



CAUSERIE D'AUTOMNE LES FILATURES ET AUTRES INDUSTRIES DU XX^e SIECLE

La causerie de printemps du 1^{er} avril 2016 avait traité du seul secteur textile (filatures, teinture des bobines de coton et tissage). Après réflexion sur le thème à poursuivre lors de la causerie d'automne, le bureau de la Société d'histoire a opté pour l'élargissement de la discussion à l'ensemble de l'industrie à Oissel, des XIX^e et XX^e siècles.

Ainsi, le 7 octobre, les 24 participants(es) à la causerie ont pu évoquer leurs souvenirs, directs ou indirects, sur la base de documents photographiques et écrits d'époque qui ont été mis à la disposition des participants.

La discussion s'est engagée sur les filatures, et les participantes principalement, qui ont connu et travaillé dans ces usines jusqu'à leur fermeture, ont relaté leurs souvenirs vécus.

Mireille Leuret a expliqué qu'à la cotonnière (MCO) le coton brut arrivait à l'usine en balles. Après le lavage de la fibre déballée dans les nettoyeuses, la première phase de travail consistait à carder le coton dans les cardeuses. Ensuite le coton était filé dans les bancs à broches, puis les fils s'enroulaient autour des bobines que faisaient tourner ces mêmes broches.

Denise, qui habite Oissel depuis plus de 40 ans, a travaillé en filature à Malaunay dans sa jeunesse (il y a 50-55 ans précise-t-elle), se souvient des dures



Les ouvrières de l'entreprise Déhais-frères devant leur usine de fabrication de courtepoinetes. 1955-1957.

et rigoureuses conditions de travail qui étaient en vigueur à la filature.

Elle témoigne aussi : «8 heures debout, sans casse-croûte. Pour avoir la permission d'aller «faire pipi» il fallait lever la main et attendre l'autorisation du chef».

Danièle a travaillé chez Déhais (usine qui avait été préalablement une filature), entreprise dans laquelle on fabriquait des courtepoinetes. L'usine était située rue de la République, à la place de la pelouse située aujourd'hui devant le gymnase Bernard-Hue.

Elle nous a expliqué comment étaient fabriquées les courtepoinetes. «La toile était tendue et maintenue par des crochets sur un grand cadre. La laine cardée était répartie sur la toile à l'aide d'une petite baguette. Le dessus de la courtepoinete était également une toile posée et tendue sur la laine. On y posait ensuite un papier très épais sur lequel figurait le dessin désiré, marqué par des perforations. On passait dessus de la craie en poudre, puis on retirait le papier et le dessin était reproduit sur la toile. Les piqueuses prenaient ensuite le relais pour coudre le motif. Les finitions étaient réalisées par d'autres ouvrières. Il y avait deux sortes de courtepoinetes : les simples et les dessus-de-lit, garnis de volants.»

Un intervenant a expliqué qu'à la filature «De Mé-nibus», pour empêcher le fil de casser au filage, il fallait maintenir la température ambiante à 24°, 25°. Pour ce faire, de la vapeur sans pression et en petite quantité était diffusée en permanence et un courant d'air issu d'un système d'aération assurait le degré hygrométrique constant souhaité.

Michel Pannier, qui travaillait à la MCO après la guerre, assurait qu'il en était de même dans les **(suite page 2)**



Photo décembre 1983, la course de poneys organisée par les commerçants passe devant l'entreprise Dehais-frères.

éditorial

Au nom des adhérents de la Société d'histoire, je vous souhaite à vous et à vos proches, une bonne année 2017.

En parcourant ce journal vous constaterez un contenu assez varié, ce qui n'empêche pas les rubriques habituelles d'y être pleinement traitées, comme le souvenir des victimes osseliennes de 1914-1918 du semestre écoulé, d'il y a cent ans, et le compte-rendu de notre causerie du 7 octobre dernier.

Notre Société d'histoire organise sa mission sur la connaissance du passé dans l'interaction, faisant ainsi appel à toutes les personnes passionnées par l'histoire locale. Cela permet de sortir des sentiers battus et d'apprendre des petites ou plus grandes choses qui étaient tombées dans l'oubli ou qui avaient perdu de leur attrait.

Ainsi, la visite de l'église du 17 septembre, dans le cadre des journées du patrimoine, a suscité des questions que nous posons à tous, il en va de même avec le canon allemand de Monsieur Lecerf. Bonne lecture, et à vos mémoires.

Pour le bureau, René Courtois, président.

LES FILATURES ET AUTRES INDUSTRIES DU XX^e SIECLE



Un chantier d'après-guerre, (Photo Achille Plaisant).

(suite de la page 1)

ateliers de filage de la cotonnière d'Oissel. Les effluves de vapeur qui arrivaient dans l'atelier de tissage étaient très efficaces pour faire attraper des «coups de froid» aux ouvrières en hiver.

Puis, l'usine de filature Claude-Potel (qui était située au 20, rue Turgis et mise en service en 1850) a été évoquée. Cette usine a changé, à trois reprises, d'affectation : à partir de 1921, l'usine de céramique Radiguet a fonctionné jusqu'à la guerre. Ensuite, après avoir été le dépôt d'un grossiste en beurre, œufs et fromage, un garage s'est installé dans les années 1950. Cette activité a cessé à la fin des années 1990 et la bâtisse a été ensuite démolie au début des années 2000.

L'autre usine de céramique d'Oissel, la Cemac, rue de la République, a fermé le 31 décembre 1985.

A l'usine Fanfani, on fabriquait des chemises, mais avant la Première Guerre mondiale, on y fabriquait des chapeaux. Après avoir déplacé ses machines dans les locaux vacants de l'usine Plantrou, dans les années 1970, «l'usine Fanfani», c'est-à-dire l'usine Gavrovic à l'époque, réintégrera ses locaux au 49, rue Déhais. Au mois d'octobre 1988 est intervenue la fermeture définitive de l'usine de confection.

Madame Bonhomme a évoqué l'usine Perchot, comme on disait couramment à l'époque. Cette usine avait comme appellation réelle «Forges et Ateliers de Commentry-Oissel». Ginette a indiqué que c'était l'ingénieur, Monsieur Larderay, qui dirigeait l'entreprise à Paris. Elle a précisé que l'entreprise, en plus de s'être occupée de la réparation du pont de chemin de fer d'Oissel et de la construction de celui de Tourville-la-Rivière, après guerre, a eu une vocation nationale en construisant des installations d'automobiles pour Renault-Flins et Citroën et un chantier important à Conakry, entre autres. A Oissel, il y avait aussi la partie réparation des wagons de chemin de fer.

Pour clore cette causerie, des participants sont intervenus sur l'usine Kuhlmann dans laquelle plusieurs ouvriers ont été frappés de maladies professionnelles, notamment de cancer de la vessie et ont ajouté que cette maladie professionnelle n'avait toujours pas été reconnue par la sécurité sociale.

Nelly Wender et René Courtois.

PROCHAINE CAUSERIE, VENDREDI 7 AVRIL

Trait d'union avec la prochaine causerie qui se tiendra, vendredi 7 avril, au retour du beau temps, dans la continuité de la connaissance des entreprises de la cité. Cette causerie sera consacrée à l'usine Kuhlmann d'Oissel. Elle interviendra après la parution de la brochure éditée par la Société d'histoire en décembre 2016 : «La Poudrière Nationale et Etablissements Kuhlmann 1916-1959» au prix de 12€.

ELEVES DE L'ECOLE FERRY-MONGIS A LA DECOUVERTE DE L'HISTOIRE DE LEUR VILLE

Vendredi 1^{er} juillet 2016, par un bel après-midi ensoleillé et chaud, les 44 élèves des classes de CM1 d'Eloïse Chéron et de CE2 de Sylvie Braquehaye, accompagnés de leurs institutrices et de 4 membres de la Société d'histoire d'Oissel, ont parcouru les deux rues qui conduisent de leur école au jardin public.

Ainsi, tout en marchant, à l'aide de cartes postales anciennes, ils ont pu comparer ce qu'ils voyaient aujourd'hui de chaque côté des rues (habitations, église, mairie...) avec les images du passé de ces mêmes rues.

Les accompagnateurs ont commenté les endroits les plus particuliers et ont eu à répondre à moult questions des écoliers.

Après un passage sur le parvis du «château de la Marquise» et une halte au pavillon Dambray, les élèves ont pris la direction des quais, en passant par la rue du Bras-Saint-Martin.

La fatigue aidant, la source des questions s'était quelque peu tarie.

Un goûter, à l'ancienne école Mongis, a fini la balade que les jeunes participants ont semblé avoir bien appréciée.

René Courtois.



Les écoliers des classes de Sylvie Braquehaye et d'Eloïse Chéron ont redécouvert certaines rues et bâtiments qu'ils empruntent quotidiennement.



Le parc et le pavillon Dambray, au début du siècle dernier, et le château, comme les écoliers les ont découverts grâce aux cartes postales d'époque.



Les enfants et leurs enseignants posent sur les marches du Pavillon Dambray.

VESTIGE DE LA LIBERATION EN 1944 UN TUBE DE CANON ALLEMAND A ETE ABANDONNE A OISSEL ET Y EST TOUJOURS

Pierre Lecerf, habitant rue Pierre-Curie, a informé, par courrier, la Société d'histoire de la présence du canon dans son jardin.

«Il y avait près de ma maison de la Cité des Jardins un terrain presque abandonné. Enfant, vers 1950, je devinais parfois un vieux jardinier. Puis l'endroit est resté en friches bien des années jusqu'à ce que je l'achète. J'y ai retrouvé dans la cabane à outils, la capote, le masque à gaz du poilu Gosselin, puis un tube de canon 50 mm placé en borne de trois parcelles.

Le fils de M. Gosselin, peintre en bâtiment rue Turgis, m'a raconté qu'en août 1944, nos libérateurs canadiens ont été pris à partie par une batterie allemande en arrivant par la route des Essarts, un peu en dessous de notre rond-point des colonnes.

Avant d'agir, les Canadiens ont attendu leurs chars, lesquels à leur arrivée, ont pulvérisé la position allemande.

Les corps des quatre ou cinq servants ont été emmenés par M. Gosselin et son fils sur le bord de la route des Essarts et ont été récupérés quelques jours après.

Après la libération, l'engin (automitrailleuse ?) a été enlevé mais le fût du canon (tube du canon) est toujours là».

De son côté, la Société d'histoire a demandé son avis à M. Dholande, historien osselien, spécialisé dans l'histoire régionale pendant la Seconde Guerre mondiale.

M. Dholande savait qu'un canon allemand avait été «oublié» quelque part à Oissel lors de la Libération, mais ignorait où il était. Celui-ci a précisé qu'il s'agissait bien d'un tube de canon de 75 allemand (et non de 50) avec

son frein de bouche de type bien particulier dont seuls les canons de ce pays étaient munis.

Concernant les corps des quatre ou cinq servants déposés sur le bord de la route des Essarts, il n'en a pas eu connaissance.

Là encore, M. Lecerf et la Société d'histoire font appel à la mémoire de nos aînés pour enrichir la connaissance de la période de la Libération. Tous les témoignages seront les bienvenus.



Trajectoires des tirs allemands sur les Canadiens.



Le canon allemand, vestige de la Seconde Guerre mondiale, chez Pierre Lecerf.

BOMBARDEMENT DU CENTRE-VILLE

Le 29 juin 1944 en soirée

Complément d'information sur les faits qui ont abouti au drame.

Ce complément d'information est extrait, pour sa plus grande partie, d'un document rédigé par Fabrice Dholande, qu'il a bien voulu nous communiquer, et qui nous a expliqué les raisons qui amenèrent l'aviation alliée à bombarder les édifices permettant de traverser la Seine. En cette fin de mois de juin 1944, le pont de chemin de fer d'Oissel était déjà très endommagé, et l'estacade, installée en substitution de celui de Tourville (ce dernier étant complètement ruiné) avait été à nouveau rendue utilisable par les réparations opérées sous l'autorité du génie allemand.

Les photos aériennes de l'aviation alliée témoignaient de cette remise en état opérationnelle et ainsi du passage sur la rive droite de la Seine de matériel de guerre allemand et notamment de chars d'assaut, cela surtout la nuit.

Les frappes aériennes alliées sur les ponts de Seine avaient pour objectif d'empêcher, le plus possible, la retraite de l'ennemi, afin de gêner sa réorganisation dans son repli.

Ainsi, ce 29 juin 1944, les avions bombardiers du 344^e

BG avaient décollé de la base de Stansted, aérodrome situé au nord de Londres. Après 1h35 de vol, les B26 arrivèrent dans le périmètre de la cible et les conditions météo étaient particulièrement défavorables : orage, vent et pluie.

Les fortes turbulences et l'absence de visibilité aboutirent au drame que nous avons évoqué avec Madame Mallet dans notre n°14 d'Oissel-Histoire, ne pouvant identifier la cible, certains avions n'ont pas largué leurs bombes. Aucune photo aérienne n'a été prise, la lumière étant insuffisante. Les équipages qui avaient largué leurs bombes n'ont pu dire s'ils avaient atteint la cible. Dans un des bombardiers, le navigateur radio a été tué par la Flak (défense antiaérienne allemande). Plus de la moitié des B26 ont été endommagés par les tirs de la Flak, mais tous ont pu rentrer à leur base en Angleterre.

Ce soir du 29 juin 1944, si tous les bombardiers avaient largué leurs bombes de 1000 kilos, qu'ils avaient dans leur soute, dans les conditions météo du moment, tout le centre-ville d'Oissel aurait été inévitablement et totalement détruit...

René Courtois.



Estacade du pont de Tourville détruite par les bombardements de l'été 1944.

VISITE DE L'EGLISE SAINT-MARTIN D'OISSEL

Que vous veniez des Essarts ou de Tourville, il se détache sur le ciel d'Oissel. Il, c'est bien sûr, le clocher de l'église ! Samedi 17 septembre 2016, lors des Journées du patrimoine, l'église d'Oissel était ouverte à la visite et une dizaine de personnes s'était donnée rendez-vous pour la découvrir, accompagnée par la communauté chrétienne d'Oissel.

Pour ce qui est de son histoire, suivons Edouard Turgis, notre historien local et son ouvrage "Oissel, glanes, traditions, souvenirs, faits contemporains" édité en 1886. Il nous explique qu'elle remplace l'ancienne église devenue trop petite. C'est "M. Barthélémy, architecte diocésain qui fit l'étude de ce projet (le même qui fit celui de la basilique de Bonsecours). Il s'agissait dans un premier temps d'agrandir l'église initiale et les travaux débutèrent en 1851. La nef fut allongée, le porche supprimé et les deux chapelles latérales ajoutées afin de constituer le transept. Et le clocher ? "On ne pouvait songer à continuer les travaux du transept sans avoir déterminé la place où serait édifié le clocher de la nouvelle église, car l'ancien devait forcément disparaître (...) On finit par se décider à élever quatre forts et lourds piliers qui ont, à la vérité, l'inconvénient de masquer en partie le grand portail, mais qui du moins ont l'avantage de réunir toutes les conditions désirables de solidité. (...) Peu de temps après, le clocher dominait la ville".

Approchons-nous maintenant de l'édifice. Il a fière allure avec son assemblage de briques rouges et de briques vitrifiées, presque noires qui dessinent des losanges ou des chevrons (sur la façade). Le portail rappelle les portails gothiques par les ogives et les voussures, mais s'en éloigne grâce à ses deux tourelles "couronnées par des pyramides portant imbrications, à sa guirlande de fleurs et à son tympan ajouré".

Il est difficile de continuer à suivre Edouard Turgis dans sa description de l'intérieur de l'église. En effet, elle a subi les outrages de la Seconde Guerre mondiale et les changements dus, en partie, au concile Vatican II (1962-1963). Ginette se rappelle qu'en mai 1944, un obus est tombé, perforant le toit de la nef. Les bombardements de cette même année 1944 auront raison des vitraux sortis "des ateliers de M. Bernard, peintre verrier de Rouen". Le chapitre de l'ouvrage déjà cité d'Edouard Turgis indique que les verrières ont été conçues, réalisées et posées au fur et à mesure de la construction de la nouvelle église (1852-1872). Il faudra attendre le début des années 1950 pour que de nouvelles verrières ornent les fenêtres. Elles racontent, du nord au sud, la vie de Saint-Martin, patron de l'église d'Oissel. Seul le dernier, à gauche du portail, évoque Jeanne d'Arc. Certains et certaines parlent encore des nombreuses statues de la nef. Il ne reste que Sainte-Thérèse, Saint-Expédit et Saint-Antoine-de-Padoue (relégué au fond de l'église alors qu'il se trouvait dans le transept). Le chemin de croix, dans tous les tons de gris, est bien endommagé, surtout au nord, il aurait été exécuté par une Ukrainienne après la Première Guerre mondiale. Autre témoignage de la Grande guerre, la liste des Morts pour la France, abîmée par endroits, elle aussi. Chaque chapelle possède encore un tableau dont parle Edouard Turgis : au nord, Saint Joseph et Jésus, au sud, Saint Martin. Nous avons eu la chance, lors de cette visite, de pouvoir circuler dans le chœur et d'y admirer les belles stalles et leurs miséricordes, finement sculptées. Sur les murs, on devine encore, sous le badigeon blanc, des fragments de fresques. Sortons du chœur et dirigeons-nous vers le nord, nous pouvons citer à nouveau Edouard Turgis : "On remarque, incrusté dans le mur de la chapelle de la Sainte



Vierge, un marbre sur lequel on lit cette inscription : *ici repose Abdon-Gabriel-Achille Hély d'Oissel de Saint-Saëns, décédé en son château d'Oissel, le 20 décembre 1820*". Cette plaque de marbre, de par l'inscription qu'elle porte, nous relie non seulement à Edouard Turgis, mais aussi à l'histoire de notre ville par la famille Hély d'Oissel.

Oissel est une ville en mouvement, qui évolue, s'agrandit. De nouvelles constructions s'élèvent un peu partout dans notre ville, mais l'église, qu'on le veuille ou non, est devenue un monument historique, point d'ancrage et point de repère qu'on a pu visiter lors de ces Journées du Patrimoine.

Brigitte Hermse Vicente.



Un vitrail à la gloire de la nouvelle église Saint-Martin.



Qui a dessiné et réalisé à la fin des années 1950, ces carreaux de faïence ?



APPEL A VOTRE MEMOIRE

La Société d'Histoire fait appel à la mémoire collective pour connaître les points suivants concernant l'église :

- Au sujet des vitraux actuels (lesquels ne semblent pas avoir été signés) aucune description écrite précisant les scènes représentées n'est connue de nous... Nous pensons que c'est le maître-verrier, Monsieur Devisme, dont l'atelier était situé aux Essarts (Grand-Couronne), qui a réalisé ces verrières. Si tel est le cas, Monsieur Devisme n'a pas laissé d'écrits concernant ses œuvres lorsqu'il a

cessé ses activités professionnelles en 1975.

Monsieur Forfait, qui a repris l'activité et l'atelier en 1976, n'a pas trouvé d'informations pouvant nous renseigner.

- A l'intérieur de l'église, non loin du portail d'entrée, sont fixés au mur (depuis la fin des années 1950) des ex-votos en forme de carreaux de faïence illustrés, et représentant des saints.

Nous souhaitons en connaître plus sur ceux-ci, notamment où et par qui ont-ils été fabriqués ?

Pour quelles raisons ont été posés ces ex-votos qui n'ex-

priment ni vœux, ni remerciements aux Saints.

La Société d'histoire d'Oissel sollicite le témoignage, même partiel, des éventuelles personnes pouvant répondre à nos questions.

Pour exprimer votre témoignage, vous pouvez écrire à la **SHO au 4, rue de la République** (ancienne école Mongis) à Oissel, ou téléphoner au **06 22 59 09 06** ou **au 06 99 55 49 94**.

Nous vous remercions par avance de votre aimable participation à nos recherches.



Été-automne 1950, la passerelle du pont de chemin de fer. Au premier plan le futur pont routier en construction. (Photo Achille Plaisant).

1941-1951 LA PASSERELLE POUR PIETONS DU PONT DE CHEMIN DE FER A SON HISTOIRE

Cette passerelle, attenante au pont de chemin de fer, a été installée en 1941 suite à la destruction du pont route opérée le 9 juin 1940 par le génie militaire français pour freiner l'avancée de l'offensive allemande.

Elle permettait d'atteindre l'île aux Bœufs et, le cas échéant, d'aller jusqu'à Tourville-la-Rivière par le pont route du bras de Seine du Hamel, moins endommagé que celui d'Oissel et qui avait pu être rafistolé avec un morceau de tablier du pont de chemin de fer d'Oissel, qui, lui n'avait que la première travée de tombée à l'eau.

Pour emprunter la passerelle, il était impératif de descendre de vélo et de la franchir à pied (vélo à la main). Une sommaire pancarte de bois allemande invitait à respecter cette règle (voir photo), elle était située près de l'abri individuel en ciment, lui-même proche de l'entrée du pont, côté Oissel.

Avec les bombardements des ponts de chemin de fer du printemps et de l'été 1944, et la destruction partielle de celui d'Oissel, la passerelle a été rendue inutilisable. Avec la remise en état du pont de chemin de fer d'Oissel en juin 1947, la passerelle fût réinstallée et les piétons pouvaient, à nouveau, regagner l'île en l'empruntant jusqu'à la mi 1951, date de la mise en service du pont route d'Oissel nouvellement construit.

Pour rejoindre Tourville-la-Rivière, c'était un autre sport, car il fallait passer le bras-du-Hamel par la passerelle flottante qui avait été placée là pour la construction du pont route de type Bailey (lequel fût bâti en 1948 mais mis en service routier à mi 1951 en même temps que le nouveau pont d'Oissel... cela va de soit) et du nouveau pont de chemin de fer de Tourville.

Rappelons que depuis 1946, un service de bac permettait de traverser la Seine, y compris pour les véhicules. Il partait du Bras-Saint-Martin et rejoignait l'île Sainte-Catherine. Sur cette île, on prenait la voie carrossable qui conduisait au pont de bateau du bras-du-Hamel et on arrivait au «Port-Oissel» de Tourville-la-Rivière.

Les Osseliens avaient une bonne raison de se rendre sur l'île aux Bœufs, et, comme Thérèse Mallet qui allait y cueillir de l'herbe pour pouvoir y élever quelques lapins pendant la guerre (voir *Oissel-Histoire* n°13 de janvier 2016), de 1945 jusqu'au début des années 1950, beaucoup de familles avaient loué un lopin de terre sur l'île pour y cultiver des légumes... les restrictions alimentaires ne s'étaient pas terminées avec la Libération et la victoire alliée.

Mais voilà, l'emprunt de la passerelle n'était pas toujours aisé, m'a confié un ami aujourd'hui disparu, qui en avait été utilisateur dans sa jeunesse pour se rendre au jardin avec son père. En effet, si l'on pouvait se croiser sur celle-ci avec chacun un vélo à la main, c'était impossible de le faire avec chacun une brouette... Donc avant de s'engager avec son véhicule, il fallait vérifier que les quelques trois cents mètres de passerelle d'en face soient libres de brouettes engagées... Il a dû y avoir quelques chaudes discussions de chaque côté de celle-ci.

Etant donné l'affluence importante des samedis et dimanches, ceux qui n'étaient ni à vélo ni à «brouette» avaient tendance à emprunter la passerelle de service de l'intérieur du pont qui longeait la voie ferrée ; mais la prudence devait être de rigueur...

Un autre ami m'a dit qu'enfant en 1950-1951, il empruntait la passerelle en compagnie de ses parents pour se rendre chez une tante à Sotteville-sous-le-Val. Il appréhendait ce passage et lorsqu'un train venait à passer le pont, c'était une peur bleue pour lui à cause du bruit infernal et des rejets de vapeur des pistons de la locomotive.

Puis, lorsque le nouveau pont route d'Oissel fût mis en service, cette passerelle fût démontée... Mais pour passer à pied jusqu'à Tourville-la-Rivière, il y avait encore une des passerelles de même type que celle du pont d'Oissel, attenantes aux deux voies du pont Bailey du bras du Hamel. Quelle peur là encore, surtout pour les enfants, lorsqu'un camion empruntait la voie routière de ce pont

alors que vous étiez en train de traverser à pied sur la passerelle. Quelquefois même, une planche ou deux étaient déclouées et l'on pouvait voir la Seine dessous entre deux... et ça a duré comme cela jusqu'au début de 1970.

René Courtois



Pancarte placée à l'entrée de la passerelle par l'armée allemande. Texte traduit : "Pont de chemin de fer passage autorisé aux piétons". Photographie prêtée par Fabrice Dholande.

ERRATA et précisions du numéro 14 d'Oissel-histoire

Pages centrales

2^e paragraphe de la 2^e colonne de l'enquête sur les bombardements de 1944. Il a été écrit entre parenthèses concernant la grande demeure de Monsieur Grimoin Sanson : «le château d'Oissel qui était occupé par un détachement de marine allemande (NDLR)». La NDLR (note de la rédaction) s'est quelque peu trompée d'époque, car en mai-juin 1944, la Deutsche Kriegsmarine (marine de guerre allemande) avait quitté le château depuis plusieurs mois. En fait, le lieu aurait été occupé, à cette période, par une «école de police»... en réalité il s'agissait d'une base de la milice du maréchal.

Encore et toujours la même erreur concernant le prénom du renommé photographe Ossélien du XX^e siècle, Monsieur Plaisant. Son prénom était Achille et non pas Auguste, contrairement à ce que nous avons imprimé en légende de deux photos des pages centrales.

GUERRE DE 1914-1918

LES VICTIMES

DU SECOND SEMESTRE 1916

C'est le cinquième volet que la Société d'histoire d'Oissel consacre à nos soldats et leur rend hommage par le biais de différents articles dans son bulletin *Oissel-Histoire*.

Il y eut 18 décès à déplorer : 8 soldats étaient natifs d'Oissel :

- **DUPRE Louis Jean**, soldat au 22^e RIT, né le 7 novembre 1879 à Avremesnil (Seine-Inférieure), marié, tisserand, tué à Verdun (Meuse), le 2 juillet 1916.
- **DELAMARE Louis Victor**, soldat au 146^e RI, né le 5 mars 1895 à Oissel, manœuvre, tué à Méricourt (Somme), le 8 juillet.
- **Van DELANNOITTE Henri**, soldat au 365^e RI, né le 19 août 1884 à Comines (Nord), marié, rubanier, tué à Sormont (Somme), le 9 juillet.
- **MORTREUIL Alphonse Joseph**, adjudant au 228^e RI, né le 13 janvier 1881 à Oissel, marié, rattacheur, tué à Estrées (Somme), le 3 août.
- **COURAGE Ismaël Henri**, soldat au 289^e RI, né le 18 août 1895 à Oissel, garçon épicier, tué à Esmes (Meuse), le 20 août.
- **CHAMPAGNE Clément Auguste**, soldat au 80^e RI, né le 20 décembre 1896 à Esquerves (Pas-de-Calais), célibataire, ajusteur mécanicien, tué à Fleury (Meuse), le 22 août.
- **BLACTOT Jules Adolphe**, 2^e canonnier au 30^e RI, né le 21 décembre 1894 à Oissel, célibataire, maçon, mort des suites de blessures de guerre à Sudel (Alsace), le 23 août.
- **LEBRET Louis Joseph**, soldat au 74^e RI, né le 1^{er} janvier 1889 à Oissel, célibataire, ouvrier de filature, disparu à Eparges (Meuse), le 28 septembre.
- **LEPAGE Victor Georges**, soldat au 22^e RIT, né le 4 août 1878 à Rouen, menuisier, disparu à Puisieux (Pas-de-Calais), le 29 septembre.
- **LEMEUNIER Léon Henri**, soldat au 72^e RI, né le 11 mai 1884 à Caudebec-lès-Elbeuf (Seine-Inférieure), marié, ouvrier agricole, tué à Bouchavesnes (Somme), le 6 octobre.
- **BOHU Emile Joseph**, sergent au 152^e RI, né le 24 septembre 1894 à Oissel, célibataire, chaudronnier tôlier, tué à Sailly-Saillisel (Somme), le 15 octobre.
- **DUTEURTRE Gustave Ferdinand**, soldat au 4^e Zouave, né le 22 juillet 1896 à Oissel, célibataire, terrassier, tué à Douaumont (Meuse), le 29 octobre.
- **PLANTROU Gaston Eugène**, soldat au 176^e RI, né le 18 mars 1889 à Oissel, tisserand, tué à Rembi (Grèce), le 5 novembre.
- **DONNE Eugène Charles**, 2^e canonnier au 104^e RA, né le 9 juin 1887 à Vouziers (Ardennes), marié, mort des suites de blessures de guerre à Vossoran (Grèce), le 9 novembre.
- **DUHAMEL Maurice**, soldat au 113^e RI, né le 7 mars 1891 aux Authieux (Seine-Inférieure), ouvrier de filature, tué à Douaumont (Meuse), le 21 novembre.
- **LEGENDRE Eugène**, soldat au 50^e RCh, né le 28 octobre 1889 à Rouen, domestique, mort des suites de blessures de guerre à l'Ambulance 3/6 à Landrécourt (Meuse), le 28 novembre.
- **HERICHER Marcel Louis**, soldat au 66^e RChass, né le 1^{er} novembre 1890 aux Authieux (Seine-Inférieure), journalier, tué au Ravin du Bazil, près de Vaux (Meuse), le 2 décembre.
- **HAROU René Joseph**, soldat au 24^e RI, né le 30 mai 1889 à Saint-Pierre-des-Ifs (Eure), marié, employé d'industrie, tué à Vaux (Meuse), le 15 décembre.

Pour l'année 1916, 40 Osseliens sont morts pour la France.



Alfred Paul CHEVALIER, mort le 7 février 1916, à Harbonnières (Somme).
Nous ne disposons pas de sa photo lors de notre dernier Oissel-Histoire.

LA BATAILLE DE LA SOMME

Du 1^{er} juillet au 18 novembre 1916

Tandis que la bataille de Verdun faisait toujours rage avec son lot quotidien de victimes, les Etats-Majors français et anglais décidaient de mener en parallèle un autre front, la bataille de la Somme.



Parmi les moments les plus terribles de la Première Guerre mondiale, figure la bataille de la Somme, aussi tragique que la bataille de Verdun. De juillet à novembre 1916, elle fit, toutes nationalités confondues, plus d'un million de morts, de blessés et de disparus.

Ce fut la principale offensive menée par l'armée franco-anglaise sur le front Ouest en 1916. Dès le début de l'offensive le 1^{er} juillet, ce fut un échec total au Nord et plus de succès au sud. 20 000 hommes (dont 1000 officiers) ont été tués en douze heures.

Les Australiens entrent sur le front le 25 juillet. Le 3 septembre, ce fut une attaque générale alliée. Le 5 septembre, les Canadiens relèvent les Australiens devant la ferme du Mouquet. Le 15 septembre fut la 3^e grande poussée avec l'apparition des chars dans la bataille. Une offensive générale franco-britannique est déclenchée à partir du 26 septembre. Les alliés lancent une offensive le 7 octobre de Courcellette à Bouchavesnes, mais la pluie ralentit la progression des troupes. Une guerre d'usure s'installe. Le 18 novembre fut la fin de l'offensive.

ENTREE DES CHARS DANS LE CONFLIT

Dans leur conception, ils devaient être capables de traverser les enchevêtrements denses de fil de fer barbelé qui protégeaient les tranchées. A l'été 1915, débute la production secrète de ces engins. C'est de Pozières, ville située près d'Albert, que partirent, le 15 septembre 1916, les premiers chars d'assaut, les MARK I. Leurs premiers engagements eurent lieu à Flers-Courcellette. Sur une production de 150 engins, 49 seulement furent utilisés, mais lents, difficiles à manœuvrer, ils n'eurent pas l'effet escompté.

Michel Monnier.



RECHERCHE DE DOCUMENTS

Vous avez un ancêtre qui a combattu lors de la Grande Guerre, qui y a laissé la vie ou en est revenu, vous avez des photos, des documents, des témoignages, anecdotes... Contactez Michel Monnier au 02 35 64 88 97.