagne doit couler à flot...

Du 20 juillet au 21 octobre 1942, soit en trois mois, le tableau de chasse est impressionnant : 22 appareils détruits (dont un Sunderland, 8 Wellington, 8 Whitley, 2 Hudson, 1 Beaufighter et 2 appareils non identifiés) par les Staffeln 13 et 14 (les Staffeln 15 et 16 ne sont pas encore opérationnels). Les JU 88 opèrent en général à deux ou à trois. Les noms de quelques-uns de leurs pilotes nous sont parvenus : Lieutenant Von Hoensbroech, Lieutenant Necesany (déjà 3 victoires !), Sergent Kaltenbrunner, Lieutenant Deuper, Adjudant Passier, Capitaine Esch, Sergent Scholz, Lieutenant Berger, Sergent Stohl, Lieutenant Olbrecht, Lieutenant Meister, Sergent Steurich, plus ceux déjà nommés au paragraphe précédent.

Les JU 88 opéraient très au large, jusque sur le 9ème Méridien. Les interceptions étaient pratiquement toutes réalisées l'après-midi ou en soirée. Les rencontres avec les avions alliés étaient donc fréquentes... et les JU 88 avaient à traiter toutes sortes de "clients" : Wellington, Halifax, Sunderland, Catalina, Beaufighter, Mosquito, Whitley et, plus tard B 24 et B 17. L'adversaire le plus coriace était le Sunderland. Les JU 88 opèrent de plus en plus au large, jusque sur le 15<sup>ème</sup> Méridien. Les équipages abattus si loin des côtes avaient peu de chances d'être secourus.

Mais la DCA des navires alliés se renforçait et les avions britanniques et américains devenaient de plus en plus nombreux. Les Allemands changèrent donc de tactique et utilisèrent des groupes d'une douzaine de JU 88 et parfois même davantage. Les témoins se souviennent des impressionnants décollages de ces vagues d'appareils sur les larges pistes bétonnées. Il y eut bientôt de véritables batailles rangées au-dessus du Golfe de Gascogne. Malheur à l'avion isolé qui tombait entre les griffes des chasseurs-bombardiers de Kerlin-Bastard ! C'est ainsi que disparut le célèbre acteur britannique Leslie Howard. Son DC 3 se rendait de Gibraltar en Grande-Bretagne en passant très au large. Sur le 13<sup>e</sup> W, il ne s'attendait sans doute pas à rencontrer les JU 88 de Lorient...

Au cours de l'été 1943, le Coastal Command perdait un appareil par jour dans les combats engagés avec les JU 88 du V KG 40 ! Un pilote allemand raconte, qu'entre le 18.11.42 et le 23.3.44, il a participé à 30 combats aériens ! Une vraie loterie de la mort...

Car les JU 88, eux aussi, subissaient de lourdes pertes. Plusieurs témoins français et allemands se souviennent avoir vu des retours épiques : avions se posant dans l'herbe ou sur une roue ou passant sur le dos ou atterrissant avec un moteur en drapeau. Un de ces témoins, qui travaillait parfois sur les pistes, nous a déclaré que certains JU 88 rentraient avec des tôles en pendan (!), ce qui faisait un bruit terrible... Tous les JU 88 ne sont pas rentrés. Un équipage allemand capturé estimait à 37 le nombre d'équipages de JU 88 perdus entre novembre 1942 et juillet 1943. Les avions détruits ou disparus étaient aussitôt remplacés par des appareils neufs et les équipages fraîchement formés reprenaient les indicatifs des "Anciens". On estime que les chasseurs-bombardiers du V KG 40 auraient abattu 150 avions alliés mais auraient également perdu le même nombre d'appareils.

A mesure que la guerre se prolongeait, la vie des équipages de la Luftwaffe devenait de plus en plus incertaine. Un pilote raconte, qu'au cours d'une escorte de cinq U-Boote endommagés, il a été chassé par 12 Mosquito et Beaufighter. Le JU 88 est tout de même rentré... avec 58 impacts !

Tous les appareils n'étaient pas perdus du fait des Alliés. Les pannes, l'inexpérience des jeunes pilotes, les conditions météorologiques pas toujours favorables alourdiraient certainement le total des pertes dues aux combats. Personne, bien sûr, n'en saura jamais faire le bilan... Un Français qui habitait près de la base nous conte ce dont il a été le témoin, sans pouvoir en préciser la date : "Un matin, il faisait encore un peu sombre et il y avait du brouillard. Un avion allemand, probablement un bimoteur, est passé à très basse altitude au Mourillon. Il a sectionné un poteau téléphonique, arraché un taillis et raclé le sol. Il a perdu un morceau d'aile de deux ou trois mètres (qui est resté là longtemps), a rebondi et est parti s'écraser du côté de Quéven."

Qui étaient ces pilotes de JU 88, ces jeunes qui, à peine sortis de l'école, se trouvaient jetés dans la tourmente ? La vie de l'un d'eux a pu, en partie, être reconstituée. Knud Gmelin passe son Baccalauréat en 1940 et, dès le 15 octobre, après avoir réussi le concours, il est incorporé dans la Luftwaffe pour débiter son cours de pilote. Au mois de mai 1943, il arrive à Kerlin-Bastard et,

dès le 1er juin, dans la matinée, au cours d'un vol de cinq heures, il abat deux Wellington. Gmelin n'a que quelque 435 heures de vol ! Le lendemain, il attaque un Sunderland au cours d'un vol de 5 heures 30. Les missions de guerre consistent surtout dans l'escorte de sous-marins et de navires de surface et ne sont pas de tout repos : le 11 juin, combat avec 7 Mosquito...

Le Lieutenant Gmelin vole souvent sur le même JU 88 C 6 immatriculé F 8 + C X. Le 7 juillet, il remporte sa troisième victoire, un Beaufighter. Les missions d'entraînement, les vols locaux alternent avec les missions de combat qui ne sont pas très nombreuses (de 3 à 5 par mois)... mais toujours pleines d'imprévu. Au cours d'un vol, le 17 juillet, il rencontre 4 Mosquito, 4 Beaufighter et 2 Wellington. Décidément, le Golfe de Gascogne est bien mal fréquenté !

Le 18 juillet, encore un Sunderland abattu. Le vol a duré seulement 4 heures 08. Le 26 du même mois, c'est un Wellington qui succombe sous les canons de Gmelin. Le 1er août, un Catalina subit le même sort. En deux mois, le pilote allemand a déjà remporté six victoires. L'événement est fêté à Kerlin-Bastard et l'intéressé reçoit un bouquet de fleurs des champs, de ces champs que les cultivateurs bretons laissent maintenant à l'abandon...

Le 3 septembre 1943, le JU 88 C 6 de Gmelin s'adjuge encore un Liberator. Le 18, c'est un Halifax remorquant un planeur Horsa qui disparaît dans les eaux de l'Atlantique. De temps à autre, Gmelin vole sur d'autres types d'appareils, soit du V KG 40, soit d'autres Groupes.

Mais il faut former les jeunes pilotes et les équipages de chasseurs-bombardiers dont la guerre fait grande consommation. Gmelin, en octobre, se trouve sur les terrains de Morlaix, Châteaudun, Guyoncourt, Montdidier. Début novembre, il reprend les vols à Lorient avec atterrissage à Nantes (peut-être un déroutement météo ?). Il a pris le commandement du Staffel 13 KG 40 et effectue ce mois-là neuf missions de guerre avec des vols d'au moins quatre heures, en général. Le 21 septembre, il escorte des FW 200 et des He 177.

Le 29, il abat encore un Sunderland. Son carnet de vol ne dit pas combien de fois son JU 88 a été touché... Le 12 décembre, deux Beaufighter ne rentreront pas à leur base... Le 3 décembre, le commandant du Staffel 13 avait été décoré de la Frontflugspange en argent. Il se bat maintenant avec désespoir : l'Allemagne est écrasée sous les bombes, ses camarades disparaissent les uns après les autres, Kerlin-Bastard n'est plus à l'abri des raids dévastateurs de l'US Air Force. Et pourtant il confie à un de ses amis : "Si je ne pouvais plus voler, je préférerais mourir!"

Sur l'Atlantique, la bataille se fait de plus en plus âpre. Sur mer, les U-Boote ne remportent plus guère de victoires tant ils sont pourchassés. Dans le ciel, les avions à croix gammée se font de plus en plus rares tandis que la présence alliée se renforce. En janvier 1944, Gmelin est envoyé à Istres où il prend part à une offensive du KG 26. A la fin du mois, le voilà de retour à Lorient. Il vole beaucoup moins. Peut-être a-t-il obtenu une permission bien méritée car aucun vol ne figure sur son carnet du 22 février au 30 mars.



Début avril, les missions reprennent de plus belle et, le 11, il remporte sa plus belle victoire : quatre Mosquito abattus, dont un à son mitrailleur. Quant on connaît la vitesse et l'agilité de ces derniers, surtout par rapport au lourd JU 88 R 2, on reste incrédule face à un pareil exploit. Mais ce sera son dernier succès... Le mois suivant, il n'est pas souvent à Lorient ; son JU 88 R 2 2N+AH l'emmène à Salon, Nantes, Cazaux, Montpellier.

Nous voici parvenus au mois de juin 1944. Le 2, Gmelin est à Kerlin-Bastard. Le temps n'est pas très beau... Le 6, à l'aube, c'est le coup de tonnerre du débarquement en Normandie. Le 7, la base est attaquée. Les Allemands sont désespérés... Le 8, Gmelin décolle pour la dernière fois de Kerlin-Bastard ; les JU 88 ne s'y sentent sans doute plus en sécurité. D'ailleurs, combien en reste-t-il ? Il atterrit à Nantes ; c'est là qu'il va passer la nuit, sa dernière nuit...

Le lendemain, à 4 heures 27, le 2N+AH a décollé pour sa dernière mission. A 6 heures 55, la glorieuse et courte carrière du Lieutenant Knud Gmelin s'est achevée dans le ciel de Normandie dans une lutte sans espoir. Le 9, il est enterré au sud de Caen. Il avait à peine 760 heures de vol. Un peu de l'histoire de Kerlin-Bastard venait de s'achever...

Comme on a pu s'en rendre compte à travers l'histoire de Gmelin, un pilote de la Luftwaffe parmi tant d'autres, la vie à Kerlin-Bastard ne devait pas être de tout repos pour les équipages... pas davantage pour le personnel au sol qui avait à maintenir disponibles tous les chasseurs-bombardiers. Des témoins rapportent que les appareils étaient disséminés un peu partout : dans les hangars, sous les arbres... Les visites, les vidanges s'effectuaient n'importe où.

Nous avons parlé jusqu'à présent des JU 88 du V KG 40. Pour ce qui est des autres formations de Kerlin-Bastard, on en sait bien peu de chose. Le Bf 110 du II ZG I qui étaient venus de Sicile pour protéger les JU 88 ne semblent pas avoir joué un rôle essentiel dans la bataille de l'Atlantique. Ce lourd bimoteur, qualifié de chasseur, avait en effet des performances insuffisantes et... aurait eu besoin d'être lui-même protégé !

Les JU 88 du IV NJG 5, quant à eux, ne restèrent pas bien longtemps à Lorient et leur mission fut un échec complet. En 1942, les Allemands s'étaient rendu compte que leurs radars de bord étaient perturbés. Ils s'imaginèrent que les Anglais utilisaient un dispositif de brouillage. Ils mirent donc au point un système de repérage associé à un radio-compass, ce qui aurait permis, de façon passive, de "remonter" jusqu'à l'appareil brouilleur de radars et de l'abattre. Mais les Allemands n'obtinrent aucun résultat... pour la bonne raison que les stations de brouillage n'existaient pas ! "Honteux et confus" d'avoir joué les Don Quichotte, les chasseurs de nuit quittèrent Kerlin-Bastard au printemps de 1943.

Les JU 52, stationnés au Poulo, étaient certainement les "bonnes-à-tout-faire" de la base : liaisons et transport divers, déminage et largage de parachutistes. Ces derniers, d'après des témoins, étaient lâchés dans des conditions particulièrement éprouvantes : basse altitude, vent violent, sur les engins de terrassement. Les blessés et même les morts n'étaient pas rares.

Et la chasse ? Dans le chapitre consacré à la protection de Kerlin-Bastard, nous n'en avons pas parlé. Il ne semble pas que beaucoup de ces appareils aient été basés à Lorient. Il y en a eu, c'est certain, et divers témoins s'en souviennent. Ils volaient en formations de sept ou huit (sans doute des Fw 190) et, stationnés à Kerlaën, dès leur arrivée sur le périphérique, ils décollaient en travers des pistes "comme un vol de perdrix". En fait, la protection de toute la Bretagne était confiée (à partir de 1943) au III JG 2. Placé sous le commandement du Capitaine Hahn puis du Capitaine Egon Mayer, armé de Fw 190, le Groupe était basé à Vannes-Meucon. Des détachements étaient régulièrement envoyés sur les terrains de l'Ouest... et sans doute à Lorient. Nul doute que la connaissance de leur histoire aurait présenté un grand intérêt !

Avant de clore ce chapitre consacré aux opérations, signalons qu'il semble bien que des unités stationnées à Kerlin-Bastard aient été envoyées sur le front russe. C'est ce que des soldats allemands ont confié à un cultivateur qui a d'ailleurs assisté au départ d'un très long convoi tracté par deux locomotives. Quittant la gare de Kervilien, il emportait du matériel lourd et bâché ainsi que des wagons dont les passagers avaient le casque peint en blanc.

## 7 • LES VISITEURS

Lorient a accueilli des sommités du III<sup>ème</sup> Reich. M. Todt, on l'a vu, sur veillait de près les travaux de la région. Peut-être accompagnait-il déjà, le 7 février 1941, le Maréchal Goering lors de sa visite dans son luxueux train spécial ? Qu'était venu faire Goering à Lorient ? On ne peut s'empêcher de rapprocher la date de son séjour avec celle du début des travaux à Kerlin-Bastard, le mois suivant.

Le Maréchal Rommel fit plusieurs apparitions dans la région. Il est possible qu'il soit venu par la voie des airs et qu'il ait donc transité par Kerlin-Bastard.

Autre personnage célèbre à avoir fait le déplacement, le Grand Amiral Reader, le chef de la Kriegsmarine. Des pellicules-photos le montrent dans notre port avec des marins japonais. Sur les mêmes pellicules, donc les mêmes reportages, on le voit descendant d'un avion. Sans doute, donc, son arrivée à Kerlin-Bastard...

A propos des marins japonais, signalons en marge de l'histoire de Kerlin-Bastard, que l'aviation japonaise a, elle aussi, aussi invraisemblable que cela paraît, fait une modeste mais bien réelle apparition à Lorient. Désireuse d'entretenir des liens et d'échanger des matériaux stratégiques avec son allié occidental, l'Empire du Soleil Levant enverra des grands sous-marins vers l'Europe. Trois d'entre eux effectueront un séjour plus ou moins long dans notre port. Le premier arriva à Lorient le 4 août 1942. Le temps d'effectuer un carénage et de permettre à l'équipage de prendre un peu de repos et le I 30 reprit la mer... sans l'hydravion qu'il embarquait normalement dans son petit hangar. Il fallait gagner de la place pour ramener au Japon le maximum de marchandises. L'hydravion avait donc été débarqué et entreposé dans la cour du 3<sup>ème</sup> Dépôt. Plusieurs témoins se souviennent l'avoir vu là. Il disparut sans doute dans l'incendie qui détruisit le 3<sup>ème</sup> Dépôt en 1943. Le croiseur sous-marin I 8

passa par Lorient le 31 août 1943. Le 5 septembre, il était à Brest et c'est là qu'il aurait laissé son hydravion. Le 12, quant à lui, après être allé à Bordeaux(?), serait venu se faire caréner à Kéroman du 11 mars au 16 avril 1944. Nous ignorons s'il possédait un hydravion ni ce qu'il en fit.

## 8 • EPILOGUE

Le débarquement en Normandie, le 6 juin 1944, et l'ampleur de l'invasion alliée permirent certainement aux responsables allemands de mesurer le peu de chances qui restaient de remporter un jour la victoire.

A Kerlin-Bastard, on l'a vu, une partie au moins des appareils étaient partis le 8 juin, à la fois sans doute pour fuir la pression alliée et tenter de s'opposer aux forces considérables qui avaient pris pied sur le sol de France. Il n'a pas été possible de savoir à quel moment précis la base fut évacuée. Il est probable que cela fut réalisé en grande partie au moment du départ du Lieutenant Knud Gmelin qui, ne l'oublions pas, commandait une escadrille.

Quoi qu'il en soit, la défense allemande devenait de plus en plus nerveuse. Les chasseurs-bombardiers alliés surgissaient brutalement, mitraillant tout sur leur passage. C'est ce qui explique très certainement l'incident du 9 juin 1944. Les témoignages le concernant divergent mais ce qui est certain c'est que les Allemands abattirent eux-mêmes plusieurs de leurs appareils. Il s'agissait d'une demi-douzaine de chasseurs Bf 109 (ou Fw 190 ?) du II JG 53 qui venaient de Vannes (ou de La Baule-Escoublac ?) et qui se présentèrent au-dessus de la base, peut-être à court de carburant, sans prendre les précautions d'usage. Ce vol n'était pas annoncé et les batteries anti-aériennes entrèrent aussitôt en action. Plusieurs appareils furent touchés. Le chef d'escadrille aurait sauté en parachute mais aurait été tué par la DCA (témoignage allemand). L'un des chasseurs tomba à Lanveur, près de l'actuelle école Saint-Joseph, et un autre à Kergavalan (Quéven). Les Allemands se doutèrent tout de suite de leur méprise ; c'était trop tard... Deux des pilotes furent, paraît-il, enterrés au cimetière de Kérentrech.

Mais, pour les Allemands, le temps des malheurs ne faisait que commencer. Le 2 août, les blindés américains étaient à Rennes et les Allemands allaient vivre la même tragique expérience que celle qui avait été la nôtre au mois de juin 1940. L'étau se resserrait à une vitesse vertigineuse et il ne fallait surtout pas que la grande base aérienne tombe intacte aux mains des Alliés. Dès le début août, les destructions débutèrent donc et furent menées de façon systématique. Les rares avions qui n'avaient pas pu s'en aller furent détruits à coups d'explosifs.

Dans les pistes et les chemins de roulement, des emplacements avaient été prévus, dès la construction, pour pouvoir placer les charges de sabotage. Les destructions furent donc vite réalisées avec, en particulier, des bombes d'aviation de 50 kg. Dans le secteur de Kérembars, par exemple, tout fut réglé en une seule journée. Les Allemands avaient prévenu les fermiers ; femmes, enfants et bétail s'éloignèrent tandis que les hommes, dont la curiosité est comme chacun sait parfois excessive, se cachaient derrière des tas de paille. L'un

d'eux nous a confié que les morceaux de ciment tombaient partout. Les Allemands avaient également averti les habitants de Coat-Coff en insistant tout particulièrement sur le fait que l'explosion du grand hangar en achèvement (H 36) risquait d'être très dangereuse. En fait, on entendit seulement un bruit sourd ; le hangar n'était qu'ébranlé et fissuré... mais c'était suffisant pour le rendre inutilisable.



▲ Ce qui subsiste d'un des 17 hangars construits par l'entreprise HOLZMAN dans le secteur KEREMBAR-S-TREMERZIN. Une seconde arche en béton, beaucoup plus grande précédait celle que l'on aperçoit. Il n'en reste plus une seule...

Quand les destructions s'achevèrent, au bout de quelques jours, Kerlin-Bastard n'était plus que ruines et il était même devenu pratiquement impossible de circuler autrement qu'à pied, tant les trous et les gravats avaient tout envahi.

Le 5 août, les blindés US étaient à Pontivy ; le 6, ils entrèrent dans Vannes et le 7 ils se présentèrent à Hennebont et à Quéven où de violents combats éclatèrent. Les Allemands avaient commencé à se replier sur les bunkers de Kéroman, ultime point de résistance. C'est ainsi que la base aérienne fut abandonnée ; plus personne à Kérembars, à Kervaise...

Les Français qui habitaient encore aux alentours entamèrent une "opération de récupération" : tôles de hangars détruits et même de grandes barriques en fer qu'ils firent rouler de Kervaise vers Kérembars sur les rails d'une petite voie ferrée.

Au Mourillon, et certainement dans bien d'autres lieux, des soldats allemands, qui avaient jeté armes et ceinturon, venaient se rendre aux Américains... mais ces derniers, face à la vigoureuse intervention des batteries ennemies, avaient fait marche arrière ! Le 10 août, toute la région de Lorient était définitivement encerclée. Mais la résistance avait eu le temps de s'organiser et les troupes allemandes se réinstallèrent à Kerlin-Bastard, du moins ce qu'il en restait. Allait commencer un long siège dont l'histoire fera l'objet du dernier chapitre consacré à la grande base de Lorient.



# Les attaques sur Kerlin-Bastard

Tandis que la Wehrmacht mettait en place son énorme dispositif offensif naval et aérien, les Anglais et leurs alliés, on l'imagine, ne restaient pas inactifs. Les Britanniques, ployant sous les rudes attaques allemandes, n'avaient cependant pas les moyens de s'opposer à la construction de tous ces ouvrages qui poussaient un peu partout en Europe occupée.

Si les premières bombes tombèrent sur Lorient dès le 22 août 1940, si ces premiers bombardements connurent une certaine intensité au cours de l'automne, il faut attendre le mois de mars 1941 pour assister au premier grand bombardement de nuit sur notre ville. Les travaux démarraient à peine à Kerlin-Bastard... Il ne semble pas, d'ailleurs, que les Alliés aient cherché à s'opposer à la création de l'aérodrome pas plus qu'à celle de Kéroman dont les blocs 1 et 2 sont en service dès novembre 1941.

C'est à cette époque, sans doute, que se situe la première attaque sur Kerlin-Bastard. Et encore ne s'agissait-il, peut-être, que de quelque bombardier larguant ses projectiles à l'aveuglette. Ceux-ci tombèrent, en effet, entre Kérigear et Kérignant, réveillant en sursaut les habitants de ce dernier village qui n'avaient pas encore quitté les lieux. Alors que le fracas des explosions venait à peine de s'apaiser et que les cultivateurs pouvaient se croire tranquilles, une pluie de pierres s'abattit sur les toits, provoquant de nouvelles frayeurs. Puis la campagne bretonne s'endormit à nouveau paisiblement sous la clarté d'une lune qui brillait généreusement cette nuit-là.

L'année 1942 vit les travaux de la base se poursuivre dans une relative tranquillité et l'arrivée des premiers avions allemands ne sembla guère encourager la riposte des Alliés. Le 25 janvier, quelques bombes tombent sur l'aérodrome. Le 23 mars, nouvelle alerte, peu importante, semble-t-il. Le 16 avril, vers minuit, la base est à nouveau la cible — volontaire ou involontaire ? — des bombardiers.

A partir de 1943, les choses allaient changer. Déjà, le 21 octobre 1942, dix-huit "Forteresses Volantes" américaines avaient prononcé, à 14 heures 05, une première attaque de jour sur la ville. Mais c'est le 14 janvier 1943 que les choses sérieuses allaient commencer avec le début de la grande vague des bombardements de nuit par les Britanniques. Ils laissent la ville en flammes, n'épargnant pas l'usine d'aviation inachevée de Beg-ar-Men.

Le 26, cent cinquante bombardiers vont larguer à nouveau des milliers de bombes incendiaires et sept bombes explosives de 1 500 à 2 000 kg. Le hangar des ballons captifs, construit en bois, flambe comme une torche. La destruction systématique de la ville se poursuit. Le 16 février, à 20 heures 20, on signale encore deux cent cinquante avions alliés qui larguent de plus en plus de bombes explosives de forte puissance. Au bout d'un mois de ce traitement intensif, 3 500 immeubles sur les 5 000 que compte Lorient ont été anéantis par les 500 bombes explosives et les 60 000 bombes incendiaires larguées. La ville n'est plus que ruines et 40 000 habitants ont fui. Les objectifs militaires ennemis, quant à eux, sont toujours là et ne semblent pas avoir trop souffert de ce déluge de feu... Les bombardements vont d'ailleurs se raréfier et pratiquement s'interrompre de mai 1943 à juin 1944.

Et à Kerlin-Bastard ? Eh bien, on assistait à ce monstrueux feu d'artifice tout proche... mais on n'en recueillait que les miettes, si l'on peut dire ; c'est-à-dire des bombes incendiaires, en général faciles à éteindre... Ce n'était pas toujours le cas, comme le raconte un cultivateur du village de Coat-Coff : "Une nuit, des bombes incendiaires sont tombées sur le dépôt de munitions de Coat-Coff. Cela a provoqué un incendie et des bombes et des obus ont été projetés un peu partout. Plus tard, le 19. 01.50, une vieille femme, qui gardait ses vaches et qui avait froid, a allumé un feu contre un talus juste sur un projectile enterré là. Elle a été tuée."

Pourtant, le tour de la base allait venir. Le 23 septembre 1943, il était 9 heures 30, soixante bombardiers américains, volant assez haut, se présentent directement sur Kerlin-Bastard. Un témoin raconte :

"Un jour, j'étais à peu près au carrefour des pistes. J'ai vu le tapis de bombes qui tombait sur la Nord-Sud, vers moi. J'ai couru une centaine de mètres. Quand les bombardiers sont passés, la baraque en tôle où j'étais au début avait disparu. Des moteurs et des débris d'avions allemands avaient sauté jusque sur la Nord-Sud. Des hangars étaient démolis à Kerlaën et il y avait des cratères dans les pistes."

La base avait été sérieusement touchée : dix Allemands tués ainsi que trois charretiers de Quéven. A Kermadehoy, un chauffeur et un manœuvre belge avaient subi le même sort. Peut-être est-ce à la même époque que le grand hangar en bois des Services Techniques recut deux bombes. Il flamba avec tout ce qu'il renfermait...

Les capacités offensives de la base avaient également été sérieusement entamées. Qu'on en juge d'après le tableau suivant :

Groupe Aérien	Type d'appareil	N° de série	Dommages subis	
V/KG 40	JU 88 C 6	WNR 360381	détruit	
	JU 88 C 6	WNR 750419	détruit	
	JU 88 C 6	WNR 750 417	détruit	
	JU 88 C 6	WNR 750426	endommagé à 85%	
	JU 88 C 6	WNR 360100	endommagé à 75%	
	JU 88 C 6	WNR 750428	endommagé à 65%	
	JU 88 C 6	WNR750690	endommagé à 65%	
	id	JU 88 C 6	WNR750445	endommagé à 65%
		JU 88 C 6	WNR 750499	endommagé à 55%
		JU 88 C 6	WNR 360394	endommagé à 50%
JU 88 C 6				
JU 88 C 6				
JU 88 C 6				
JU 88 C 6				
JU 88 C 6				
JU 88 C 6				
JU 88 C 6				
	Fiesler Fi 156		endommagé moins de 50%	
	Bücker BÜ 131		endommagé moins de 50%	
II/ZG I	Bf 110 G 2		endommagé à 70%	



▲ Ce qui reste du village de Lann-Bihoué situé aux confins des communes de Quéven, de Plœmeur et de Guidel... perdu dans la verdure !

Soit un total de 18 appareils ( dont 15 Ju 88 C 6) détruits ou endommagés.

Au moment du débarquement en Normandie, le 6 juin 1944, les Alliés avaient acquis la maîtrise du ciel et ils entreprirent d'anéantir tout ce qui pouvait encore constituer une menace de la part de la Luftwaffe. Le 7 juin, de 19 heures 30 à 20 heures, une centaine de "Forteresses Volantes" pilonnèrent systématiquement Kerlin-Bastard. Un dépôt d'essence et des hangars furent touchés. Nous ignorons le nombre de victimes allemandes mais trois fermes avaient été atteintes et cinq Français tués. Les Américains ne lancèrent d'ailleurs pas que des bombes. La ferme de Keroat reçut également de nombreux tracts —ainsi qu'un carton qui avait sans doute servi à les contenir— écrits dans une langue étrangère, probablement du Russe. Il semble qu'un nouveau raid, aussi violent, ait eu lieu le 10.

A partir de 1943, les Allemands eurent à faire face à un autre danger : les chasseurs qui surgissaient comme des bolides, mitraillant tout sur leur pas-

sage... Au fur et à mesure que la puissance de l'aviation alliée augmentait, les attaques se firent de plus en plus nombreuses.

Il semble même que des Français aient participé à ces missions. L'un d'eux aurait été abattu à l'ouest de la base. Un témoin affirme avoir vu un Allemand retourner, du bout de sa botte, le corps du pilote en prononçant "Schweine Franzoze". Le pilote F.A.F.L aurait tout de même eu droit aux honneurs militaires. Nous n'avons pu avoir confirmation officielle de tout ceci.

Un autre témoin, Allemand celui-là, nous a raconté l'anecdote suivante : "Je me trouvais sur un poteau, à l'embouchure de la Laita, commune de Guidel, pour réparer un branchement de notre Biwa (Bild-Wandler)- Fernrohr qui est une lunette d'approche spéciale. Elle marchait avec du 12 000 volts et permettait de voir à travers les nuages et le brouillard tous les objets d'une température supérieure à 300 °, par exemple les tuyaux d'échappement des moteurs d'avions. Alors, pendant que je travaillais là-haut, je remarquai, par hasard, un



vol d'oiseaux effrayés et, quelques secondes plus tard, trois chasseurs foncèrent sur moi à grande vitesse. Je ne pouvais plus descendre et je crus ma dernière heure arrivée. Mais les avions tirèrent sur notre baraque, un peu en contre-bas. Quand ils sont passés, j'ai pu voir la tête des pilotes. Ouf ! Un de ces "Tempest" aurait été abattu du côté de Rédéné par la DCA et le pilote tué. Cela se passait au mois de mars 1944."

Au cours des mois de juillet et août 1944, les attaques à basse altitude se multiplièrent et les Allemands ne connurent plus aucun répit.

L'aviation alliée ne s'en prenait naturellement pas qu'aux installations au sol mais également à tout appareil portant la croix gammée. Au moment de Noël 1943, un quadrimoteur décolle sur la Nord-Sud avec, paraît-il, à bord des hautes autorités qui se rendent à Bordeaux. Des chasseurs doivent le guetter — peut-être prévenus à l'avance ? — car, aussitôt en l'air, l'avion allemand est intercepté. Il va s'écraser en flammes à Kériaquel (Pont-Scorff). Il n'y a aucun survivant.

Plusieurs témoins ont également assisté à la scène suivante : un dimanche, à la fin de l'été 1943, deux ou trois "Junkers 52" survolent Kerlin-Bastard ; ils donnent, paraît-il, des baptêmes de l'air. De la mer, en vol rasant surgissent des chasseurs anglais : aucun survivant... et terminé, sans doute, pour les baptêmes de l'air !

Un ou plusieurs "Junkers 52" étaient équipés, pour le déminage, d'un grand anneau en aluminium d'une dizaine de mètres de diamètre, situé sous le fuselage et les ailes. Cet anneau était alimenté par un moteur auxiliaire qui fournissait une intensité constante de 300 ampères. En volant à basse altitude, ce dispositif permettait de faire exploser les mines magnétiques. Au mois de mars ou avril 1944, un de ces "JU 52" se trouvait dans les Courreaux de Groix lorsqu'il fut surpris par deux "Typhoon" du Southern Rhodesia Squadron. Le pauvre "JU 52" prit feu et, en percutant la mer, déclencha l'explosion de plusieurs mines. Les cinq membres de l'équipage furent tués lors de cette attaque filmée par les assaillants. Mais c'était la guerre et la vie à Kerlin-Bastard était certainement faite de plus de deuils que de joies !

La menace ne venait d'ailleurs pas seulement du ciel. La Résistance allait, elle aussi, s'attaquer à la base.

Deux jeunes gens, habitant au Fort-Bloqué, faisaient partie du groupe "Vengeance". Ils avaient la charge de signaler tous les mouvements de troupes dans le secteur et de fournir des renseignements sur le trafic aérien. Nos deux résistants prirent l'initiative - douteuse - d'effectuer une mission en plein dispositif ennemi et de célébrer à leur manière ce 11 novembre 1943. Il fallait une bonne dose de culot et d'inconscience pour affronter Kerlin-Bastard !

Enfourchant leurs bicyclettes, ils se présentèrent vers 14 heures à Kerméné où la sentinelle finit par les laisser passer. Après avoir emprunté la route en ciment, ils parvinrent au Ménéguen, traversant ateliers, garages, etc... A pied, le vélo à la main, ils se glissèrent dans le flot des soldats et des ouvriers et purent à loisir observer tout ce qui se trouvait dans la zone-vie. Ils se dirigèrent

ensuite vers Kervaise sans rencontrer d'opposition. Un "Messerschmitt 110" se trouvait sur la table de compensation et nos deux compères, intrigués par ce manège d'un genre particulier, se payèrent le luxe de demander aux Allemands ce qu'ils faisaient ! Devant le grand hangar en bois des Services Techniques, il y avait un "FW 200 CONDOR" mais ils n'osèrent pas trop s'en approcher. En descendant vers Kérembars, ils passèrent près d'un "Stuka" auprès duquel s'affairaient deux mécaniciens ; le langage des mains permit, là encore, un semblant de conversation. A Kérembars, ils aperçurent des "Heinkel 111". Puis ils gagnèrent Le Poullo avant de quitter la base par la carrière de Kervinio. Ils avaient même trouvé le moyen de prendre des notes et de faire des croquis. Le lendemain, les précieux documents, cachés dans le tube de la selle d'une bicyclette, prirent la direction du Maquis et peut-être celle de Londres ? On peut sourire devant tant de naïveté mais, s'ils avaient été surpris, ils est plus que probable que la "ballade à Kerlin-Bastard" de ces deux jeunes aurait eu un épilogue tragique. La seconde action de résistance fut, comme vous allez le constater, beaucoup plus violente.

On a vu que les habitants du village de Kérigear avaient dû évacuer leurs maisons tout à la fin de 1942. Les Allemands occupèrent les locaux devenus vacants pour entreposer d'énormes quantités de munitions qui n'étaient d'ailleurs pas toutes destinées à la Luftwaffe puisqu'on y trouvait de nombreuses torpilles de sous-marins. L'objectif était tentant car situé un peu à l'écart de la base proprement dite.

Le vendredi 9 juin 1944, les Résistants passèrent à l'action. Ils étaient cinq dont un Britannique. Celui qui transportait les explosifs dans sa musette (1,5 kg de plastic et le matériel de mise à feu) emprunta tout simplement le petit train. A Kergrenn, il s'installa près du conducteur de la locomotive et débarqua au bout de la gare de Kervilien. Là, il retrouva, dans un bois, les quatre autres membres du commando. Il était environ 17 heures 30. Ils progressèrent ensuite avec précautions vers Kérigear, évitant les nombreux Allemands qui circulaient du côté de Kérignant. Il leur fallut ensuite éliminer les quatre sentinelles et placer leurs explosifs au meilleur endroit. Le "feu d'artifice", une fois allumé, ne demandait qu'à s'entretenir de lui-même et de violentes explosions ébranlèrent tous les alentours. Sans doute les Allemands tentèrent-ils d'éteindre l'incendie mais ce n'était pas chose facile car les explosions se succédèrent jusqu'au lendemain vers onze heures.

Les Résistants purent s'échapper et allèrent se cacher en terre finistérienne, de l'autre côté de la Laïta. Les Français interrogés croient toujours que c'était un accident mais les Allemands, à la Libération, ont déclaré qu'il s'agissait bien d'un attentat. De nombreux soldats furent tués - peut-être en essayant d'éteindre l'incendie ? - et les arbres, aux alentours, confirment des témoins français, garnis de macabres vestiges.

A Kerlin-Bastard, on devait maintenant vivre dans un climat d'insécurité : bombardements, mitraillages, attentat... Les attaques avaient atteint leur paroxysme. Et puis les Alliés venaient débarquer en Normandie le 6 juin, à l'aube. Les jours de la base étaient comptés...

# La grande ferme de Saint-Amand

La construction de la base avait chassé de leurs fermes de nombreux cultivateurs. Les terres avaient été, en partie, utilisées pour l'implantation des pistes, des chemins de roulement, des hangars et des baraques. Naturellement, de nombreuses parcelles cultivables, situées à l'intérieur de l'aérodrome, étaient maintenant inemployées. Quelque "génial spécialiste en organisation" passant par là eut l'idée de les utiliser pour le plus grand bien des estomacs des membres de la Wehrmacht : une gigantesque ferme allait voir le jour à Kerlin-Bastard.

Son emplacement fut judicieusement choisi, à proximité des voies ferrées et de la gare de Kervilien, un peu à l'écart tout de même des secteurs opérationnels et des logements de la Luftwaffe. Les habitants du village de Saint-Amand qui avaient, on l'a vu, réussi à obtenir sans difficulté un tracé différent pour la voie ferrée menant à la gare et à demeurer ainsi en dehors de la base, n'auraient pas dû se réjouir trop vite. Au mois de septembre 1941, les Allemands demandèrent aux Français de quitter le village. Ceux-ci n'étaient guère pressés de tout abandonner et c'est seulement le 2 novembre qu'ils s'en allèrent.

Les Allemands entreprirent alors de modifier les lieux. Les logements furent rénovés et agrandis avec un réfectoire et un dortoir. Des hangars en ciment, dont subsistent encore les ruines, virent le jour et servirent d'écuries, d'étables ou d'entrepôts.

L'occupant utilisa toutes les terres disponibles, en particulier celles des villages de Saint-Amand, de Kérignat et de Kérigear que leurs habitants avaient dû évacuer. En tout 300 ou 400 hectares. Les cultures étaient donc dispersées un peu partout sur la base mais avec une plus forte concentration dans la partie nord-ouest.

Seule, la partie centrale, la plate-forme de l'aérodrome proprement dite, n'était pas cultivée. Des plaques de gazon, prélevées sur les prairies avoisinantes, avaient, nous l'avons déjà vu, été disposées le long des pistes. Mais toute la plate-forme avait été soigneusement nivelée et ensemencée. Le foin était récolté et cette immense prairie, l'objet de soins attentifs ; on assistait parfois au spectacle insolite d'une vingtaine d'ouvriers la parcourant, en ligne de front, un récipient à la main, et ramassant le moindre caillou !

Dans les champs poussaient toutes sortes de légumes : pommes de terre, de médiocre qualité paraît-il, tomates, choux... Le blé était parfois battu sur place, directement dans les champs, ou dans les hangars de Saint-Amand. Les Allemands cultivaient également le seigle, l'orge et l'avoine. Cette dernière, surtout, occupait de nombreuses parcelles car il fallait nourrir les nombreux

chevaux de la ferme et sans doute aussi ceux des unités stationnées dans la région. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque, la Wehrmacht était loin d'être entièrement mécanisée. Une partie de ces produits de la terre n'était pas consommée sur place mais chargée dans des wagons à la gare de Kervilien... sans doute à destination du Reich.

Les Allemands avaient créé des dépôts d'engrais situés, entre autres, dans l'ancien village de Lann-Bihoué et à Kermadehoy. Cet engrais ne servait d'ailleurs pas qu'aux Allemands. Les cultivateurs français des environs allaient faire un peu de récupération. Un dimanche, un officier allemand, surpris par le manège de quelques Français, les apostropha :

- Vous travaillez le dimanche ?

- Oui, oui... payés double !

Comme quoi le culot paie toujours... Parfois l'engrais disparaissait dans les trous, les bouches d'égoûts... Dans tous les domaines, il y avait un coulage énorme. Les Allemands s'en rendaient bien compte mais laissaient faire...

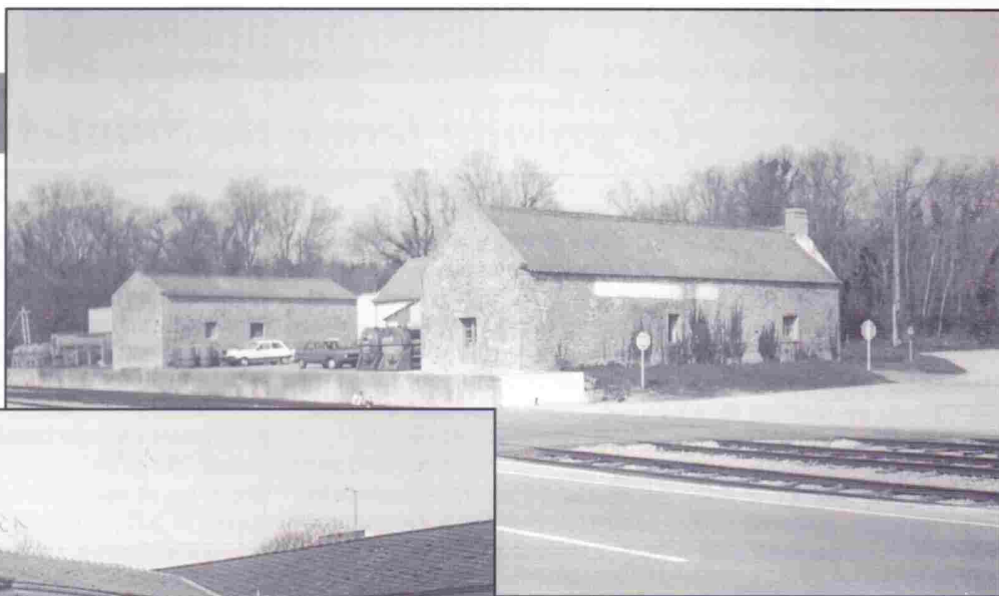
La grande ferme de Saint-Amand faisait également beaucoup d'élevage : porcs, chevaux et boeufs. A Kerlaën, en particulier, un vacher allemand (ou polonais ?) s'occupait d'une centaine de boeufs et, toutes les semaines, on en tuait deux ou trois à Saint-Amand. Au cours d'un des bombardements de la base, les boeufs paissaient du côté de Kerlebaut et une cinquantaine d'entre eux passèrent de vie à trépas. Il fallait utiliser rapidement toutes ces bêtes et les Français furent appelés en renfort pour les décarrasser. Ce qui leur permit de se servir copieusement en viande ! A Kermadehoy également, un Allemand avait en charge un troupeau de boeufs qui étaient abrités dans les trois anciennes fermes. Un jour, une des bêtes tomba dans le puits du village et ce fut toute une affaire de l'en sortir.

Le fonctionnement de cette grande exploitation nécessitait une main-d'œuvre abondante et les Allemands firent appel aux habitants des communes environnantes. Certains, d'ailleurs, anciens propriétaires ou exploitants des terres expropriées, avaient tout perdu et retrouvèrent ainsi du travail... Ces ouvriers français étaient encadrés par des soldats allemands généralement âgés et au comportement relativement amical.

La ferme était placée sous les ordres d'un officier allemand qui logeait dans la "villa de Saint-Amand". Ce chef des cultures était marié à une Alsacienne et, tous les jours, il visitait "ses terres" à bord d'une carriole trainée par un cheval blanc. Dans son ouvrage sur le siège de Lorient, le Général Farhmbacher évoque longuement l'importance cruciale de la ferme dans la résistance allemande. Nous y reviendrons dans le prochain chapitre. Il parle également du chef des cultures, le Chef d'Escadron Radke. Il n'a pas été possible de savoir



Ce qui reste du "village" de Kervilien en bordure de la gare. La piscine se trouvait juste à droite.



Un des trois grands baraquements qui servaient de réfectoire. Ici, celui qui subsiste à Kerignan.



La "Villa", siège de la grande ferme de Saint-Amand.

s'il s'agit de celui dont nous venons de parler et qui aurait été tué par l'artillerie pendant le siège.

Quels furent les rapports entre les Allemands et les Français qui demeuraient à proximité de Kerlin-Bastard ? Presque tous les témoignages recueillis convergent pour établir qu'ils ne furent pas si mauvais. Certes, l'impitoyable machine des réquisitions, des expropriations et des destructions avançait inexorablement et rien n'aurait pu arrêter ni infléchir sa course. Les Allemands, on l'a vu, laissaient les cultivateurs circuler sur la base et récolter... ce dont ils n'avaient pas eux-mêmes besoin ! Les fermiers de Saint-Amand, réfugiés à Coat-Coff, pouvaient revenir voir les transformations de leur ancien village. Ceux de Kervaise, réfugiés dans un premier temps à Kerméné, avaient encore accès à leurs terres...

Les occupants ne nourrissaient aucune animosité particulière à l'encontre des Français. Dans le secteur de Kerlaën, par exemple, les soldats, d'origine autrichienne, confiaient volontiers aux Français qu'ils n'avaient aucune envie de

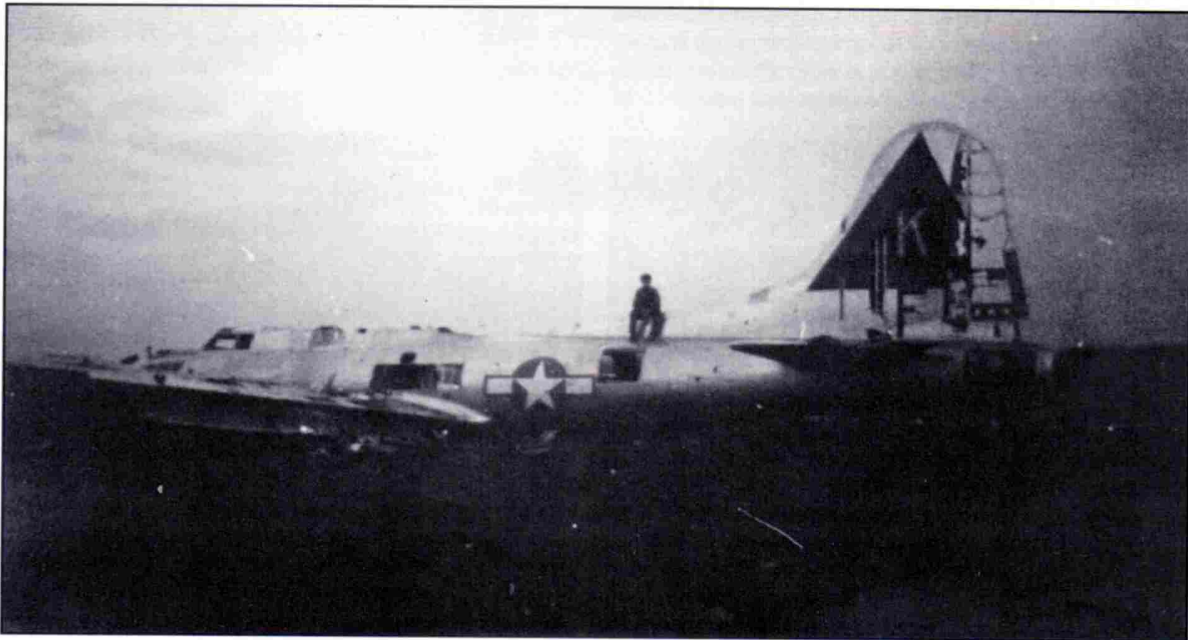
se battre contre les Anglais. La grande hantise restait pour eux d'être un jour obligés de quitter la douceur bretonne pour l'univers impitoyable du front russe. Les officiers avaient le souci de voir leurs hommes conserver un comportement correct vis-à-vis de la population et, généralement, il était tenu compte des plaintes des Français à l'encontre des soldats. Les vols, en particulier, étaient sévèrement punis.

La grande crainte des Français semble bien avoir été celle des Russes embrigadés dans la Wehrmacht. Ceux-ci avaient un comportement très agressif et des réactions imprévisibles. Parfois, les femmes et les enfants devaient partir dans les champs pour se cacher d'eux. Dans les fermes, ils exigeaient du cidre, le distillaient eux-même le long des talus et en obtenaient un mauvais alcool qu'ils proposaient d'ailleurs parfois aux Français ; il valait mieux ne pas refuser... Les Allemands eux-même se méfiaient d'eux et ils finirent par les désarmer. A mesure que le conflit se prolongeait, et surtout pendant le siège de Lorient, comme nous allons le voir, les rapports entre Français et Allemands allaient devenir des plus tendus. Le fonctionnement de la grande ferme de Saint-Amand subit, lui aussi, le contre-coup des événements...

## Septième partie

### Le Siège et la libération

29



▲ La Forteresse volante crashée à l'entrée de la piste 26 en décembre 1944. (Photo COLLET).



**D**ébut août, on l'a vu, la place-forte de Lorient était encerclée et 26 000 Allemands s'y retrouvèrent enfermés avec quelque 8 000 civils français qui n'avaient pas pu ou pas voulu s'échapper de la "Poche", comme elle allait être surnommée. C'était le début d'un long siège de neuf mois dans la tension nerveuse que l'on imagine. Il n'est pas question de raconter ce que fut ce siège ; ce n'est pas le but de cette étude. Contentons-nous d'évoquer le rôle plus que modeste joué par Kerlir-Bastard dans l'ultime épreuve qui frappait le Pays de Lorient.

Les Allemands avaient donc évacué l'aérodrome et, lorsque le commandement eut réussi à faire face aux énormes problèmes de la débacle, ils s'y réinstallèrent. Il fallait tenir le front qui était fort long (depuis la Laita jusqu'à la presqu'île de Quiberon), et le Général Fahrmbacher eut la lourde charge d'organiser cette défense. A Kerlir-Bastard, il n'y avait plus d'avions et la base, en elle-même, ne présentait pas un intérêt stratégique particulier, surtout après les destructions systématiques dont elle avait été l'objet de la part des Allemands. De ce fait, la plupart des 1 100 hommes de la Luftwaffe furent convertis en fantassins. Le colonel Kuse, qui avait commandé la base, fut nommé chef du secteur sud de la Poche. Les plus vieux rampants de la Luftwaffe furent d'ailleurs affectés à ce même secteur, le moins exposé, face à la mer.

Tout au long du siège, l'activité de l'aérodrome fut nulle car il n'était plus possible d'y atterrir. Et pourtant, par un brumeux après-midi de décembre 1944, toute la défense allemande fut mise en alerte. Une Forteresse Volante survolait la région, à faible altitude et à vitesse réduite. Manifestement, elle cherchait à atterrir et la DCA reçut l'ordre de ne pas ouvrir le feu -Le B 17 finit par se crasher sur l'aérodrome-, à l'entrée de la piste 26. Les neuf Américains évacuèrent leur appareil... et se trouvèrent nez à nez, à leur grande surprise, avec des soldats allemands. Ils s'étaient perdus au retour d'une mission sur Dresde et ils croyaient s'être posés en Angleterre. Ils mesurèrent alors sans dou-

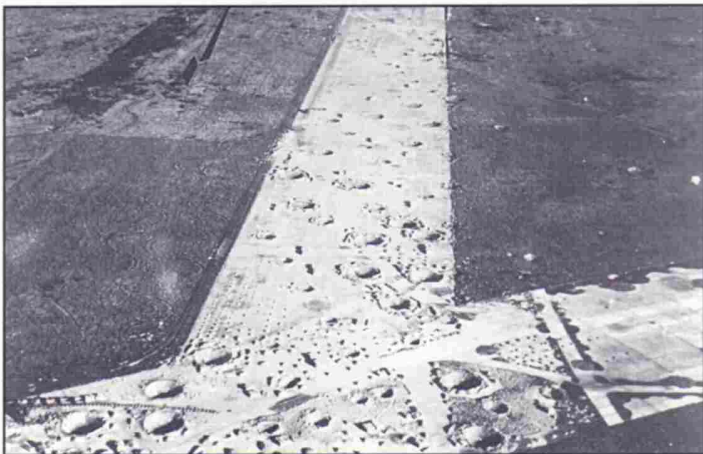
te la chance qu'ils avaient eue de ne pas avoir à subir le feu de toutes les armes anti-aériennes (en particulier celles de la batterie Rossitten, proche) dont le secteur était truffé. Les aviateurs US furent emmenés en captivité sur l'île de Groix et, plus tard, échangés contre les prisonniers allemands.

Les liaisons entre la Poche de Lorient et l'Allemagne se faisaient via Saint-Nazaire. Des navires rapides naviguaient de nuit entre les deux ports. Des avions survolaient ensuite, toujours de nuit, la France libérée, avec comme point de départ et d'arrivée le terrain de La Baule-Escoubiac.

Cette liaison aéro-maritime était naturellement sujette à bien des aléas et le volume des échanges entre la mère-patrie et la Poche de Lorient resta probablement assez faible. Du moins permettait-elle aux assiégés d'envoyer et de recevoir quelques lettres. C'était mieux que rien... Une tentative fut effectuée pour parachuter du courrier sur l'île de Groix. Mais les sacs tombèrent à la mer et l'expérience ne fut pas renouvelée.

La base de Kerlir-Bastard allait tout de même servir à quelque chose car il fallait nourrir la nombreuse garnison et, juste retour des choses, l'agriculture reprit, pour un temps, le dessus sur les activités aéronautiques et militaires. Il est vrai que la grande ferme de Saint-Amand était toujours là. Certes, la main-d'œuvre française ne participait plus aux travaux agricoles et, de toute façon, il était devenu très dangereux de circuler et de travailler en terrain découvert car l'artillerie américaine se montrait particulièrement agressive. De nombreux Allemands, dont le chef des cultures, le Chef d'Escadron Radke, furent victimes des tirs. Les Français, eux non plus, n'étaient pas à l'abri des obus...

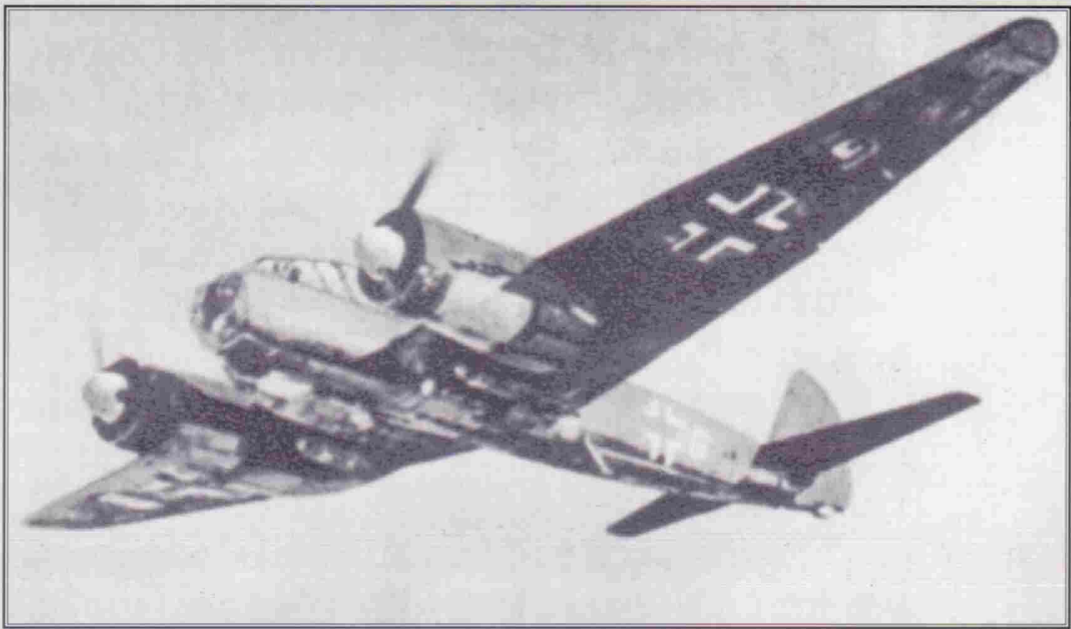
Malgré la menace permanente qui planait sur elle, d'après le Général Fahrmbacher, la base réussit à produire d'importantes quantités de nourriture. Betteraves et choux furent récoltés en abondance. Les pommiers (très nom-



▲ Vue de la croisée et de la piste NORD-SUD.  
Notez à gauche, la tentative de camouflage (piste peinte).



▲ L'aspect dévasté des pistes. En haut à droite KEREMBARIS.  
(Photos prises le 6/11/1946).



▲ JU 88



▲ Près de Kervaise, les JU 88 utilisaient pour les compensations de leurs compas, une "table" pivotante en bois.  
La fosse ayant été comblée, seul, un grand disque de gazon témoigne encore de l'existence de ce curieux "manège".