

« Ce qui rend sale, immoral, et bête la vie publique, est-il une presse mauvaise plutôt qu'une presse stupide ? »

(Karl Kraus 1913 – « Die Katastrophe der Phrasen »)

Au sujet du torpilleur *Le Mars*

Auriez-vous des renseignements sur le contre-torpilleur ou torpilleur *Mars* pendant et après la guerre d'Espagne ?

M. Henri Bourdon

Le torpilleur *Le Mars* est attaché à la 1^{re} DT de la 1^{re} escadre en Méditerranée avec les *La Palme* et *Forbin* en novembre 1937. Ces trois unités, équipées de dragues à Orin, sont chargées d'assurer la patrouille anti-mines au large des Baléares en étant affectées à des divisions de contre-torpilleurs. Le *Mars* rejoint ainsi la 4^e DCT (le *La Palme*, la 5^e DCT, et le *Forbin*, la 7^e DCT). Lors d'une escale à Palma de Majorque, des marins du torpilleur auraient montré leur sympathie aux Républicains espagnols, ce qui va amener le commandement nationaliste à interdire l'accès du port aux navires français. Le 24 octobre 1937, le *Mars* recueille 23 membres de l'équipage du cargo *Oued Mellah* coulé par deux hydravions allemands. Le 27 mars 1938, le *Mars* et les autres torpilleurs de la 1^{re} flottille sont relevés par des unités des 2^e et 3^e DT détachées de l'escadre de l'Atlantique. Ainsi se termine, semble-t-il, la participation de ce navire aux événements liés à la Guerre d'Espagne...

En 1939, alors que la guerre d'Espagne se termine, dans le cadre d'une grande réorganisation, la 1^{re} DT est attribuée à la 2^e escadre de la Flotte de Méditerranée. Dans ce cadre, le *Mars* effectue quelques escortes de convois : le 2R2 entre Oran et Marseille entre les 29 et 30 octobre 1939, le 44 XF entre Le Verdon et Casablanca entre le 29 mars et le 2 avril 1940 et un autre (non référencé) entre Gibraltar et Brest du 15 avril au 17 avril 1940. Après la signature de l'Armistice, le 26 juin, le *Mars* se trouve à Port-Vendres. Après le 3 juillet, il rejoint Toulon où il reforme la

1^{re} DT avec les *Bordelais* et *La Palme*. Le 23 janvier 1941, il quitte Toulon pour rejoindre Bizerte avec le *Bordelais*. Les deux navires effectueront le trajet retour entre le 11 et le 13 avril. À partir de cette date, le *Mars* ne quittera plus les eaux du Var et sera affecté, le 1^{er} janvier 1942, à la « Division Métropolitaine de Police ». Il n'effectuera alors que quelques missions de surveillance dans la grande passe de la rade de Toulon. Le 8 novembre 1942, il se trouve dans le port varois où il est sabordé.

La rédaction

Au sujet du N°122

J'ai été très intéressé par les premiers volets de l'histoire des forces navales françaises libres et je souhaiterais savoir si la série se poursuit au-delà du volet 4 paru dans le N°122 de *Navires et Histoire*.

Cordialement,

M. Jean-Marie L'huissier

Vous l'avez certainement constaté, la série n'a pas été poursuivie dans le n°123. Comme nous l'avons écrit dans le n°122, en août 1943, les FNFL fusionnent avec les unités de l'ex-flotte de Vichy pour donner naissance aux FMF (Forces Maritimes Françaises). L'histoire des « Forces Navales Françaises Libres » comme entité organisée et indépendante prend donc fin au même moment, même si les unités continueront à arborer des marques pour manifester leur origine FNFL. Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur le sujet, pourquoi pas sous la forme d'une série d'articles consacrée à notre Marine dans les combats de la libération.

La rédaction

Au sujet du N°123

Je viens vous apporter quelques petites corrections au sujet d'articles parus dans le numéro 123 de *Navires et Histoire*.

Dans l'article de mon ami René sur « Les Armements Marseillais », j'ai relevé trois inexactitudes :

- Page 79, dans la légende de la photo de l'Utile, le second remorqueur n'est pas le Marius Chambon deuxième du nom mais le Marius Chambon, premier du nom (1894 - 1905)

- Le remorqueur Marseillais 10 (page 86) est démolé à Vado en Italie et non pas à Vigo en Espagne.

- Les remorqueurs type YTB Coolie et Malabar (page 83) ne sont pas cédés à la Cie Chambon le 10/11/1944 mais livrés à cette date à Marseille par l'US Navy à la Marine Nationale. La Marine les fait armer par la Cie Chambon pour assurer la part militaire du remorquage au bénéfice des transports de troupes et de matériels à destination des armées alliées combattant dans les vallées du Rhône et de la Durance. Les trois type YTL Chardonneret, Hironnelle et Rossignol mentionnés page 89 sont dans le même cas.

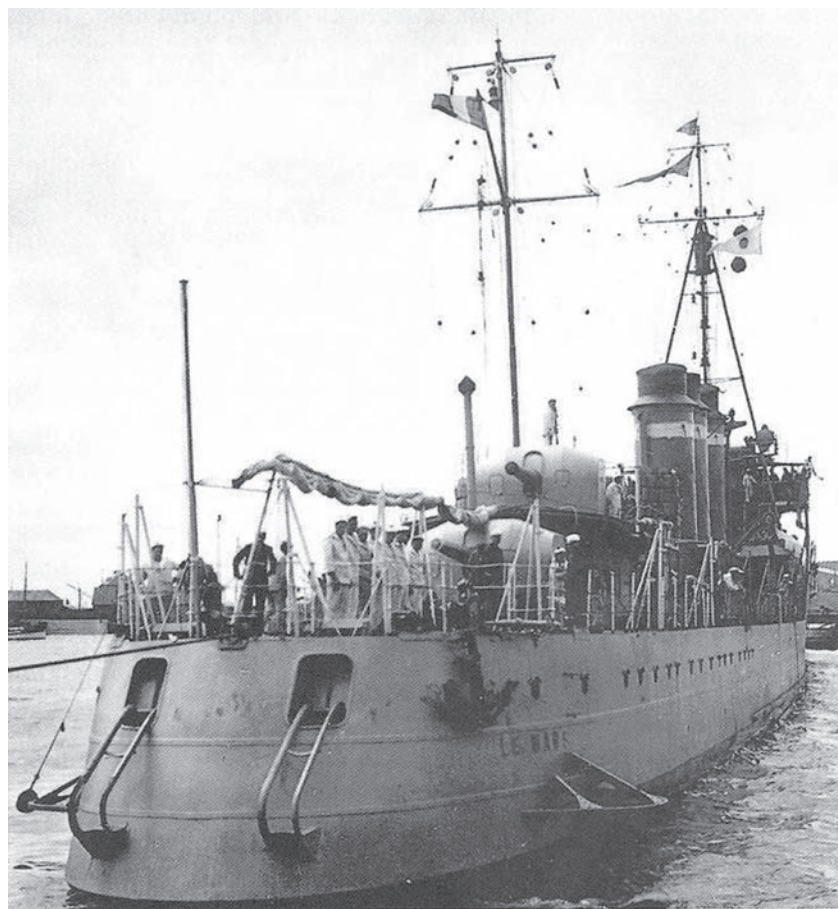
D'autre part, la photo des sous-marins de la page 39 dans l'article consacré à la Marine Finlandaise ne montre pas des sous-marins de la Baltique mais deux des sous-marins de la Flotte des Russes Blancs au moment de leur démolition à Bizerte en 1933. Le n° 9 est l'Outka, le n° 7 est le Tyulen et, derrière celui-ci, on distingue le kiosque du n° 8 Burevestnik.

Bon Bout d'An et Pace e Salute... Cordialement
Alain Croce

Un grand merci pour ces corrections.

La rédaction

Le torpilleur *Le Mars*.
(DR)





Le 9 décembre, au Creusot, le président Macron devant la maquette du PANG.

PANG

Un « Projet Assurément Non Garanti »

Frédéric Stahl

Le 9 décembre 2020, lors d'une visite officielle sur le site Framatome du Creusot, le président Macron a déclaré que le porte-avions devant remplacer le R 91 *Charles de Gaulle* sera une unité à propulsion nucléaire et dévoile quelques informations sur les futures caractéristiques de ce très hypothétique porte-avions de nouvelle génération (PANG).

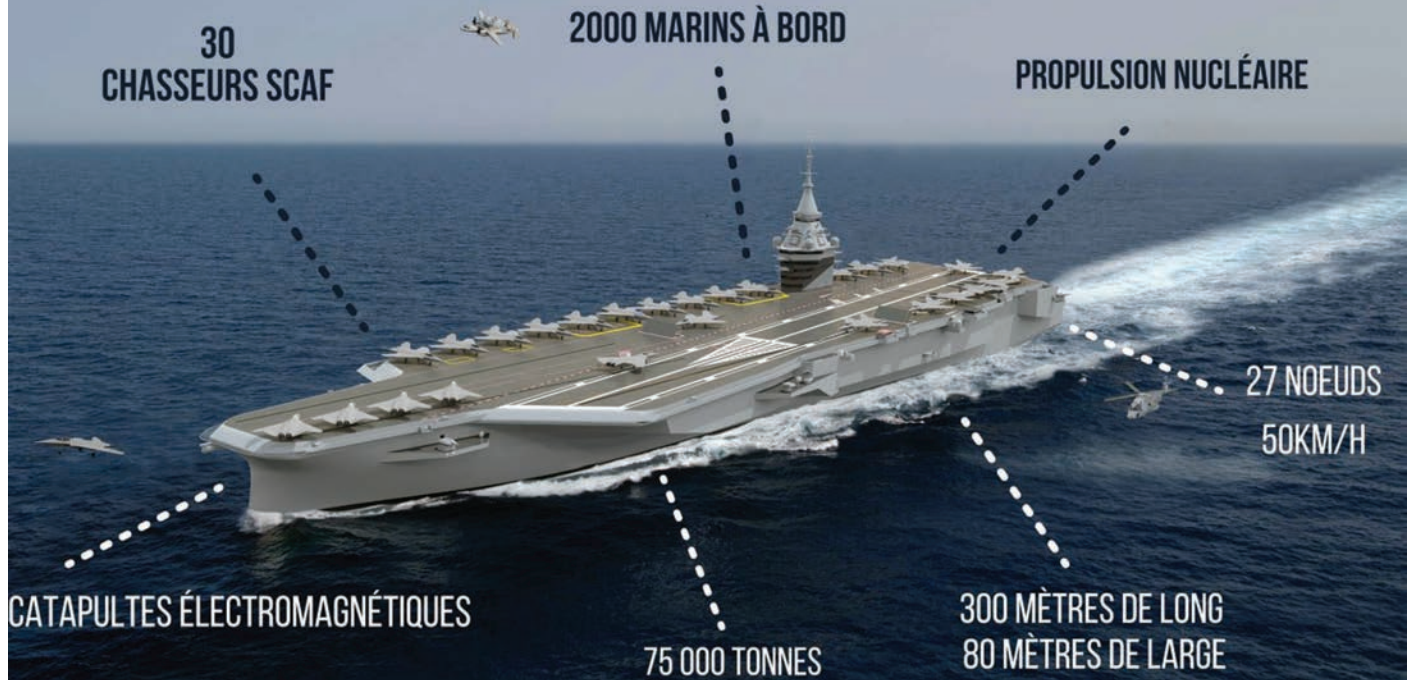
	<i>Charles de Gaulle</i>	« PANG »
Formalisation des études	1986	2021-2025
Début de la construction	24 novembre 1987	2025
Mise sur cale effective	Le 14 avril 1989	2026-2027
Mise à l'eau	Le 7 mai 1994	2036
Entrée officielle en service	2001	2038
Déplacement	37 585 t – 42 500 tpc	70 000 t – 75 000 tpc
Longueur	261,50 m (238 pp)	302 à 305 m
Largeur	64,36 m – 31,50 m à la flottaison	80 m
Propulsion	2 chaudières nucléaires K 15	2 chaudières nucléaires K 22
Puissance	150 mégawatts X 2	220 mégawatts x 2
	2 hélices	3 hélices
Vitesse	27 nœuds	27 nœuds
Parc aérien	40 aéronefs dont 24 à 36 <i>Rafale Marine</i>	30 <i>Rafale Marine</i> puis 30 « SCAF -NGF», 2 avions de guet Plusieurs hélicoptères Plusieurs drones UCAV
	2 catapultes à vapeur C 13-3	2 (ou 3 ?) catapultes électromagnétiques de 90 m
	2 ascenseurs	2 ascenseurs
Autodéfense	32 missiles SAAM Aster 15	?
Equipage	1 260 hommes (navire) - 1 900 au total	1 100 hommes (navire) - 2 000 au total

PA 2 : un serpent de mer qui se mord la queue

Dès le 23 septembre 1980, à Paris, le conseil de défense avait décidé de lancer les pré-études d'un nouveau porte-avions (PAN 2), avant même l'autori-

sation du programme du porte-avions (PAN 1) R 91 *Bretagne* de 35 000 t dont la construction fut autorisée le 3 février 1986. Le but déclaré était de pouvoir disposer de deux unités pour remplacer non seulement le R 98 *Clémenceau*, mais également le R 99 *Foch*. Les crédits alloués à l'élaboration de ce programme de « PAN 2 » furent gelés à plusieurs occasions au

PORTE-AVIONS NOUVELLE GÉNÉRATION OPÉRATIONNEL EN 2038



Document du ministère des Armées présentant le projet du PANG.

Les porte-avions *Clémenceau* et *Foch* restent le symbole de la Marine nationale à son apogée. (MN)



Le porte-hélicoptères d'assaut chinois type « 075 » pourrait être décliné sous la forme d'un « 076 » (?) capable de mettre en œuvre des drones, voire des avions. Certaines sources chinoises indiquent qu'il pourrait même être équipé d'une piste oblique ; une affaire à suivre. (DR)



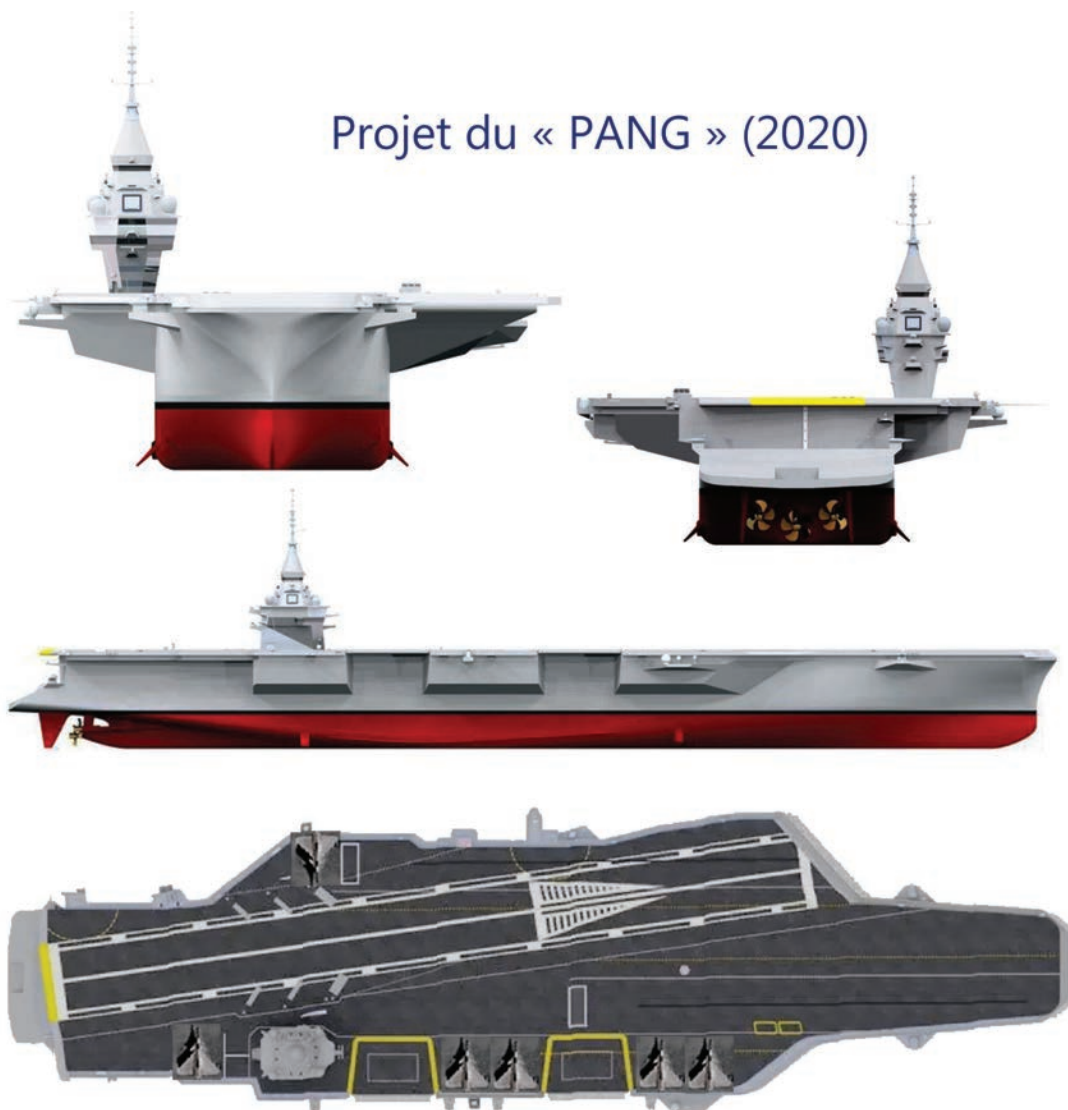
21 - Les informations venues de Chine parlent d'un programme de croiseurs type « 055 » porté à 16 unités (8 en cours + 8), la production d'une série supplémentaire de 20 frégates type « 54A », le lancement de la production en série de nouvelles frégates « 054B », l'extension du programme de construction des destroyers type « 052D » et des transports de chalands de débarquement type « 075 ». Le nombre des porte-aéronefs type « 075 » (et « 076 » ?) serait porté à 8 exemplaires (3 en cours + 5).

En novembre 2019, la Chine aurait mis à l'arrêt son programme de deux grands porte-avions à propulsion nucléaire de 110 000 tpc. L'« Empire du milieu » semble hésiter entre poursuivre celui-ci après la construction de sa quatrième unité à propulsion conventionnelle, ou construire une variante des porte-hélicoptères d'assaut « 075 » capable de mettre en œuvre des drones, voire des avions STOVL (J-18 ?). Certaines sources l'ont appelé type « 076 ». (21)

Le temps ne semble plus favorable à des grandes unités de plus de 45 000 tonnes trop coûteuses et trop vulnérables à cause même de leurs grandes dimensions.

Rendez-vous en 2025, mais il y a fort à parier que le « PANG » aura la même destinée funeste que le défunt « PA 2 » et qu'il restera une Arlésienne.

Projet du « PANG » (2020)



Quelques actualités

Frédéric Stahl

Face à la tragédie de la pandémie de coronavirus, la société moderne se retrouve confrontée à la diversité des dividualités du conatus (1), aux multiples expressions de la volonté de puissance. Dans une société de masse infiniment complexe, la rencontre des intérêts particuliers, et souvent contradictoires mène à une immense cacophonie. Pour le « système de gouvernamentalité algorithmique », il est impératif que le monde apparaisse maintenant comme sauvé par la « techno-science », d'où le rôle stratégique joué par les vaccins.

1 - Conatus, terme utilisé en philosophie, tout particulièrement par Spinoza, pour désigner « l'effort pour persévérer dans son être ».

Détroits turcs : les mouvements des navires russes entre la mer Noire et la Méditerranée du 1^{er} novembre 31 décembre 2020

4 novembre	Bâtiment transport de chars	N°142	Novocherkassk	En route vers Tartous
7 novembre	Navire océanographique	-	Donuzlav	Retourne à Sébastopol
9 novembre	Navire marchand nolisé	-	Sparta	Retourne à Novorossiysk avec une vedette « Raptor » en pontée
13 novembre	Bâtiment transport de chars	N°142	Novocherkassk	Retourne à Novorossiysk
24 novembre	Corvette lance-missiles	N°609	Vishny Volochek	En route pour renforcer le dispositif russe en Méditerranée
24 novembre	Bâtiment transport de chars	N°151	Azov	En route vers Tartous
30 novembre	Corvette lance-missiles	N°630	Ingushetiya	Rejoint la mer de Marmara
1 ^{er} décembre	Corvette lance-missiles	N°630	Ingushetiya	Retourne en mer Noire
2 décembre	Remorqueur de sauvetage	-	Nikolay Muru	En route pour renforcer le dispositif russe en Méditerranée
2 décembre	Dragueur de mines	N°770	Valentin Pikul	En route pour renforcer le dispositif russe en Méditerranée
4 décembre	Bâtiment transport de chars	N°151	Azov	Retourne à Novorossiysk
4 décembre	Bâtiment transport de chars	N°142	Novocherkassk	En route vers Tartous
4 décembre	Bâtiment transport de chars	N°150	Saratov	En route vers Tartous
15 décembre	Bâtiment transport de chars	N°142	Novocherkassk	Retourne à Novorossiysk
15 décembre	Bâtiment transport de chars	N°150	Saratov	Retourne à Novorossiysk
21 décembre	Bâtiment transport de chars	N°142	Novocherkassk	En route vers Tartous
23 décembre	Corvette lance-missiles	N°368	Vasily Bykov	Retourne à Sébastopol
24 décembre	Remorqueur de sauvetage	-	SB-739	Accompagne l'Ivan Golubets lors du transit
24 décembre	Dragueur de mines	N°911	Ivan Golubets	Retourne à Sébastopol
24 décembre	Frégate lance-missiles	N°494	Admiral Grigorovich	En route pour renforcer le dispositif russe en Méditerranée
25 décembre	Remorqueur de sauvetage	-	SB-739	Retourne en Méditerranée
26 décembre	Le bâtiment atelier	-	PM-138	Retourne à Sébastopol
27 décembre	Frégate lance-missiles	N°490	Admiral Essen	Retourne à Sébastopol
29 décembre	Bâtiment transport de chars	N°142	Novocherkassk	Retourne à Novorossiysk

La corvette lance-missiles N°609 Vishny Volochek, en route dans les détroits turcs le 24 novembre pour aller renforcer le dispositif naval russe dans le bassin oriental de la Méditerranée. (Yoruk Içik)



Suomen merivoimat 1917-1947

Photo colorisée du garde-côte cuirassé *Väinänöinen* en 1941-1942.



... La marine finlandaise dans la seconde guerre mondiale (II)

Frédéric Stahl (Photos : Archives finlandaises – SA-Kuva - & diverses sources)

1941, les premiers mois de la « Guerre de continuation »

Le 17 juin, les forces finlandaises sont mobilisées... Cinq jours plus tard, le 22 juin 1941, le Reich allemand lance l'opération « Barbarossa ». Les Forces finlandaises ne bougent pas. Mannerheim qui commande l'ensemble des forces finnoises attend de voir comment la situation va évoluer avant de se lancer dans le grand bain. Trois jours plus tard, le 25, le parlement d'Helsinki déclare la guerre à l'URSS ce qui sera officialisé le lendemain...

Les jours précédant le déclenchement de l'opération « Barbarossa »

Au début du mois de juin 1941, la situation semble calme dans la Baltique orientale et dans le golfe de Finlande. Les jours précédant le déclenchement de l'opération « Barbarossa », la Kriegsmarine (**voir encadré n°1**) n'est pourtant pas restée inactive puisque au cours de trois nuits, celles des 18-19, 19-20 et 20-21 juin, les mouilleurs de mines *Preussen*, *Grille*, *Skagerrak* et *Versailles*, accompagnés par six avisos-dragueurs de la 5.M-Flottille, ont commencé à dresser trois champs de mines codés « Wartburg I, II et III » entre Memel et l'île de Öland. Néanmoins, au cours de la nuit du 18 au 19, la présence du

croiseur *Kirov*, signalé à la mer au large de Libau, gênera le déroulement de l'opération qui ne pourra être complètement réalisée avant le lancement de l'offensive terrestre. En fait, le croiseur soviétique était en train de se replier vers Riga. Au cours de ces mêmes journées, les deux garde-côtes cuirassés finlandais *Väinänöinen* et *Ilmarinen* accompagnés par plusieurs autres navires de guerre, vont croiser au large de l'archipel d'Åland en cours de remilitarisation...

Dès le 21, trois sous-marins finlandais prennent la mer pour aller mouiller des mines au large de l'Estonie pour participer à l'isolement de la base soviétique de Hango :

- l'*Iko-Tuso* va mouiller vingt mines au nord de Mohni ;
- le *Vetehinen* vingt autres au nord de la côte de Kunda ;



Une photo de l'*Aunus* prise en 1927 et montrant le navire à côté du *Yrjö* une autre unité de la « Flottille du lac Ladoga ».

Corrections et compléments à l'article du N°123

En absence de connaissance de la langue finlandaise, les chances de se prendre les pieds dans le tapis sont nombreuses...

Page 56 : Dans la liste des petites unités, les « *KM.2* » et « *KM.4* » ne sont pas des bateaux particuliers mais des types de vedettes de service portuaire soviétiques qui ne seront récupérées et remises en service qu'en 1941-1942. De même, les *A.60*, *A.61*, *A.62*, *A.63*, *A.64*, *A.65*, *A.66* et *A.67* sont citées par erreur, car elles sont en fait des unités soviétiques saisies en 1941, et qui ne seront mises en service par les Finlandais qu'en 1942...

Page 57 : La photo de l'*Aunus* n'aurait pas dû figurer sur la dernière page du premier article, mais quelques pages plus tôt. En effet le navire construit à Turku en 1900 fut transformé en canonnière en 1919. Armé de deux canons de 47 mm et d'une mitrailleuse, il pouvait emporter jusqu'à 30 mines. Il est alors affecté à la flottille du lac Ladoga. Après la « Guerre d'hiver », dans le cadre du traité de paix signé à Moscou le 12 mars 1940, la Finlande perd ses terres en bordure du lac et les navires de la flottille finlandaise sont récupérés par la marine soviétique. Le 2 août 1940, l'*Aunus* devient ainsi l'*UK-100*. Il est alors réarmé avec deux canons de 45 mm, une mitrailleuse de 12,7 mm et une autre de 7,62 mm. Celui-ci est intégré à la nouvelle flottille soviétique du lac Ladoga le 10 août et devient opérationnel une quinzaine de jours plus tard comme *TSCh-100*. Le 21 octobre 1944, renommé *T.100*, il va être transféré en Baltique où il va être utilisé comme dragueur de mines dans la baie de Riga. En 1947, il est désarmé mais ne sera officiellement démobilisé qu'en 1964 où il deviendra le *RB.30* civil. A l'automne 1982, il redevient le *TSCh-100* pour être exposé au public à Novaya Ladoga.

En 1941, la Finlande va mettre en service un second *Aunus*, l'ancien petit navire marchand *Ilga* estonien (ex-*Kingston Emerald*), qui va être armé dans un premier temps de deux 20 mm Madsen puis ultérieurement d'une pièce de 130 mm, d'un Bofors de 40 mm et d'un 20 mm Madsen...



La canonnière *TSCh-100* (ex-*Aunus* finlandaise) exposée maintenant à Novaya Ladoga.

Une des nombreuses
affiches de la Compagnie
de Navigation Mixte.

CIE DE NAVIGATION MIXTE
(CIE TOUACHE)

PAQUEBOTS POSTE FRANÇAIS
Service Hebdomadaire à Grande Vitesse
ENTRE LA FRANCE ET L'ALGÉRIE, LA TUNISIE, LA TRIPOLITAINE, LE MAROC ET PALERME
Voyages Circulaires à Itinéraires fixes et facultatifs
tarifs Communs G.V. 205. P.L.M. G.V. 202. Midi et État
Billets à Coupons Combinables du Véreïn
(Union des Ch de fer)

CIE de NAVIGATION MIXTE
(CIE TOUACHE)
(Société anonyme au capital de 4.038.300 Francs)

DÉPARTS de MARSEILLE pour =

TUNIS (rapide) CÔTE TUNISIENNE. TRIPOLI.	Mercredi	1 ^{er} soir
ORAN. MAROC.	d ^o	6 ^h soir
PHILIPPEVILLE (rapide). BÔNE.	Jeudi	midi
ALGER (rapide)	d ^o	6 ^h soir
ALGER (direct)	Mardi	6 ^h soir
BIZERTE. TUNIS. PALERME.	Samedi	7 ^h soir
CETTE PORT-VENDRES. ALGER.	d ^o	8 ^h soir

DÉPART de PORT-VENDRES pour =

ORAN (en 30 heures)	Vendredi	3 ^h 30 s
ALGER (en 24 heures)	Dimanche	8 ^h soir

Le service rapide entre PORT-VENDRES et ALGER est en correspondance avec le train de luxe PARIS-BARCELONE de la Compagnie Internationale des WAGONS-LITS

Les Armements marseillais

(4^e partie)
René Alloin

Société Louis Arnaud, Touache Frères et Cie.

Louis Arnaud est un agent maritime à Marseille et il s'associe avec les frères Touache, Auguste et Félix, pour fonder, le 20 décembre 1850, la Société Louis Arnaud, Touache Frères et Cie. L'intérêt de cette nou-

velle société est la création de services commerciaux entre Marseille et la récente conquête coloniale, l'Algérie. Pour cela, une flotte de voiliers équipés de machines à vapeur auxiliaires est utilisée. Les capitaux de cette entreprise sont en majorité issus de milieux commerciaux lyonnais et un navire à coque en fer et propulsé par une machine à vapeur, est commandé au chantier Taylor à La Seyne-sur-Mer. Le bateau



est baptisé *Du Trembley* pour honorer un ingénieur français Prosper Verdat du Trembley, inventeur d'un procédé permettant une économie substantielle de combustible (1). Jaugeant 196 tonneaux, le navire mesure 40,86 m de long, 7,03 m de large, peut recevoir une cinquantaine de passagers et emporter 350 tonnes de marchandises et il est propulsé par une machine à deux cylindres verticaux ne développant que 70 ch et lui procurant une vitesse de 6,5 nœuds ce qui lui permet une traversée en soixante heures environ. Sa première liaison à destination d'Alger débute le 28 février 1852. Ce n'est qu'après 35 voyages avec une machine à vapeur d'eau classique que le *Du Trembley* est transformé avec une machine à vapeurs combinées d'eau et d'éther. Lors d'un voyage de Marseille à Alger le 7 juin 1853, on constate que la consommation habituelle de 4,51 kg de charbon par cheval et par heure avait été réduite à 1,16 kg seulement. Le *Du Trembley* poursuit sa carrière sans problème jusqu'à sa démolition le 20 avril 1865.

Compagnie de Navigation Mixte

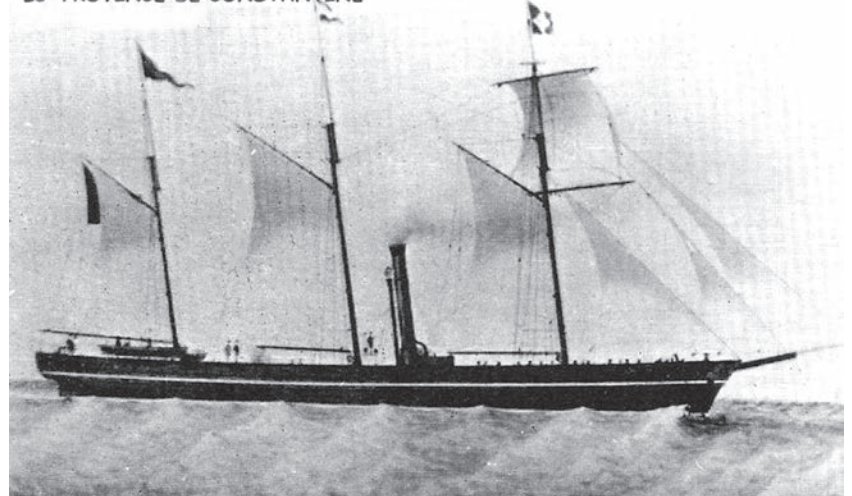
La Société Arnaud/Touache prend le nom de Compagnie de Navigation Mixte en 1855 montrant ainsi le désir de la compagnie de s'orienter sur l'exploitation de navires à propulsion mixte, vapeur et voiles. Elle assure un service régulier de douze voyages par mois, quatre vers Alger, trois vers Oran, trois vers Philippeville, un vers Bône et un jusqu'à Tunis. Parallèlement les constructions de navires s'accélérent avec le lancement en 1852 d'un navire de 50,6 m et de 600 tjb, l'*Atlas*, propulsé par une machine de 180 ch remplacée un an après sa mise en service par une machine à vapeurs combinées. Le 2 décembre 1863, l'*Atlas* quitte Marseille pour Alger et disparaît sans laisser de traces. Également construit par Taylor en 1853, un troisième vapeur nommé *Avenir*, de 733 tjb et équipé d'une machine Du Trembley de 250 ch, est prévu pour l'établissement d'une ligne vers l'Amérique du Sud. Le 25 novembre 1853, il fait route vers Pernambuco et Rio de Janeiro en faisant escale en Espagne, à Lisbonne, aux Canaries et à Gorée au Sénégal. Il navigue jusqu'au 10 février 1880, jour de sa vente pour démolition à Gênes. La société achète deux vapeurs à hélice récents le 26 mai 1854, le *Province de Constantine* (338 tjb, 1853) et le *Rhumel* (338 tjb, 1853). Ce dernier est perdu en 1858



et l'autre se brise sur la jetée d'Agde en 1866. Peu après, deux bâtiments plus importants sont mis sur cales, le *France* et le *Brésil*, deux navires de 2 100 tonnes propulsés par une machine à vapeurs combinées de 300 ch. Ils peuvent recevoir 100 passagers en cabines et 300 en entrepont. Dès leurs mises en service, les deux bateaux sont affectés au transport de troupes pour la guerre de Crimée puis, le 26 août 1856, le *France* quitte Marseille pour son premier voyage à destination du Brésil. Le 27 septembre, il est détruit par le feu. Le 25 septembre 1856, le *Brésil* appareille pour l'Amérique du Sud puis disparaît corps et biens en 1868.

Le 17 janvier 1857, le paquebot *Amérique*, sister-

Le "PROVINCE DE CONSTANTINE"

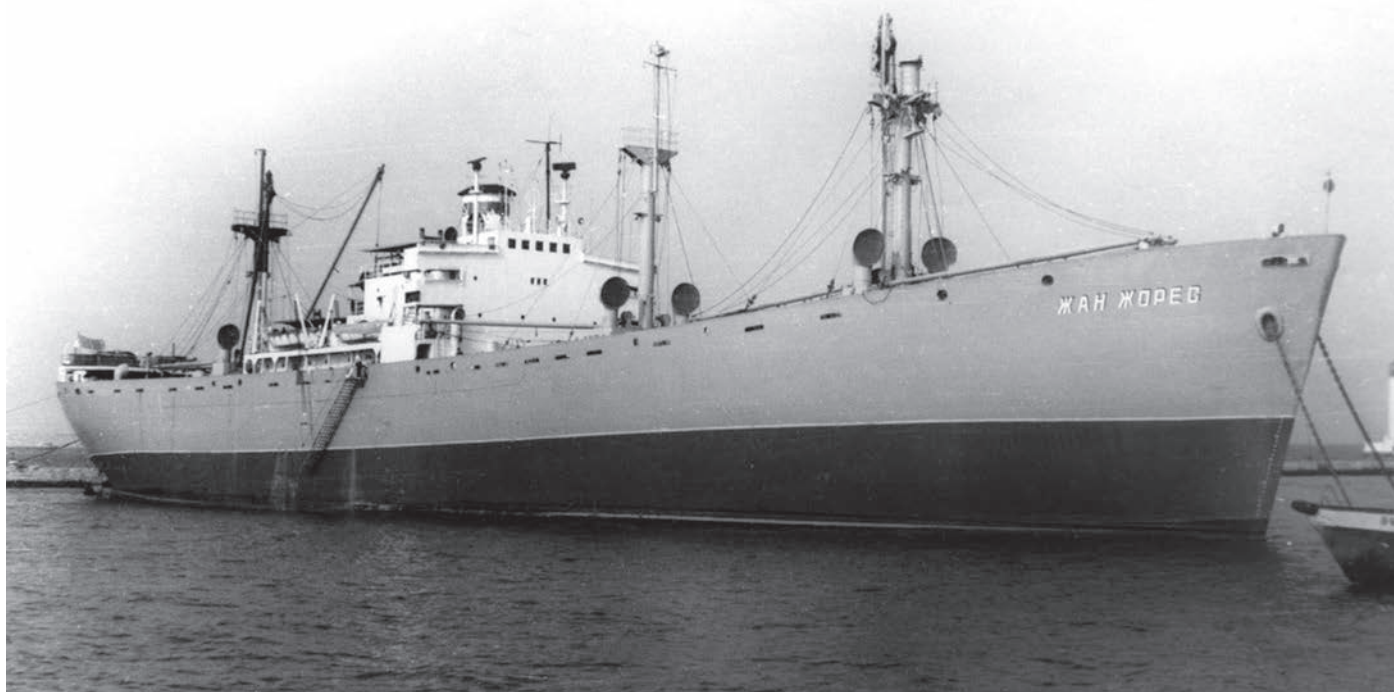


L'*Atlas*, un navire de 600 tjb, est lancé en 1852 pour la Sté Arnaud, Touache. (Site diarrassaada.alger.free.fr)

1 - Dans un mémoire de cinq pages, Du Trembley explique, croquis à l'appui, son invention où l'éther remplace l'eau dans l'une des chaudières pour faire fonctionner la machine. En effet, le rendement d'une machine thermique est fonction de la différence de température entre la source chaude et la source froide. L'éther se condensant à plus basse température que l'eau, sert de condenseur au cylindre à vapeur d'eau. Pour plus de détails sur cette extraordinaire invention, voir le site http://provence-historique.mms.univ-aix.fr/Pdf/PH-1954-04-017_08.pdf

Le pavillon de la compagnie de Navigation Mixte.

Le vapeur *Province de Constantine* est acheté le 26 mai 1854 à la Compagnie Impériale et affecté à la ligne Marseille-Cette (orthographe de la ville de Sète jusqu'en 1927)-Mos-taganem. (Site diarrassaada.alger.free.fr)



Les Liberty ships soviétiques

L'ex-Thomas Nast a été démolie dans le milieu des années 1970. Il a conservé longtemps, contrairement à la plupart des autres Liberty soviétiques, la coiffe « pare-étincelles » du temps de guerre, sur le dessus du tuyau de la cheminée. Son nom soviétique se retranscrit *Zhan Zhores*, mais comme il reprend celui d'un célèbre homme politique français, nous l'écrivons *Jean Jaurès*. (DR)

2. Les Liberty ships soviétiques en temps de paix

Jean-Yves Brouard

Sources : *Liberty, the ships that on the war*, par Peter Elphick, Chatham Publishing. *The Liberty ships from A to Z*, par Capt. Walter Jaffee, The Glencannon Press. Parmi d'autres sites russes, le site sovnavy.wv2.d'Alexei Igorievitch Khomenko et le site tsushima.su. Un grand merci à Marie-Claire Le Poittevin, ex-professeure de russe, pour ses traductions d'un grand nombre de documents en russe. Archives personnelles de l'auteur.

Un merci chaleureux s'adresse aux shiplovers Yves-Guy Bertrand et Philippe Lauga (lui-même par ailleurs romancier), qui n'ont pas ménagé leurs efforts ni leur temps pour établir un tableau si possible exhaustif de la flotte des Liberty ships soviétiques. Merci aussi à Erwan Guéguénat.

Les Liberty ships prêtés à l'URSS en 1943 et 1944 n'ont pas été rendus aux Américains après la guerre (voir N&H 123). Sous pavillon rouge, ils furent, parmi tous les "Liberties" construits, ceux qui ont navigué le plus longtemps au monde, et en outre, apparemment, sans dommages majeurs pour la plupart.

La presque totalité des Liberty ships livrés aux Soviétiques en 1943 et 1944 ont été armés par la vénérable compagnie Fesco, acronyme de Far Eastern Shipping Company, basée à Vladivostok. C'est cette compagnie que nous avons évoquée dans notre précédent numéro sous les initiales de son intitulé russe : DVMP. Seuls deux, les *Serguei Kirov* (ex-Charles Gordon Curtis) et *Tbilisi* (ex-John Langdon) avaient été attribués à la NSC (Northern shipping Company, basée à Arkhangelsk ; CMP sous ses initiales russes, mais dans notre précédent numéro nous l'avons écrit MMP). Au fil des années, après la fin de la guerre, plusieurs cargos seront transférés dans d'autres compagnies, mais une petite moitié d'entre eux restera à la Fesco jusqu'à leur démolition. L'un, l'ex-George Coggeshall, devenu le *Sukhona*, a été livré à la Fesco, mais il a connu un rapide va-et-vient entre deux autres compagnies, la Blasco (Black Sea Company, soit Cie de la mer noire, ou, en russe : TCH.MP) et une autre compagnie, la Baltic Shipping Co, entre février et novembre 1955.

Une fois la paix revenue, tous les navires marchands ont commencé par perdre leur artillerie (canons anti-aériens et anti-sous-marins) et, petit à petit les plates-formes de ces canons. Les Soviétiques, ainsi que les compagnies de certains pays (comme la France qui en a obtenu 75 exemplaires en 1946), ont apporté des modifications aux Liberties. L'une de ces modifications concerne la passerelle de navigation du temps de guerre. Cette passerelle, située sur l'avant du château, au-dessus du pont des embarcations, avait la caractéristique de ne posséder que trois petites fenêtres sur le devant du fronteau, par mesure de protection contre de possibles attaques au canon lors des voyages en convoi et dans les zones dangereuses. En France comme en URSS, cette passerelle a été démenagée au pont au-dessus, sur le sommet du château, dans un abri aux formes et aux dimensions variables selon... l'inspiration.

La passerelle d'origine, chez les Français tout au moins, a été aménagée en salon et salle à manger du commandant. D'une compagnie à l'autre, et en fonction des desiderata des commandants eux-mêmes,