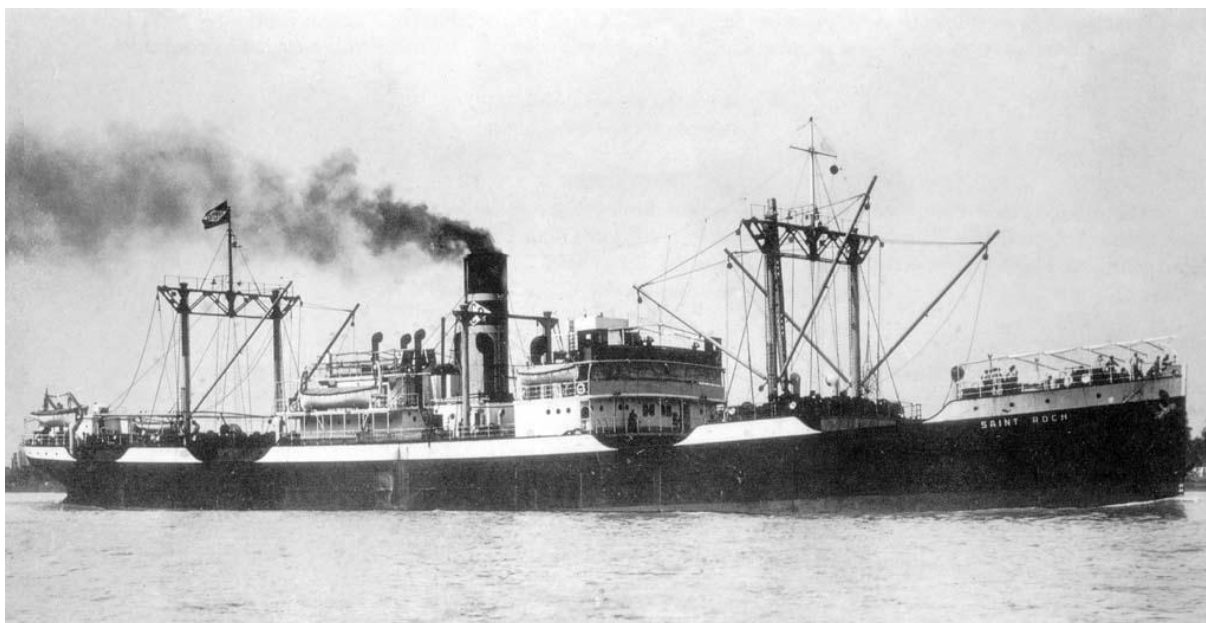


Saint Roch



△ Ce cargo eut lui aussi une carrière étonnante. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la compagnie française SNO fait construire en Grande-Bretagne un certain nombre de navires, dont celui-ci qui doit s'appeler Saint Édouard et fréquenter la ligne de la côte occidentale d'Afrique. Encore sur cale de construction, la SNO le vend à la compagnie anglaise Strick, qui le baptise Bardistan et le place sur la ligne du golfe Persique. Fin 1928, une autre compagnie française, la CNCO, l'achète. Il devient le Saint Roch (voir photo), sur la ligne de la Nouvelle-Calédonie. En 1930, il est vendu à la compagnie des Messageries maritimes (en tant que Recherche) sur la ligne du Pacifique via le canal de Panama. Six ans plus tard, il passe sous pavillon italien en tant que Capo Olmo (ligne de l'Atlantique nord), puis arrive la

guerre. En juin 1940, dans la panique de l'invasion allemande dans le nord de la France, un équipage français le prend à Marseille mais son commandant décide de rallier en cours de route Gibraltar et le camp anglais. Le Capo Olmo naviguera sous le pavillon des Forces navales de la France libre, aux côtés des Alliés. À la fin du conflit, la France le récupère et le gouvernement le confie à la compagnie Worms (ligne de l'ouest africain) sous le nom de Koufra. En 1948, la société les Cargos algériens l'acquiert et le rebaptise Madali (ligne Europe du Nord-Afrique du Nord). Trois ans après, il est revendu à l'armateur oranais Léon Mazzella (ligne Algérie-ports français de l'Atlantique, sous le nom de Léon Mazzella, troisième du nom). Il quitte le pavillon français pour la Turquie en 1954 et devient le Seferglu, jusqu'en... 1976, date de sa démolition.