

Où sont nos épaves

A propos des Liberty Ships:

Caractéristiques standard d'un Liberty:
Longueur: 134,60 m
Largeur : 17,67 m
Tirant d'eau: 8,45 m
Déplacement en charge:
14498 t
Equipage (civil) : 39 h
Vitesse : 11 Nœuds



Écorché d'un Liberty ship

Cargo à tout faire de construction américaine, le navire type Liberty ship devient un moyen de transport prépondérant pendant la deuxième guerre mondiale. A la faveur du conflit, sa construction et sa production connaissent un coup de fouet inégalé: 2700 exemplaires seront construits à la fin des hostilités. La fin de la guerre ne signifiera pas celle de leur carrière, et même s'il ne reste plus aujourd'hui que deux unités au monde, quelques dizaines de Liberty Ships vivront une seconde jeunesse sous différentes couleurs civiles pendant encore une bonne vingtaine d'années.

En effet, après le conflit, un nombre important de ces Liberty sont encore en service ou prêts à être utilisés. Les Américains en garderont plusieurs centaines au cas où... le reste sera vendu aux alliés et même à l'Italie. L'économie des Européens ayant été réduite à néant, leur flotte marchande en partie envoyée par le fond, il leur faut absolument de nouveaux navires immédiatement disponibles, capables de ramener des Usa, des colonies, des pays exportateurs de matières premières, toutes les denrées dont ils ont un besoin vital. Avant même l'application du plan Marsall, l'Italie et la Grèce reçoivent chacune cent Liberty, la Norvège vingt-six, la Grande Bretagne cent-six, la Chine dix-huit, et la France soixante-quinze.

Le 26 mai 1946, les USA et le gouvernement provisoire français représenté par Léon Blum, signent à Washington les accords qui règlent le Prêt-Bail entre les deux pays: Indemnisation de la France par les USA pour les navires réquisitionnés, utilisés et parfois détruits pendant la guerre par le versement de 17 500000 dollars. Cette somme étant imputée à l'achat par la France de 75 Liberty ships. Ces navires seront livrés après quelques modifications: Ils seront débarrassés de leurs armes, plates formes d'artillerie avant et arrière, de certains blindages. De plus, pour les navires français, on construira un salon réservé aux officiers...

Tous ces Liberty seront rebaptisés du nom de villes françaises, l'un d'eux s'appellera « Ouistreham », voici son histoire.

Le OUISTREHAM

Construit fin 1943 et lancé en Décembre par la New England Shipbuilding Corporation à Portland (Maine,USA), le Robert R. Randall est un des treize liberty frétés « coque nue » à la France dès la fin de la guerre. Il aura équipage et pavillon français. Le gouvernement français l'acquiert fin 1946 et le confie à la Société Navale Cannaise.



Celle ci l'utilise au tramping (transport de charbon américain notamment) en tant que *Ouistreham*. Après quoi il passe aux Messageries maritimes du 10

avril 1953 au 30 août 1955, date à laquelle il est remis à la société Dreyfus, qui le garde cinq ans pour le céder à la société de courtage de grains J. A.Goldschmidt. Mais la gérance technique sera confiée à la Société maritime nationale, Goldschmidt n'employant pas de marins et n'étant pas armateur.



Le 18 janvier 1963, le *Ouistreham* arrive dans l'é-

tang de Berre pour désarmer, mais il reprend la mer quatre jours après, du fret ayant été trouvé pour la cote occidentale africaine. En juillet 1968, le liberty arrive au Havre pour désarmer une nouvelle fois. Devant être rebaptisé *Jupiter* à l'occasion de son voyage vers le chantier de démolition à Shanghai, il est revendu afin d'effectuer de nouvelles opérations commerciales sous le nom d'*Avian* (pavillon chypriote) en 1969. Retenu au Havre pendant quelques jours (sous saisie) il appareille le 18 janvier sous ses nouvelles couleurs à destination de Rostock (RDA) et arrive enfin en mai, à Shanghai pour la démolition.

D'après « Les Liberty ships » J-Y Brouard Editions Glénat.

