

RETOUR SUR UN “LIBERTY-SHIP”

Voyage de **ROUEN** au **HAVRE** à bord du “**JEREMIAH O’ BRIEN**”

...à l’occasion du “Come back to the Beaches” de Juillet 1994

. Du 17 Juillet 1994 à 8h 30, au 18 juillet à 2h 30, voilà bien le plus court embarquement que j’aurai vécu au cours de ma carrière!!! Le navire sur lequel je dois embarquer avec ...499 autres passagers pour cette descente de la Seine ne m’est pas complètement inconnu. En effet la silhouette de ce Liberty-ship, le “JEREMIAH O’ BRIEN” me ramène au mois d’août 1958 sur un quai du Havre, peut être au bassin de l’Eure ...mes bagages à la main, à la coupée d’un autre Liberty-ship, le “S/S GIEN », de la Compagnie LOUIS-DREYFUS. J’embarquais alors comme jeune 4° Officier-Mécanicien sur ce navire avait été le “THOMAS CLYDE”, durant la guerre, Aujourd’hui nous sommes à Rouen, la grisaille normande accompagne fort bien la fin de cette fête brillante et tumultueuse qui vient de réunir l’ “Armada de la Liberté” et ses millions de visiteurs.

Pour cette foule, la nostalgie va suivre le sillage de tous les navires appareillant des quais bientôt redevenus déserts sous le ciel bas. La coque massive du “JEREMIAH O’ BRIEN” est accostée par tribord, serrée au granit normand par ses aussières. Elle vibre imperceptiblement pendant que les candidats au voyage présentent leurs billets au bas de la coupée. Cette vie qui frémit discrètement dans les flancs de la grande coque grise comme le ciel, accompagne toujours “les bateaux en partance”. Chers aux romanciers, ces moments sont souvent emprunts de joie, de nostalgie, de mystère aussi La vie d’un bateau à quai en chargement, ou en déchargement ne lui appartient plus : il est entre les mains des gens de terre. On s’affaire sur son pont, dans ses cales, les ouvriers des chantiers vont et viennent pour les réparations dans ses machines : il est en quelque sorte parasité.

L’appareillage est un tout autre état. Le navire n’est plus cette chose inerte entre les mains d’hommes qui ne le connaissent pas, mais un être qui revit. Les fluides de toutes sortes, nécessaires à sa marche et à la vie de son équipage recommencent à circuler. Des vibrations sourdent de toutes parts provoquées par la mise en route des pompes et autres machines auxiliaires. Ceci est plus perceptible sur un navire à propulsion à vapeur relativement silencieux quand il est à quai. A bord des navires à moteur diesel, le bruit obsédant et les vibrations ne cessent jamais.

Alors que l’agitation règne sur le pont, on met aux postes de mer les panneaux de cales et prélaris, les mâts de charge sont brassés et amenés sur leurs portiques de repos, des commissionnaires courent sur les marches de la coupée avec des paquets, des cartons, et autres avis de dernière minute. Dans la machine, les mécaniciens affinent leurs derniers réglages de températures et de pressions. En attendant mon tour pour monter à bord, un chuintement rythmé et grinçant titille mon oreille à travers la coque. Tiens ? Mais c’est la pompe de réfrigération du condenseur auxiliaire. Je la revois cette pompe, à tribord contre la coque ...oui, c’est elle, c’est sûr! La cheminée, avec son capot en tronc de cône si caractéristique, ne laisse passer aucune trace de fumée. L’arrivée d’air aux foyers des chaudières est bien réglée, le réchauffage du fuel à la rampe des brûleurs est à la bonne température, le chauffeur de quart est attentif.

Il n’y a pas ici le bruit de tonnerre des appareillages des navires à moteurs diesel. Quand tous les groupes électrogènes sont à pleine puissance pour fournir l’énergie à la

multitude des pompes électriques, doublées lors des appareillages et manoeuvres, le navire tremble et vibre de toute sa charpente. Les échappements rugissent au sommet de la cheminée. Ici rien de tout cela, c'est la vapeur surchauffée qui commande. Celle-ci est encore presque silencieuse, tapie dans les tuyaux brûlants. Elle ne tarde pas à se manifester. Les treuillistes de manoeuvre aux guindeaux avant et arrière ont déjà mis les cylindres de leurs appareils en réchauffage. Les purges crachent leur dernière charge de vapeur saturée. Otto, originaire de Zurich qui était canonnier durant les convois pendant la guerre sur le "JEREMIAH" est préposé au guindeau arrière. Après ouverture de la vanne d'arrivée de vapeur il actionne son levier d'admission. Lentement, bielles et tiges de tiroirs vont et viennentquelques tours en avant, puis en arrière. Les arbres, pignons et poupées de treuil sont prêts à embrayer les aussières.

Un rayon de soleil illumine un instant le nuage de vapeur provoqué par la première éruption de la sirène insuffisamment purgée. C'est l'appareillage. Quelques voiliers comme le "KERSHONENESE", l'"AMERIGO VESPUCCI" venant des quais en amont sont passés sur bâbord. A notre tour, aidé par les remorqueurs, nous décollons. Les aussières larguées du quai remontent à bord dans le cliquetis si particulier des treuils à vapeur. L'hélice, brasse lentement l'eau de la Seine, un léger filet de fumée noire à la cheminée témoigne, seul, de l'activité des mécaniciens.

La sirène du "JEREMIAH" est très appréciée. Chaque bateau à quai, au moment où nous passons à sa hauteur, répond au salut de politesse. Les différents sifflets à air comprimé des voiliers et navires à moteur, ont une voix bien différente de notre sirène. Pendant ce temps la foule, à bord, admire et se bouscule de bâbord à tribord. Quand nous serons en convoi il n'y aura plus que les berges chargées de spectateurs à regarder....

Pour des raisons faciles à comprendre, l'accès à la machine n'a pas été autorisé durant l'appareillage. Les mécaniciens de quart pouvant avoir à se déplacer rapidement, en cas de problèmes, ne doivent pas être gênés. Je le sais... mais je me sens tout de même un peu déçu de ne pas réentendre le son un peu grêle du transmetteur d'ordre : le "Chadburn".....Avant-lente!...Avant-demie!... Stop! Arrière-lente! ... Arrière toute!...

Bah!.... en descendant, sur le fleuve il y aura bien quelques manoeuvres à effectuer ! Aussi il suffit d'attendre dix minutes, c'est ce que m'explique un mécanicien qui n'est pas de quart. Et en effet, peu de temps après le départ, la porte de la "descente" est ouverte.

Immédiatement, je retrouve le parfum de cette machine. Il est différent de celui des navires à moteur auquel qui me suivra même en congés, à travers mes valises, jusqu'à la fin de ma carrière. La bouffée de chaleur traditionnelle m'accueille à l'entrée, comme dans toutes les machines des bateaux du monde entier. Sous nos latitudes, ce n'est pas l'endroit le plus chaud, puisque placé sous la claire-voie ouverte au niveau du pont. Déjà alors que le navire n'est pas parti depuis longtemps, les rambardes des échelles de descente sont brûlantes. Je suis très tenté, ne voyant pas de spectateur dans les environs, d'empoigner ces rambardes ...et de descendre le premier étage à bout de bras sans toucher les marches, comme "avant"...A ma plus grande joie elles sont suffisamment polies, ça glisse, ça marche!..Et j'arrive presque en souplesse au parquet du "cercueil" devant le graisseur de quart hilare en train de remplir les boîtes à mèches de graissage. Il est très étonné de m'entendre appeler ainsi le bloc des couvercles des trois cylindres (l'équivalent, en quelque sorte, des culasses d'un moteur), car, dit-il <<... c'est la première fois que j'entend ce mot depuis 43 ans, c'était sur un "Liberty" australien.....>> .C'est souvent l'endroit le plus chaud dans la salle des machines. Mais déjà, le rythme régulier de cette machine m'attire un étage plus bas.

Voilà la sonnerie aigre du "chadburn. Un ordre est donné, le chef de quart agite deux ou trois fois la poignée pour répondre à la passerelle. Il crie à l'attention du chauffeur et du mécanicien à la commande de la machine : "Half-Ahead!!!"...Avant-

demie...On annonce toujours la manoeuvre, avant de l'exécuter et de la marquer, avec l'heure exacte, sur le cahier posé sur le petit pupitre. C'était toujours ainsi jusqu'à l'arrivée des navires automatisés, mais ceci est une autre histoire

Le chauffeur augmente la pression du fuel à la rampe de distribution des brûleurs en répondant à l'ordre. Il accélère, légèrement, le ventilateur distribuant l'air aux foyers. Il lui faut augmenter le débit de vapeur des chaudières pendant que le mécanicien ouvre lentement le volant de son "registre d'admission" de vapeur dans les cylindres, pour accélérer la vitesse de rotation de la ligne d'arbre. Un coup d'oeil aux regards des foyers renseigne immédiatement le chauffeur sur la couleur des flammes, pour savoir si la cheminée ne vomit pas des torrents de fumées noires sur les beaux uniformes immaculés de la passerelle...trop d'air...pas assez....ce n'est ni bon pour les chaudières, ni pour les rapports humains entre pont et machine.

Pendant ce temps la ligne d'arbre arrive aux 33 t/m demandés pour l'allure "avant-demie". Il faut noter, ici, que la vapeur permet une grande souplesse de manoeuvre. Par exemple pour l'allure "Avant-très-lente" la vitesse de rotation peut être très inférieure à celle des gros moteurs diesel avec lesquels on ne peut guère descendre sans à coups violents au dessous de 30t/m. Quelques minutes plus tard, alors que nous échangeons avec le mécanicien de manoeuvre, nos impressions sur la relative difficulté de maintenir une très faible vitesse de rotation avec un navire à lège, sans inertie, voilà que la belle machine « HAMILTON » veut nous prouver qu'en effet il faut être attentif avec elle...et à notre grande hilarité cale gentiment .Un doigt d'ouverture au registre et elle repart, elle n'a pas mauvais caractère. Il me souvient d'un incident plus ennuyeux sur le "GIEN"...dans un sas, en sortant du Havre, avec un chargement de Dauphines et de 4 CV (Affrété par « Renault » dont nous avons le losange sur la cheminée) ...j'ai lancé la machine en marche arrière au lieu de la marche avant demandée....Le temps de réaliser mon étourderie, mais grâce à la souplesse de cette machine rustique, je l'avais re-balançée en avant sans m'arrêter à la position "Stop").

C'est un spectacle assez fascinant d'observer, au changement de marche, le mouvement de glissement des coulisses de commande des tiroirs sous l'impulsion de la barre de relevage, elle-même actionnée par la "mise en train". Mais ce n'était pas le moment de partir dans des considérations esthétiques, et j'observais avec inquiétude l'arbre manivelle et les excentriques s'agitant dans la fosse, pour reprendre le sens de rotation demandé.... L'Américain me dit en riant que ce n'était pas grave parce que sur ces bateaux, les gens de la passerelle n'ont aucun moyen électronique de contrôler ce que se trame en bas et donc d'"ennuyer" inutilement les mécaniciens....

Nous échangeons nos impressions et souvenirs, près de cette machine qui tourne joyeusement dans une symphonie de cliquètements cadencés. Je réalise vraiment l'extraordinaire silence qui nous permet de converser si facilement.....enfin si l'on considère la question de décibels, pas celle de l'expression de la langue elle même!!

Au chant des têtes de bielles entraînant l'énorme vilebrequin dans un éblouissement d'acier , répond celui du mouvement alternatif des crosses de pied de bielle, aux éclats de bronze poli, tandis qu'un étage plus haut ce sont les segments qui battent discrètement la mesure sous les poussées alternées de la vapeur. Je félicite le "Chief Engineer" pour le réglage parfait de l'ensemble des jeuxDans mon souvenir, celle du "GIEN"claquait plus fort ; il faut dire aussi qu'elle avait beaucoup plus d'heures de marche après 14 années de navigation au tramping autour du monde. Elle avait certainement plus d'usure et de jeu dans ses articulations et ses paliers que celle du "JEREMIAH", et pourtant ce n'étaient pas les soins qui lui manquaient! A

intervalles réguliers le graisseur de quart verse sans faire écraser ni ses doigts, ni sa burette en fer blanc soudée à l'étain ...la dose d'huile minérale soluble dans tous les godets, sur tous les points d'articulation, badigeonnant les surfaces des glissières de crosses, les tiges des pistons. L'observation de la couleur de cette huile est importante,

elle doit rester proche de celle “du beurre blanc” qui accompagne le brochet, mais si elle vire à la couleur de l’assaisonnement de la raie...c’est que l’articulation chauffe anormalement. Et puis il y a le toucher comme moyen de contrôle “on tâte les bielles”. Il existe, pour un mécanicien un repère assez précis: on ne peut garder la main sur une pièce en mouvement qui dépasse 60°. Timidement, pour me rappeler le geste... j’ose tendre le dos de la main pour accompagner la course de la crosse de la bielle de” basse - pression”...la plus accessible! Il me faut me rendre à l’évidence : j’ai perdu le rythme et si je veux garder une partie de mes doigts il faut arrêter mes prétentions. Et encore, pour l’instant elle ne tourne qu’à 33 t/m .La marche normale, en avant -toute est de 66 t/m

Durant la guerre la vitesse de rotation était de 76 t/m .Il a été dit que la rupture des coques au niveau du château central était attribuée a la mise en résonance des moments de vibrations des coques avec celle des machines. Aussi les ingénieurs avaient-ils ramené la vitesse de rotation à 66t/m .Il semblait en effet que le “GIEN” avait ses tôles de pont renforcées, ou réparées, devant le château.

Le chauffeur, un jeune homme embarqué avec plusieurs autres par les service de la Marine Marchande des Etats Unis pour compléter l’équipage des vétérans, garde un oeil sur les niveaux de ses chaudières, et tout en réglant son alimentation en eau, il change un brûleur, en nettoie la buse. On ne chôme pas non plus dans la chaufferie, même si ce n’est plus la chauffe au charbon, que je n’ai d’ailleurs jamais connue. Ici, contrairement aux navires anciens, la chaufferie n’est pas isolée du compartiment-machine.

Avant de m’engager dans le tunnel de la ligne d’arbres, je passe près des pompes alimentaires des chaudières. Comme toutes les pompes, elles sont toujours en double mais une seule travaille à la fois. Celle-ci est moins agitée que les autres, mais son va-et-vient tranquille s’accompagne d’une longue plainte déchirante presque sauvage....mon oreille ne l’avait pas oubliée. Je quitte cette assemblée de machines auxiliaires aux intonations de voix si diverses, et dont il faut bichonner sans arrêt les mouvements avec des pinceaux et de l’huile soluble. Ces modestes outils vieillissent prématurément en laissant leurs poils sur les tiges de pistons surchauffées.

Les visiteurs se font plus nombreux, mais bien peu restent dans ce milieu qui les surprend, les fascine, les inquiètent. La chaleur relative (le thermomètre au pupitre de commande n’indique pourtant que 110° Fahrenheit, a peu près 38°C « de chez nous » les refoule vite dans les échelles. Nous avons quand même rencontré quelques anciens à la recherche de souvenirs, mais ce monde n’attire pas les gens en général, ils se sentent très mal à l’aise dans cet espace clos, de fer et de chaleur.

Le tunnel, où il ne fait pas bon d’être claustrophobe, long d’une cinquantaine de mètres, est un endroit relativement frais. Durant les quarts, du côté de la Floride...il me souvient que la visite aux paliers de cette ligne d’arbres devenait une véritable bénédiction. En effet un courant d’air s’établissait entre l’échappée de secours, placée toute à l’arrière, et la porte d’accès de la machine. J’y retrouve avec amusement, la vieille technique maritime des paillassons suspendus et frottant sur l’arbre entre les paliers pour les polir en permanence. Les uns ou les autres, durant les quarts, déplacent ces paillassons tout le long de la ligne d’arbres. Le résultat du polissage est surprenant. A l’extrémité arrière du tunnel, un goutte à goutte d’eau de mer coule faiblement du tube d’étambot dans le puisard. Il indique que les gaïacs du palier de l’hélice et les tresses du presse-étoupe sont en bon état. Bien sûr aussi que le bateau n’est pas lourdement chargé. Tout en parcourant cette machine, ou restant assis à côté de l’établi, près des panoplies de clés, pas très loin de la manche à air tribord arrière, vieux réflexe, j’observe les mécaniciens qui se succèdent aux quarts selon les horaires.

Le bateau est parti de San -Fransisco depuis le18 avril cela fait 3 mois exactement. J’admire ces hommes tous très âgés qui supportent encore les fatigues du travail dans un tel milieu, certains “tirent

la jambe” dans les échelles. J’en ai connu de bien plus jeunes qui la tirait aussi, en fin de quart. Certains, comme François Le PENDU, un breton resté après la guerre à San Fransisco, me font part de cette fatigue et de la difficulté de repos dans ces cabines dénuées de tout confort. Ils ont passé Panama, le Golfe du Mexique et d’autres endroits difficiles à vivre, ce n’est pas rien ce voyage! Heureusement qu’il y a des jeunes mécaniciens (futurs vétérans) pour soulager la tâche des anciens .Le 4° mécanicien est une jeune fille de 23 ou 24 ans qui flotte dans une vaste combinaison. Il m’a semblé qu’un nouveau et jeune graisseur embarquait à Rouen, un ancien l’accompagnait partout : je retrouvais les rites de succession” « n’oublie pas ce niveau -là. Et là : veille à la température!”, “ici tu gardes une pression un peu plus forte que le repère...” “ ça, c’est important à tâterça a tendance à chauffer...garde un oeil dessus...”etc... etc...

Pendant ce temps notre bateau descend à petite vitesse entre les rives, noires de spectateurs qui applaudissent, aussitôt remerciés à l’aide d’immenses, antiques, et sans doute réglementaires, porte-voix par l’amiral PATTERSON, le responsable du choix et de la conservation de ce bateau, et quelques autres.

Si la machine est restée dans ma mémoire après 36 années, ainsi que ma cabine, et quelques aménagements intérieurs comme le carré, je n’ai plus aucun souvenir de la passerelle, ni du poste radio. du “ GIEN” et ne peux rien comparer. Peut être cela avait-il été modifié avant le passage sous pavillon français?

J’achète les plans du “JEREMIAH”.Peut être un jour l’idée de construire le modèle d’un liberty germera-t-elle ? .Mais une chose est certaine ce plan me plaît: on dit la coque inspirée d’un dessin ancien, j’en doute, elle me paraît au contraire très bien conçue. Ses entrées d’eau ne sont pas si rondes, et ses sorties sont plutôt fines. C’est un type de coque pensé pour la charge. Une machine de puissance modeste procure une vitesse très honorable pour l’époque, tout en permettant une construction facile aidée par un développé de tôles de bordé relativement simple.

La machine à triple expansion de la marque HAMILTON est assurément d’une antique et rustique conception. Le “GIEN “tournait à 1800cv à peu près, et peut être moins avec du vent debout...il pouvait porter 10.000 tonnes avec une consommation de 24 tonnes de fuel lourd par 24 h. Le temps n’était pas encore à l’économie. Le dernier bateau sur lequel j’ai navigué en 1987 portait 180000 T de charbon avec 18000cv à 15 noeuds en consommant seulement 36t de fuel par jour.

J’en suis-là de mes divagations techno-maritimes, nous faisons des ronds dans l’eau devant le Havre, dans un vent glacial et un petit clapot haché, l’heure du souper a sonné. Il est évident qu’il faut trouver un abri pour déguster notre “ration”. En 1958 je n’aurai jamais pensé devoir un jour manger sur le pont d’un tel bateau, nous bénéficions d’un carré simple et rustique. Là, l’idée, à mon avis géniale, est de s’asseoir entre un abri de mat et une descente de cale, bien arrimé, et le “tableau arrière” au chaud où je sais des tuyaux de retour de vapeur des treuils .

A 2heures du matin le “JEREMIAH O’BRIEN “ arrive à quai au Havre. C’est peut être la première fois de ma navigation que j’assiste à un accostage à une heure pareille, n’étant pas de service! Et pour que les bonnes traditions maritimes ne se perdent pas, le débarquement s’effectue sur 2 coupées mal disposées, qui sont comme dans tous les ports du monde, longues et difficiles à mettre en place, au grand dam des terriens embarqués pour la journée. Ceux-ci impatients et étrangers à ce monde de la vie maritime de tous les jours, ne comprennent rien à la manoeuvre.

Un dernier échange avec l’amiral PATTERSON, une poignée de main chaleureuse, il restera le souvenir d’un voyage étrange dans le temps.

Ce souvenir sera aussi celui des marins de commerce disparus avec leurs navires, spécialement les mécaniciens noyés ou brûlés dans leur machine, sur toutes les mers du globe lors de la dernière guerre. On en parle très peu et si au début de ma navigation, comme tous ceux de ma génération, nous avons entendu quelques récits de première

main une histoire plus complète de la vie à bord à cette époque resterait à approfondir. Sait-on que 398 navires de commerce, français (soit 61% de la flotte) ont disparu?

(Note de Florence Renault:<< Churchill rendit hommage aux marins de commerce britanniques en juillet 1941: “A tribute to the Merchant Seamen”, message sent to The Journal of the Merchant Seamen’s Union. Une adresse très brève (une dizaine de lignes...) où il souligne l’importance de leur rôle (il n’oublie pas les Alliés, mais pense surtout aux Américains, esp. les convois du Lend-Lease) et rappelle la grandeur de la tradition navale britannique.)

François RENAULT 1994