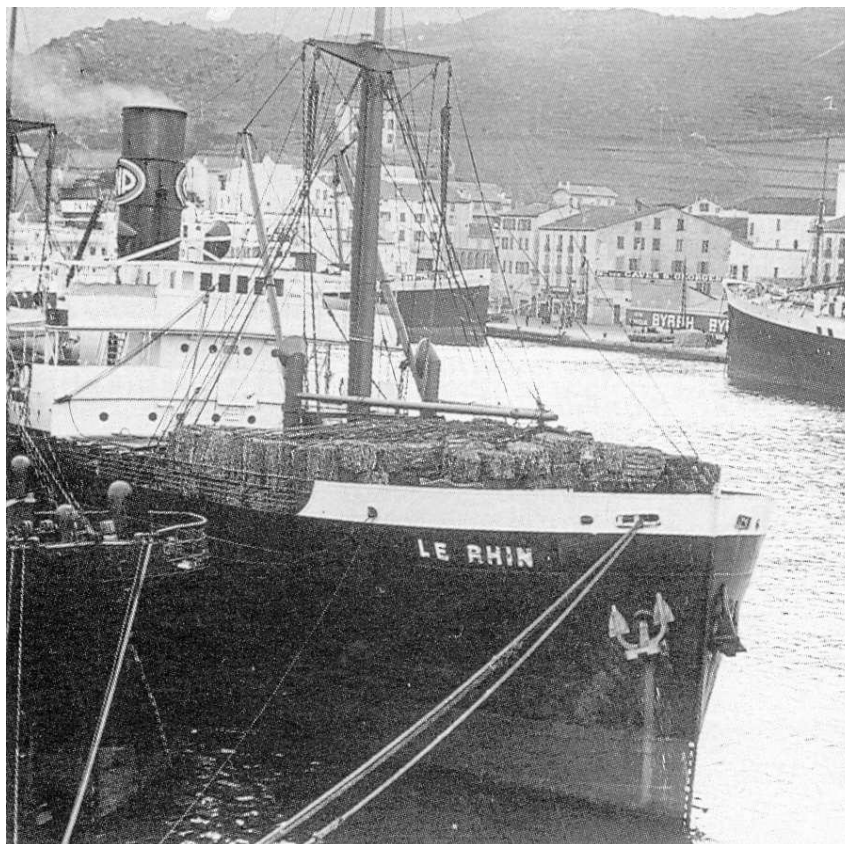


Le Rhin



Construit par les W.M. Esplen & Sons à Garston (Angleterre) pour Maurel Frères & Cie à Bordeaux sous le nom de **LE RHIN**. Lancé le 23 mars 1920.

Caractéristiques :

Longueur h.t.	83,87 m
Longueur p.p.	80,77 m
Largeur	12,49 m
Creux	6,40 m
Jauge brute:	2.456 tx
Jauge nette:	1.493 tx
Port en lourd :	3.120 tonnes

Propulsion: Une machine alternative à triple expansion, 1 hélice, 2 chaudières cylindriques tubulaires à retour de flamme à 12,60 kg/cm², tirage naturel. Chauffe au charbon

Puissance : 1.100 Cv
Vitesse: 9,5 nœuds en service

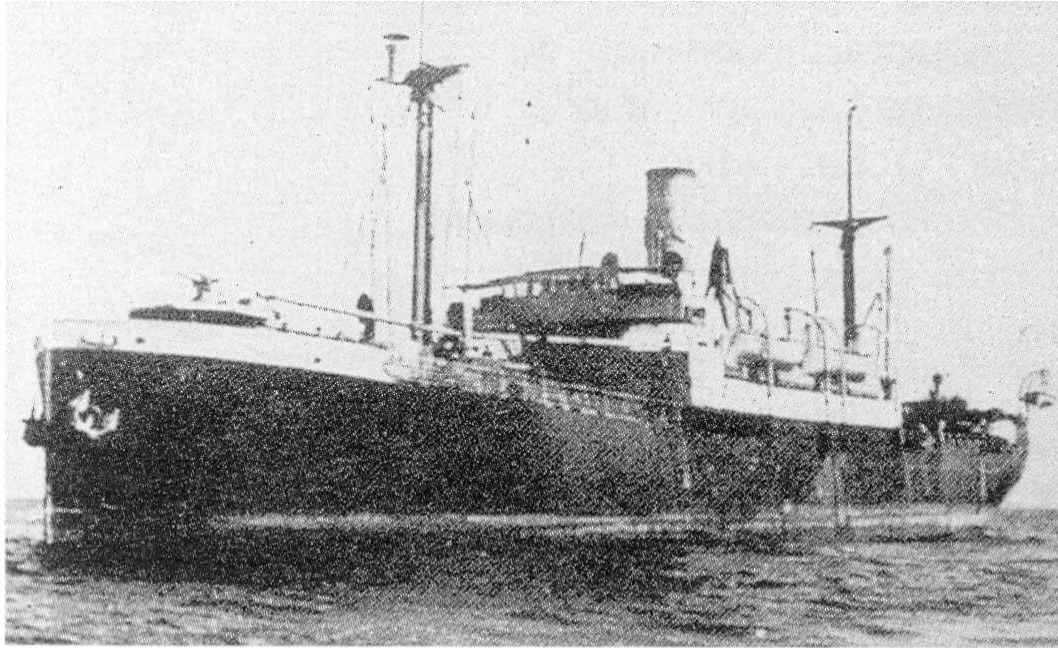
1923 : acheté par la Cie Paquet, conserve son nom, mis en service sur la ligne du Maroc

1940 : 18 juin, c'est le 1^{er} navire à rejoindre les FNFL

1940 : 21 juillet, passe sous le contrôle de la Royal Navy, renommé FIDELITY

1941 : Transformé en bateau piège, reçoit canons et mitrailleuse, silhouette modifiée

1942 : 30 décembre, torpillé et coulé par l'U435. Pas de survivant



*Le RHIN en navire de commerce armé.
Photo X. collection Gérard Poulain.*

Le Rhin Fidelity (1939-1942)

Ce bâtiment, qui n'a jamais été armé par la Marine Nationale, c'était un petit cargo de 2455 tonnes de la Compagnie Paquet qui fut affrété, au cours de la campagne 1939-1940, par les services spéciaux du Ministère des Colonies sous le commandement du Capitaine au long cours Canebotin.

Le 9 mai 1940 à Las Palmas des Canaries, une équipe de deux hommes, constituée de l'officier radiotélégraphiste Péri et d'un mécanicien venu du *Rhin*, déposait sur les flancs du vapeur allemand *Corrientes* une charge de plastic qui fit de sérieux dégâts. Les Allemands crurent à un bombardement venu du large!

Le 26 juin 1940, à Gibraltar, ce même Péri s'empara par un coup de force du *Rhin* malgré l'opposition de la plus grande partie de l'équipage, et se rallia à l'Amiral Muselier. Cependant ce *Rhin* ne servit pas dans les F.N.F.L. Il fut offert par Péri à la Royal Navy qui l'accepta et le transforma en "*Spécial Boomvessel*" sous le nom d'H.M.S. *Fidelity*, et en laissa le commandement à Péri devenu pour la circonstance le lieutenant-commander Langlais, R.N.

La *Fidelity* fit, en 1941, deux missions spéciales en Méditerranée. Il s'agissait de débarquements d'agents sur les côtes de France et d'Algérie, Un certain nombre de ces agents furent arrêtés à Port-Vendres. L'année suivante, la *Fidelity* subit en Angleterre des travaux assez importants (renforcement de la D.C.A, embarquement de deux hydravions, d'une vedette rapide, etc..). Elle devait transporter un commando de 200 hommes environ pour exécuter, semble-t-il, des coups de main en Indochine.

La *Fidelity* appareilla de Grande Bretagne au mois de décembre 1942 avec le convoi ONS 154 qui, le 26 décembre, dans les parages des Canaries fut intercepté par deux groupes de sous-marins et perdit treize bâtiments. La *Fidelity* qui, comme certains bâtiments de commerce, expérimentait des filets pare-torpilles, essuya successivement une torpille de l'*U225* puis de l'*U615* et ne fut enfin coulée que le 30 décembre 1942 par l'*U435*, entraînant avec elle son commandant Péri dit Langlais, le commandant Canebotin qui était resté à bord sous ses ordres et environ 400 hommes: équipage, commandos et rescapés des autres bâtiments coulés.