

Le yacht

Mahroussa

Périple du yacht royal

Introduction
Ismail Serageldin

Préface
Arnaud Ramière de Fortanier

Matière scientifique préparée par :
Mahmoud Ezzat

2014

Cette traduction française a paru à l'occasion du colloque intitulé :
Le canal de Suez : passé glorieux et avenir prometteur
18 novembre 2014

organisé par le Centre d'Activités Francophones (CAF) affilié à la Bibliotheca Alexandrina
et
l'Association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps et du canal de Suez
à l'occasion du 145^e anniversaire de l'inauguration du canal de Suez et du lancement du projet du nouveau canal



Bibliotheca Alexandrina Cataloging-in-Publication Data

Le yacht Mahroussa : périple du yacht royal / Introduction Ismail Serageldin ; Préface Arnaud Ramière de Fortanier ; matière scientifique préparée par Mahmoud Ezzat

. – Alexandrina : Bibliotheca Alexandrina, 2014.

p. cm. – (Mémoire de l’Égypte Moderne. livret ; 2)

ISBN 978-977-452-301-4

1. Farouk, roi d’Égypte, 1920-1965. 2. Yachts. 3. Égypte -- 1936-1952 (Farouk) I. Serageldin, Ismail 1944- II. Ramière de Fortanier, Arnaud. III. Ezzat, Mahmoud. IV Title. V. Series

962.052 --dc22

2014747101

ISBN : 978-977-452-301-4

Numéro de dépôt : 20315/2014

© 2014 Bibliotheca Alexandrina. Tous droits réservés.

REPRODUCTION NON COMMERCIALE

L’information contenue dans ce livre a été produite dans l’intention de la rendre aisément disponible pour une utilisation personnelle et publique non commerciale. Elle peut être reproduite, partiellement ou entièrement, par tout procédé, gratuitement et sans autre autorisation de la Bibliotheca Alexandrina. Il est toutefois demandé :

- que les utilisateurs fassent preuve de diligence raisonnable en s’assurant de l’exactitude des documents reproduits ;
- que la Bibliotheca Alexandrina soit citée comme source de l’information ;
- que la copie ne soit pas présentée comme une version officielle des documents reproduits, ni comme une copie faite en collaboration ou avec l’approbation de la Bibliotheca Alexandrina.

REPRODUCTION COMMERCIALE

La reproduction d’exemplaires du contenu de ce livre, entièrement ou partiellement, pour une redistribution commerciale est interdite sans l’autorisation écrite de la Bibliotheca Alexandrina.

Pour obtenir l’autorisation de reproduction du contenu de ce livre à des fins commerciales, veuillez prendre contact avec la Bibliotheca Alexandrina.

BP 138, Chatby 21526, Alexandrie, Egypte.

Mél : secretariat@bibalex.org

Imprimé en Egypte

1 000 exemplaires



Au nom de la Bibliotheca Alexandrina,

*nous dédions cet ouvrage aux chefs, aux officiers et aux soldats
des Forces navales égyptiennes.*

*Dr Ismail Serageldin
Directeur de la Bibliotheca Alexandrina*





Bibliotheca Alexandrina

Centre d'Activités Francophones (CAF) et Département des Projets Spéciaux

**La série de la « Mémoire de l'Égypte Moderne » (livret n° 2) – Selselet
Zakeret Misr Almoassera – version française**

Direction générale

Dr Ismail Serageldin

Directeur exécutif de la version arabe

Dr Khaled Azab

Directrice exécutive de la version française

Dr Marwa El Sahn

Matière scientifique préparée par

Mahmoud Ezzat

Contribution à la préparation de la matière documentaire et photographique

Amro Shalaby et Mohamed Ghoneima

Contribution à la préparation de la version française

Dr Shaymaa El Sherif

Traduction

Dr Sonia Naga

Directrice du Département de Publication

Noha Omar

Révision linguistique et correction d'épreuves

Marwa Adel

Conception graphique et mise en page

Reem Noaman

Conception graphique de la couverture

Hany Saber



Sommaire

Introduction	7
Préface	11
Périple du yacht royal	13
Photos d'archives des rois et des leaders à bord du yacht Mahroussa	29
Tour à bord du yacht	55
Documents d'archives	105



Introduction

Le yacht Mahroussa fait le récit de l'histoire contemporaine de l'Égypte. Ses coins et ses recoins sont témoins d'innombrables souvenirs et d'événements difficiles à recenser, d'où mon intérêt et mon souci de préparer ce livre commémoratif, qui passe en revue l'histoire du yacht Mahroussa, et de le rendre disponible aux lecteurs. Ce yacht est de fait un joyau, un chef-d'œuvre compté parmi les pièces maritimes les plus rares existant de nos jours dans le monde.

L'histoire des yachts royaux remonte à un passé lointain, mais il est à noter que l'âge d'or de ces bateaux de plaisance se situe entre la seconde moitié du XIX^e siècle et le début du XX^e. Le rôle des monarchies en Europe a changé et s'est considérablement réduit après la Première Guerre mondiale. Dès lors, les régimes républicains ont rarement opté pour la construction de yachts pour leurs présidents, à peine pouvons-nous citer celui du président américain.

Tous les yachts royaux hérités des monarchies européennes sont considérés un bien public et mis sous la supervision des Forces navales nationales. Les rois s'en servent tant que durent leurs règnes comme c'est le cas au Royaume-Uni, en Hollande, au Danemark et autres. Quant à l'État égyptien, après la proclamation du régime républicain, il a veillé à la préservation du yacht royal Mahroussa, par égard pour son rôle dans notre histoire.

Une volte-face rapide à la seconde moitié du XIX^e siècle, âge d'or des yachts royaux, nous fait découvrir que sur les ordres du Khédivé Ismaïl, un yacht fut construit et baptisé Mahroussa, yacht qui fut à la tête du convoi inaugurant le canal de Suez. Ce yacht était un des plus grands bateaux de son temps. Toutefois, il fut rallongé à deux reprises : en 1872, douze mètres furent ajoutés à sa longueur suivis, en 1905, de cinq autres. En 1950, il fut entièrement réaménagé à Alexandrie, lieu où il est actuellement amarré, servant aux entraînements des Forces navales égyptiennes et accueillant les visites des grands invités de l'État.

Il est à noter que le yacht Mahroussa est non seulement la pièce navale flottante la plus ancienne du monde, mais aussi la plus grande. En 2013, il fut classé septième parmi les dix plus grands yachts flottants au monde, bien que sa première levée d'ancre remonte à plus de 150 ans.

Un siècle et demi durant, Mahroussa a longé de près l'histoire de l'Égypte, d'où l'obligation dans laquelle la Bibliotheca Alexandrina s'est trouvée de devoir documenter l'histoire de ce yacht.

Le khédivé Ismaïl, dans le but de consolider la flotte maritime khédivale et de la renforcer, tint à la pourvoir d'une pièce rare et hors pair. Il commanda aux arsenaux de Londres la construction d'un yacht pour son propre usage.



En avril 1865, la compagnie des Frères Samuda, dont le siège social était à Londres, une fois sa tâche terminée, lança le yacht dans les flots pour la première fois en août 1865. De Londres, le yacht baptisé Mahroussa navigua jusqu'à l'Astana pour recueillir le khédivé et le ramener à Alexandrie.

Les années qui ont vu naviguer le yacht en mer sont témoins de maints périples et visites qui n'étaient pas sans impact sur l'histoire moderne de l'Égypte. Disons même que certains l'ont déviée de son parcours.

La notoriété de ce yacht a débuté avec sa participation aux festivités de l'inauguration du canal de Suez en novembre 1869. C'est à son bord que le khédivé Ismaïl s'embarqua pour aller inviter les souverains et les princes d'Europe aux festivités inaugurales.

Le yacht Mahroussa fut le premier bateau à franchir le canal au matin du 17 novembre 1869 ; ce qui est considéré comme un signe du développement de la navigation égyptienne. A son bord, ce jour-là s'étaient embarqués le khédivé Ismaïl, l'impératrice Eugénie, le prince héritier de l'Allemagne Frédéric, l'empereur de l'Autriche François-Joseph, et le prince et la princesse de la Hollande en compagnie d'autres souverains et princes d'Europe.

Dix ans plus tard, le yacht transporta le khédivé Ismaïl après sa destitution, vers son lieu d'exil en Italie. Son fils Tewfiq accéda à son tour au trône de l'Égypte. En 1899, Mahroussa navigua d'Alexandrie à Port-Saïd avec, à bord, le khédivé Abbas Helmi II, désireux d'assister aux festivités du dévoilement de la statue de De Lesseps. Ce dernier avait supervisé le percement de l'isthme de Suez.

Le 12 juillet 1914, le yacht Mahroussa transporta le dernier khédivé, Abbas Helmi II, vers la Turquie, l'exil qui lui avait été imposé par les autorités de l'occupation britannique. L'éclatement de la Première Guerre mondiale contraint le yacht à rester au port de l'Astana jusqu'au 3 janvier 1919.

Le yacht était consacré au transport des souverains, des princes et des présidents des États frères et amis au cours de leurs visites en Égypte ou, réciproquement, aux visites des souverains et présidents égyptiens aux pays des susdits chefs d'État comme le roi Abdelaziz Al-Saoud, souverain de l'Arabie Saoudite ; le monarque Paul I^{er}, roi de la Grèce ; le maréchal Tito, président de la Yougoslavie ; Khrouchtchev, président russe ; Abdel Salam Aref, président irakien ; Ahmed Ben Bella, président algérien ; et le sultan Qaboos bin Said Al-Saïd, souverain du sultanat d'Oman.

Un des périples les plus célèbres effectués par le yacht est celui fait par le roi Farouk après son abdication en faveur de son fils, suite à la Révolution de 1952. Tout comme son grand-père le khédivé Ismaïl, exilé en Italie, le monarque quitta l'Égypte à jamais le 26 juillet 1952.

Le 18 juillet 1956 et sur l'ordre présidentiel du feu président Gamal Abdel Nasser, le yacht Mahroussa changea de nom et fut baptisé Al-Horreya, nom qu'il garda tout au long du mandat du feu président

Mohamed Anouar El-Sadate. Durant cette même époque, le yacht partit, entre autres, aux Etats-Unis pour participer aux festivités organisées à l'occasion du bicentenaire de l'indépendance du pays. Au cours de ce périple, il passa par New York, Philadelphie et Charleston. C'est le plus long périple jamais effectué par le yacht Al-Horreya : 12 700 milles marins. Il fut, pour cet exploit, l'objet de l'étonnement et de l'admiration des Américains à tous les niveaux officiels et populaires. A bord du yacht, fut reçue l'épouse du président américain Ford. Le nombre de ses visiteurs dépassa les dix mille. Le 25 avril 1979, le yacht Al-Horreya participa, au port d'El-Arich, aux festivités de la libération du Sinaï et du hissement du drapeau sur la péninsule dont l'Egypte avait repris possession. Le 4 septembre 1979, le yacht Al-Horreya transporta le président Sadate en Israël pour une visite officielle dans le cadre des négociations autour de l'accord de paix entre les deux pays.

Le 10 septembre 2000, le président Mohamed Hosni Mubarak visita le yacht Al-Horreya et le rebaptisa Mahroussa, nom dont il était doté à l'origine.

Le livre commémoratif, *Le yacht Mahroussa : Périple du yacht royal*, que vous avez entre les mains est une étape qui vient compléter toutes celles déjà franchies par la Bibliotheca Alexandrina dans la mission qu'elle s'est assignée pour la préservation du patrimoine national égyptien.

Depuis le jour où elle a considéré sienne la responsabilité de documenter ledit patrimoine sous tous ses aspects, il était normal que le yacht royal Mahroussa s'arrogue une place de prédilection parmi les ouvrages sur la Marine égyptienne, dont la série de la « Mémoire de l'Egypte Moderne » se charge. Il était en conséquence nécessaire de mettre en lumière son histoire et son parcours.

Ce livre commémoratif est un ouvrage qui met en valeur les ponts de compréhension et de coopération existant entre la Bibliotheca Alexandria et les Forces navales égyptiennes. De même, est-il un témoignage de reconnaissance profonde pour le rôle que ces forces jouent depuis toujours dans la défense des frontières de la patrie et la sécurisation de la navigation marine, et pour les prouesses héroïques qu'elles ont accomplies tout au long de l'histoire moderne et contemporaine de l'Egypte.

Nos profonds remerciements sont adressés à l'amiral Ossama Al-Guindi, le commandant en chef des Forces navales égyptiennes, pour toute l'aide offerte à notre équipe et toutes les difficultés enrayées en vue de réaliser cet ouvrage comme il se doit à la hauteur des Forces navales égyptiennes et de la Bibliotheca Alexandrina.

De même, nos profonds remerciements s'adressent-ils à l'équipe de travail chargée de la réalisation de cet ouvrage, à la fois, documentaire et commémoratif. Je vous invite chers lecteurs, à présent, à naviguer à travers ses pages et à jouir du périple de ce yacht royal.

Dr Ismail Serageldin
Bibliothécaire d'Alexandrie
Directeur de la Bibliotheca Alexandrina



Préface

Témoin miraculeusement préservé des deux derniers siècles d'une histoire prestigieuse, le yacht royal Mahroussa est aussi pour l'Égypte un ambassadeur privilégié auprès des nations du globe : de New York à Djedda et Hodeïda, d'Istanbul à Gênes, Dubrovnik et les côtes italiennes, il a porté les chefs d'Etat égyptiens successifs dans leur continuité, du vice-roi Ismaïl au président Gamal Abdel Nasser – dans la France républicaine actuelle, on appelle bien toujours la Marine nationale « la royale ».

Ce yacht royal a accueilli en novembre 1869, à l'occasion de l'inauguration du canal de Suez, les souverains du monde entier, de l'impératrice des Français Eugénie, à l'empereur d'Autriche, du roi de Prusse à l'émir Abdel Kader. C'est le témoin préservé le plus précieux de ces jours insignes de gloire où l'Égypte renaissante a présenté à l'univers ébloui cette merveille de technicité destinée à ouvrir la Terre au Monde : *Aperire Terram Gentibus*. Le 6 juin 1975, sous le nom d'Al-Horreya, il a encore présidé aux festivités de la seconde inauguration du canal avec, à son bord, le président Sadate.

Cet ouvrage retrace l'histoire passionnante de ce navire de haut bord, toujours modernisé, qui projette une volonté de modernité et d'ouverture : cela contraste avec une fausse image passiste, qu'il faut combattre sans arrêt, d'une Égypte qui serait réduite à son passé prestigieux – son histoire ne s'est pas close avec les Ptolémées ! Je retiendrai de la part de notre Association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps et du Canal de Suez quelques éléments majeurs : à Port-Saïd en 1869 comme à Port-Fouad en 1929, comme en 1975, c'est bien l'Égypte et son peuple qui présidaient à ces différentes manifestations ; la Compagnie universelle du canal maritime de Suez a apporté pendant plus d'un siècle la contribution de ses ingénieurs et ouvriers originaires du monde entier : Italiens, Autrichiens, comme aussi des populations de déplacés de l'ancien Empire ottoman : Turcs, Grecs, Arméniens, Syriens... Les Français y tinrent une place de choix ; ils en conservent avec fierté eux aussi la mémoire : ce sont toujours les premiers « Amis du Canal de Suez » ; comme nous le disait à la fin du siècle dernier l'ingénieur Ezzat Adel, l'un des premiers présidents de la Suez Canal Authority après la nationalisation, lui-même ancien de la Compagnie universelle, c'est la même eau du canal qui coule dans nos veines.

L'épopée de la construction du canal de Suez débuta par des relations d'amitié entre Ferdinand de Lesseps, ce diplomate alors vice-consul à Alexandrie, avec le jeune prince héritier Saïd, fils du grand Mohamed Ali ; elles se perpétuent de nos jours avec la Suez Canal Authority qui modernise sans arrêt cette artère internationale, avec ses ingénieurs, architectes, marins et ouvriers spécialistes ou pas, et ses pilotes, tous égyptiens, au savoir sans pareil, lointains héritiers des premiers fellahs qui devancèrent héroïquement avec leurs mains nues, les énormes machines spécialement créées pour ce chantier exceptionnel ; honneur leur soit rendu.



Nos chaleureuses félicitations vont vers l'amiral Mouhab Mamish qui mène avec une énergie incroyable ce nouveau projet gigantesque de doublement du canal, avec un projet de grand musée du canal auquel il nous fait l'honneur de nous associer, et vers Dr Ismail Serageldin qui a toujours associé lui aussi le renouveau de l'antique Bibliotheca Alexandrina à celui du patrimoine, l'intelligence et l'esprit du canal de Suez, symbole de l'Égypte contemporaine, carrefour des nations, nouvelle Andalousie ? C'était le sens d'une des toutes premières expositions tenue à l'Alexandrina au printemps 2002 : « De l'inauguration du canal de Suez à l'inauguration de la Bibliotheca Alexandrina 1869-2002 » où j'intervenais, entre autres, aux côtés de mon prédécesseur Jean-Paul Calon – grand ami de longue date lui aussi de l'Égypte – avec notre vice-président, son altesse royale le prince Hussein Toussoun, et nos amis alexandrins Dr Ahmed Youssef et Dr Abbas Abou Ghazala.

A lui seul, depuis plus de cent cinquante ans, le Mahroussa résume cet imaginaire devenu réalité.

Arnaud Ramière de Fortanier
Inspecteur général honoraire des Archives de France
Président de l'Association du Souvenir de Ferdinand
de Lesseps et du Canal de Suez



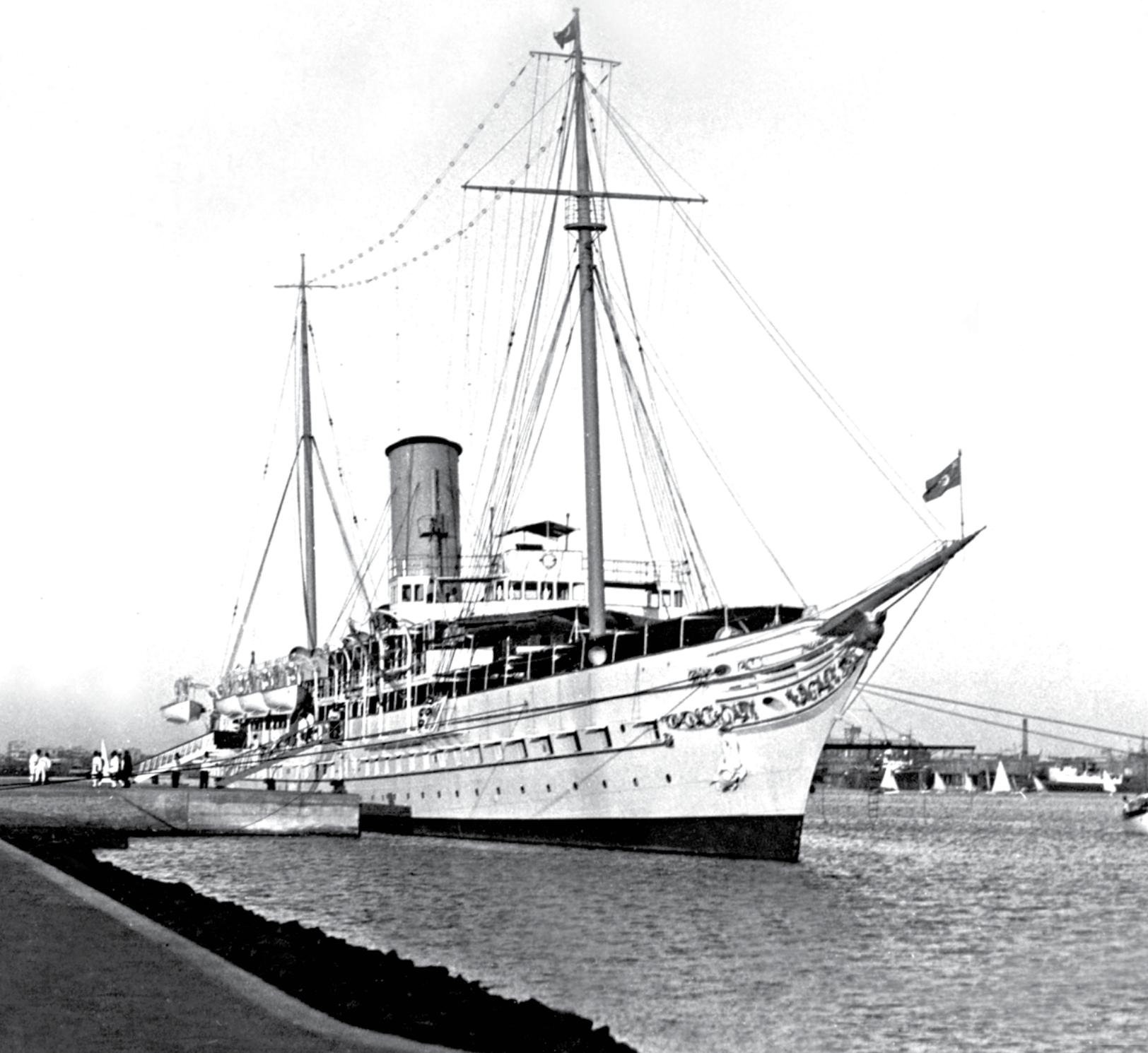
Périple du yacht royal



Amarré devant le palais de Ras-El-Tin à Alexandrie, le yacht royal Mahroussa se repose des longs périple effectués dans l'histoire. A bord de ce joyau des mers pullulent des souvenirs incommensurables, des moments de bonheur et de douleur recueillis au cours de maintes décades de l'histoire égyptienne. Quand le roi Farouk ordonna de réparer le yacht Mahroussa, il ne lui vint sûrement pas à l'esprit, ne serait-ce que, pour un moment, qu'à son bord il allait tout comme son grand-père Ismaïl effectuer un aller sans retour.

Mahroussa est l'une des résidences royales flottantes qui regorgent de mobiliers, de travaux artisanaux, de chefs d'oeuvre artistiques, confectionnés il y a trois siècles.





Le yacht fut construit au cours du règne du khédivé Ismaïl pour son usage personnel, juste après avoir offert le yacht royal Fayed Gihad au sultan ottoman Abdulaziz, venu exprès en Egypte le féliciter pour sa montée sur le trône. La compagnie des Frères Samuda entreprit à Londres la construction du yacht en 1863 par une coque en fer.

En avril 1865, le yacht fut lancé dans la mer et baptisé Mahroussa. Ses dimensions à ce moment étaient de : 411 pieds (soit 125 mètres) de long et 42 pieds (soit 13 mètres) de large et un tonnage de 3 417 tonnes. Ce yacht de luxe fonctionnait à la vapeur avec du charbon comme carburant. Sa vitesse maximale atteignait 16 nœuds. A ce moment, il était doté de deux cheminées et de huit canons Armstrong. L'équipe de commandement du yacht formée uniquement d'Égyptiens dut partir à Londres lors de son lancement. Comme voyage inaugural, le yacht regagna en août 1865 les côtes d'Alexandrie.

Vu sa grandeur incomparable et sans précédent parmi les yachts flottants, Mahroussa est considéré comme un vrai mythe. Il est constitué de cinq niveaux :

- Le sous-sol est réservé aux machines, aux chaudières et aux réservoirs de carburant.
- Le rez-de-chaussée renferme les salons, les cuisines, les entrepôts, la suite d'hiver, le hall pharaonique et les suites princières.
- Le premier niveau abrite la salle à manger, le fumoir, l'étrave du yacht, le point d'ancrage et les grues de charge.
- Le deuxième niveau comprend la plate-forme de l'artillerie, le jardin d'hiver, le jardin, la suite d'été et la salle bleue.
- Le troisième et dernier niveau est occupé par la passerelle, les canots de sauvetage, les quatre ascenseurs, dont celui appartenant à la suite royale, reliant les différents niveaux du yacht et le garage de la voiture rouge de sa Majesté.

Le yacht naviguait à ce moment au moyen d'une turbine à vapeur fonctionnant au charbon. Sa vitesse ne dépassait pas les 16 nœuds à l'heure. Le yacht était agrémenté de deux cheminées et de huit canons Armstrong. Ces derniers servaient de décoration au yacht et étaient en mesure de le défendre en cas d'attaque maritime.

En 1867, le yacht, à la tête d'une flotte composée de dix navires, a été utilisé dans le transport d'une expédition pour réprimer la révolution crétoise.

A la fin de la même année, le khédivé Ismaïl à bord du yacht Mahroussa partit en France pour prendre part à l'Exposition Universelle de Paris.

En 1868, le khédivé Ismaïl effectua un voyage à Marseille à bord du yacht Mahroussa avec pour objectif d'inviter en personne les souverains, les princes et les présidents d'Europe aux festivités de l'inauguration du canal de Suez destiné pour la première fois dans l'histoire à la navigation internationale.

Le 17 novembre 1869, le yacht participa à l'inauguration du canal de Suez et à son bord étaient présents l'impératrice Eugénie, épouse de Napoléon III, des souverains, des chefs d'Etat, des princes héritiers ainsi que d'éminentes personnalités.

A cette occasion, l'impératrice Eugénie offrit au khédivé Ismaïl un piano confectionné exprès pour elle par les Allemands dans la ville de Stuttgart en 1867. Ce piano est bien conservé jusqu'à nos jours à bord du yacht.

En 1872, le yacht fut envoyé à Londres où on le rallongea de 40 pieds et sa longueur devint à partir de cette année 451 pieds (soit 137,5 mètres).





Ferdinand de Lesseps

En 1879, le yacht Mahroussa navigua avec à son bord le khédivé Ismaïl destitué, à destination de l'Italie, lieu qu'on lui imposa comme exil. Après lui, son fils Tewfik pacha accéda au trône.

En 1894, les chaudières du yacht ont été changées au chantier naval de Hassabou Bey Mohamed à Alexandrie où l'on fit également au yacht quelques travaux de réparation.

Le yacht Mahroussa navigua en 1899 d'Alexandrie à Port-Saïd transportant le khédivé Abbas Helmi II pour les festivités du dévoilement de la statue de Ferdinand de Lesseps, l'ingénieur français qui supervisa les travaux de creusement de l'isthme de Suez.

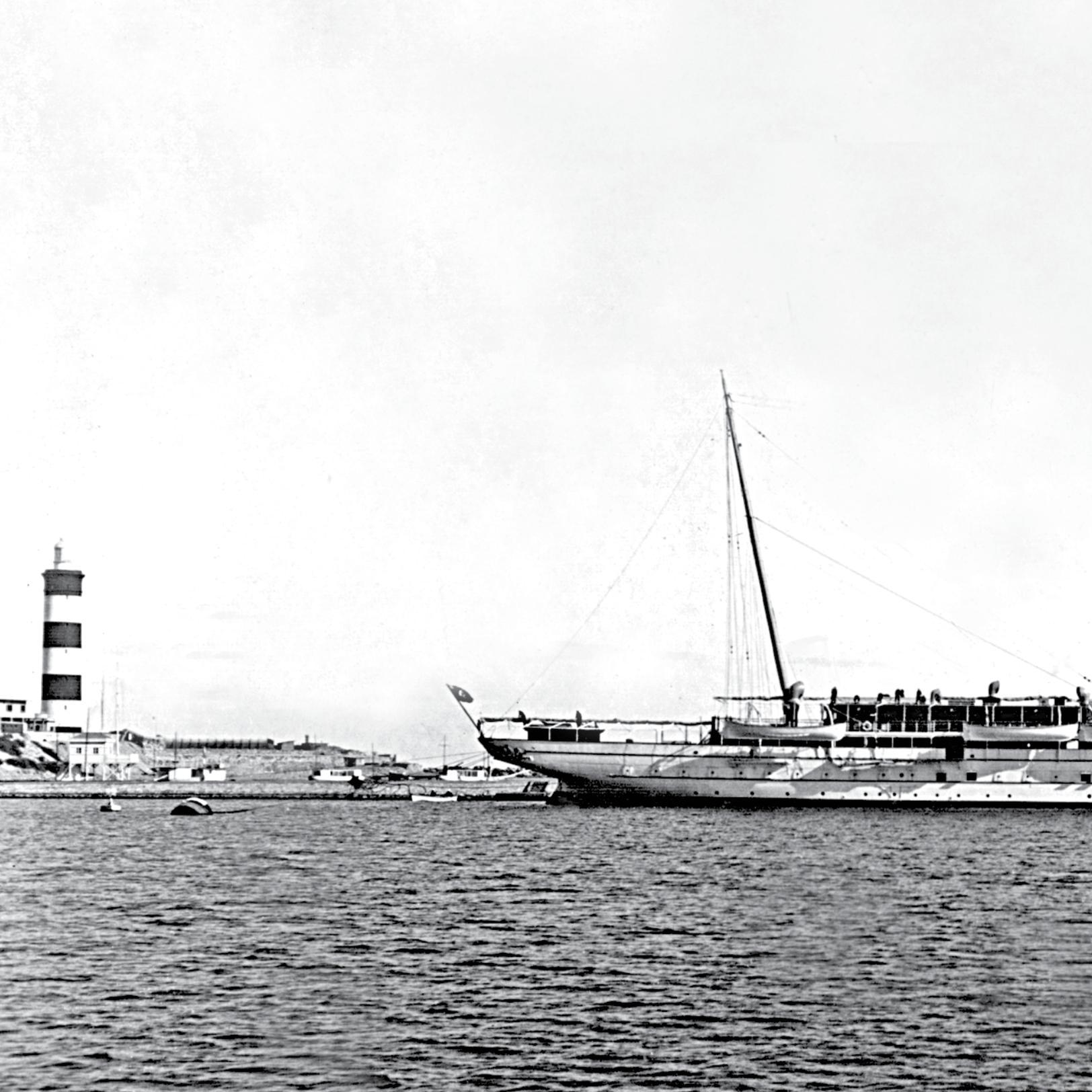
En janvier 1905, le yacht fut envoyé au chantier naval de Glasgow en Ecosse pour le changement de sa motorisation. Trois turbines remplacèrent ses machines ; ce qui fit du yacht Mahroussa

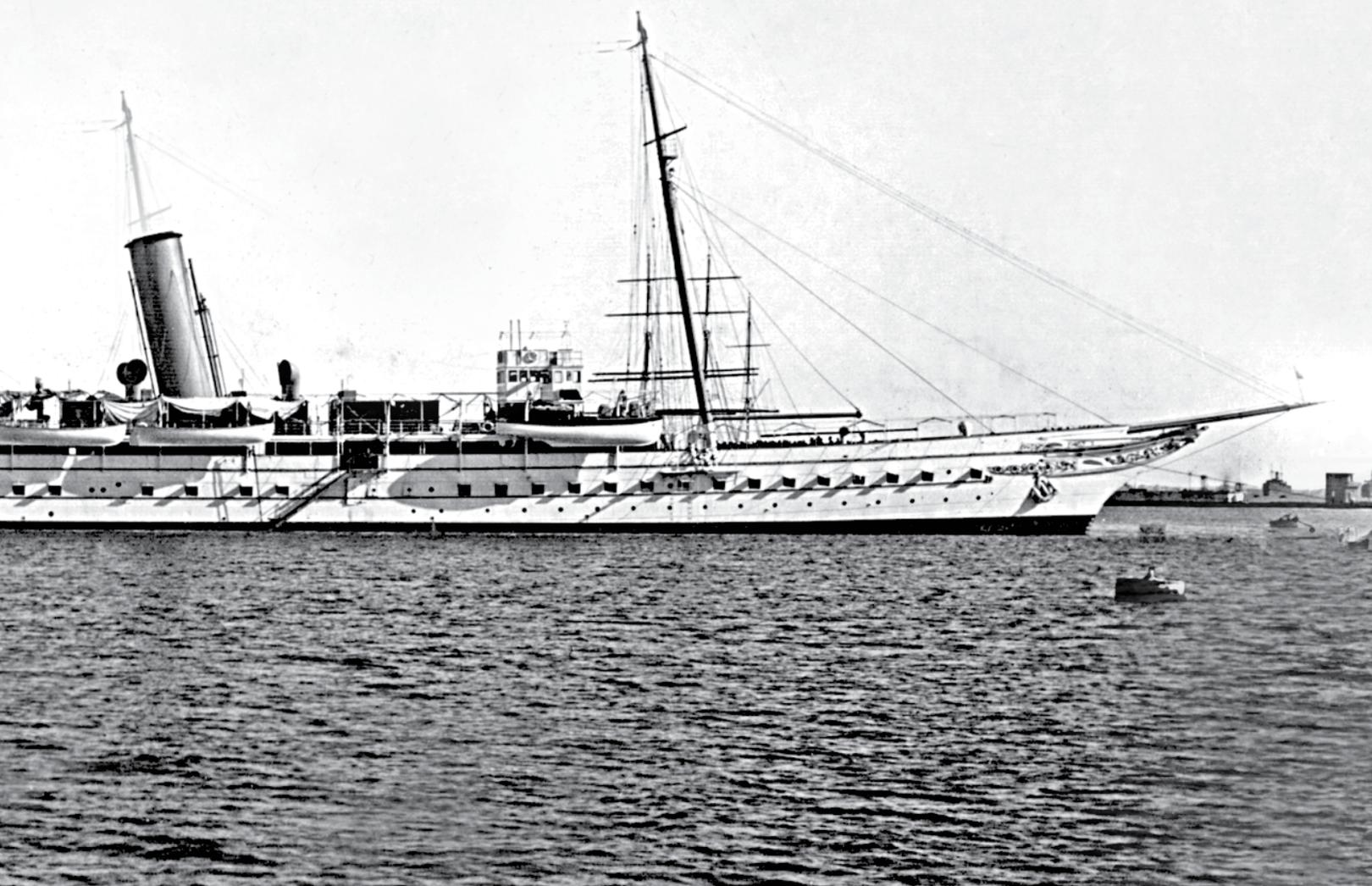




Le khédivé Ismaïl

L'impératrice Eugénie





le second navire au monde disposant de ce genre de motorisation. Le yacht pouvait dès lors se suffire d'une seule cheminée au lieu de deux. Ce changement a nécessité quelques travaux de restauration et de réaménagement, entre autres : le remplacement de ses roues à aubes latérales par de triples hélices alimentées par des turbines à vapeur

En 1912, on le dota pour la première fois d'un télégraphe sans fil. Peu après la révolution turque menée par Mustafa Kemal Atatürk, et plus précisément le 27 février 1912, le yacht transporta les immigrés turcs de la Turquie à Alexandrie.

Le 12 juillet 1914, le yacht se dirigea vers la Turquie, lieu d'exil imposé par les Britanniques au khédivé déchu Abbas Helmi II. Le yacht dut rester au port de l'Astana jusqu'au 3 janvier 1919, vu l'éclatement de la Première Guerre mondiale.

En juin 1919, le yacht, envoyé au port de Portsmouth en Angleterre, fut sujet à quelques remaniements au niveau de sa poupe. On l'y rallongea de 27 pieds (soit 8 mètres) et on changea son carburant. Le mazout prit le pas sur le charbon. Outre les restaurations nécessaires, le yacht vit à ce moment quelques aménagements intérieurs et fut peint en noir. Sa longueur atteignit 478 pieds (soit 146 mètres). En 1925, on le repeignit de blanc.

Le 27 septembre 1930, c'est à bord de Mahroussa que le roi Fouad I^{er} inaugura le port pétrolier de Port-Tewfik à Suez.

Du 16 au 21 février 1946, le roi Abdelaziz Al-Saoud fit à bord du yacht un aller-retour entre l'Arabie Saoudite et l'Égypte. A son arrivée en Égypte, le roi Farouk le reçut solennellement.

Du 4 mai au 12 juillet 1946, le yacht Mahroussa a été mis sous ancrage dans le lac Timsah, à proximité du canal de Suez, en raison de l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale.

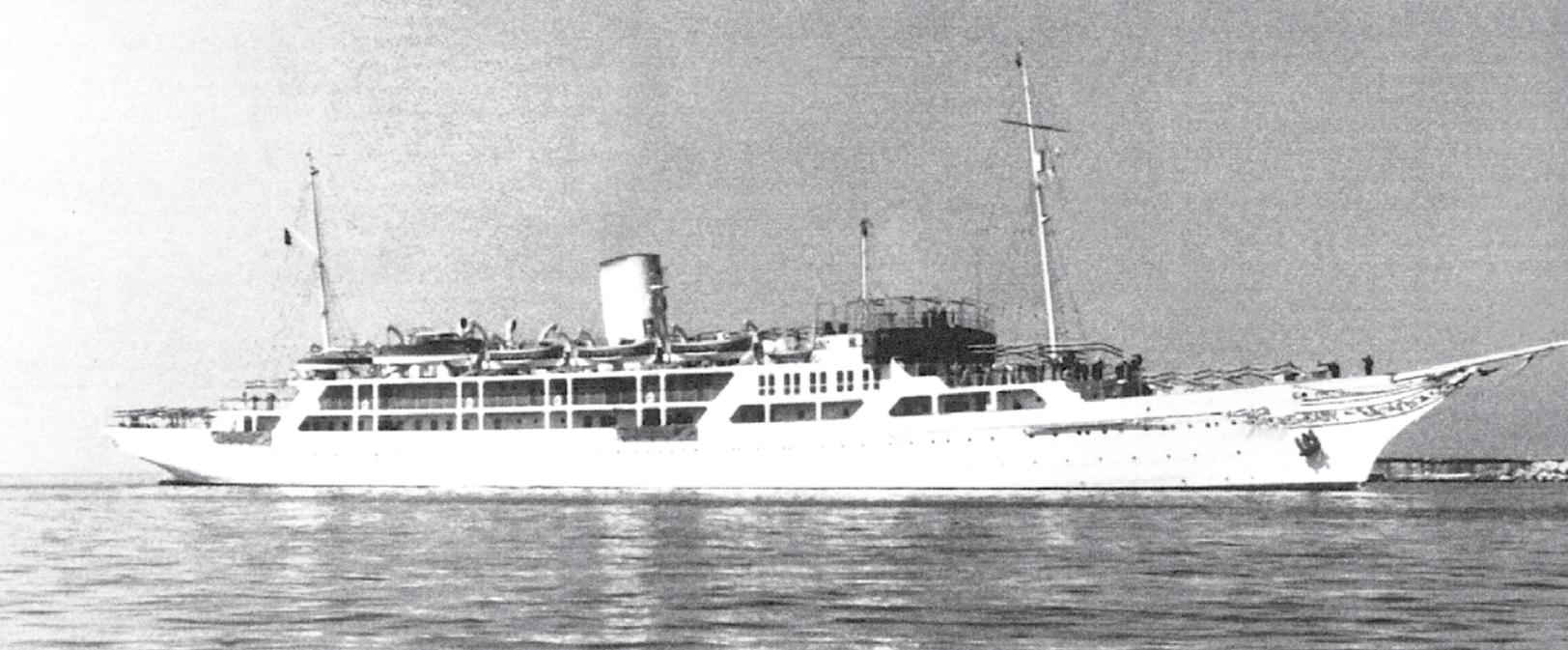
Le 8 octobre 1949, le yacht Mahroussa navigua d'Alexandrie en direction du port La Spezia en Italie pour un réaménagement total. La société Ansaldo s'en chargea. Deux machines y ont été échangées contre deux turbines à vapeur. Aux deux hélices a été ajoutée une troisième. Sa puissance passa alors à 7 500 ch, son tonnage à 47,6 tonnes et son tirant d'eau à 17,48 pieds (soit 5,3 mètres). Le yacht demeura dans le chantier de La Spezia jusqu'au 23 février 1952. Le quai qui vit tous ces travaux de réaménagement fut baptisé depuis lors quai Mahroussa.

En 26 juillet 1952, le yacht Mahroussa transporta le roi Farouk, contraint à abdiquer par le Conseil révolutionnaire de 1952, en Italie tout comme son grand-père le khédivé Ismaïl.

En 1954, le yacht navigua en direction de Port-Soudan pour emmener en Égypte le vénérable Al-Mirghani et le ramener après sa visite une autre fois au Soudan.

En 1955, le yacht partit en direction de Gibraltar, Lisbonne, Brest, Rotterdam, Aarhus et Stockholm, en guise de navire-école aux étudiants de l'École navale égyptienne, au cours de la période s'étendant du 21 avril au 9 juin. Le yacht fut également chargé de l'aller-retour des pèlerins en Arabie Saoudite pour accomplir le pèlerinage de 1955.





Le 18 juillet 1956, le yacht Mahroussa sur un ordre présidentiel du feu président Gamal Abdel Nasser, fut baptisé Al-Horreya.

Du 16 mai au 9 juin 1958, le yacht Al-Horreya navigua à destination de Carthage, Gênes et Pula avec à son bord les étudiants de l'Ecole navale égyptienne dans le but de les former.

Durant la période allant du 28 juin au 19 juillet 1958, le président Gamal Abdel Nasser fit à bord du yacht Al-Horreya une visite à l'Italie et à la Yougoslavie et passa par les ports de Dubrovnik, Brindisi, Split et Pula. Au cours de la période allant du 21 septembre au 19 novembre 1958, le yacht navigua jusqu'au port de Hodeïda pour transporter l'Imam Ahmed du Yémen.

Du 2 au 30 mai 1959, le yacht Al-Horreya se dirigea vers Hodeïda, Port-Soudan, Lattaquié, Tripoli et retourne à Alexandrie dans un voyage de formation pour les étudiants de l'Ecole navale égyptienne.

Durant la semaine du 12 au 18 février 1960, le président Gamal Abdel Nasser fit une visite en Syrie, région nord de la République Arabe Unie, à bord du yacht. Du 3 au 18 mars 1960, le yacht transporta à nouveau le président Nasser au port syrien Lattaquié.

Du 5 au 18 juin 1960, le président Nasser à bord du yacht Al-Horreya alla rencontrer, au port du Pirée en Grèce, le roi Paul I^{er}. Au cours de cette visite officielle, il vit les entreprises et les arsenaux de la marine grecque.

En l'espace de dix semaines, et plus précisément du 28 juin au 14 septembre 1960, le yacht soumit ses machines au port de Gênes au chantier Mariotti. Une restauration de sa motorisation était de nécessité pour sa maintenance.

Du 13 au 20 octobre 1960, le yacht partit à nouveau à Lattaquié avec à son bord le président Gamal Abdel Nasser en visite à la Syrie, région nord de la République Arabe Unie.



Du 13 au 26 décembre 1960, le yacht servit de navire-école dans un voyage de formation en mer Rouge avec à son bord le vice-président yougoslave.

Au cours de la période allant du 28 décembre 1961 au 13 janvier 1962, le yacht Al-Horreya transporta le président Gamal Abdel Nasser vers le Maroc pour assister à une conférence tenue à Casablanca.

Du 19 février au 8 mars 1961, le président Nasser refit une visite à Lattaquié à bord du yacht.

Du 8 au 14 février 1962, le yacht effectua un périple maritime avec à son bord le président Nasser et son invité le président yougoslave Tito. Les deux présidents au cours de cette tournée firent escale aux deux ports Bérénice et Hurgada.

Le yacht navigua, du 30 avril au 16 mai 1963, transportant le président Gamal Abdel Nasser vers l'Algérie, puis vers la Yougoslavie.

En 1963, le yacht quitta le port d'Alexandrie en direction de Port-Saïd avec à son bord le président Gamal Abdel Nasser qui tint à recevoir en personne les troupes rentrant du Yémen.

Du yacht Al-Horreya, les membres du Parlement assistèrent le 12 avril 1964 aux manœuvres des Forces navales.

Tout au long des dix jours allant du 9 au 19 mai 1964, le yacht Al-Horreya longea de près le navire Syrie qui transportait le président Nasser, le président russe Khrouchtchev, le président irakien Abdel Salam Aref et le président algérien Ahmed Ben Bella.

En 1965, le yacht Al-Horreya emmena le président Gamal Abdel Nasser à Djedda. Ce voyage à destination de l'Arabie Saoudite dura dix jours à compter du 17 août.

En 1965, la délégation russe avec en tête le maréchal Gretchko, vice-ministre russe de la Défense, fit à son bord du 4 au 10 décembre un voyage en mer Rouge.

Le yacht Al-Horreya fit à-peu-près cinq périples de grande importance, voire des plus importants jamais effectués par ce bâtiment naval, sous le mandat du feu président Mohamed Anouar El-Sadate.

En 1974, le yacht Al-Horreya participa à la manœuvre des Forces navales. Y était présent le président Sadate en compagnie du roi Faysal bin Abdelaziz Al-Saoud.

Le 6 juin 1975, le yacht Al-Horreya a participé aux festivités de la seconde inauguration du canal de Suez. A son bord était présent le président Sadate.

En 1976, et plus précisément au cours de la période s'étendant du 7 juin au 26 août, le yacht Al-Horreya a pris part à la célébration du bicentenaire de l'indépendance des Etats-Unis. Au cours de ce périple, il visita les ports de New York, Washington, Philadelphie et Charleston.

Au cours de ce périple jugé le plus long jamais effectué, le yacht navigua 12 700 milles marins ; ce qui suscita l'admiration et l'intérêt des Américains à tous les niveaux officiels et populaires. L'équipage du yacht accueillit Betty Ford, épouse du président américain et un nombre considérable de visiteurs qui dépassa les dix mille.



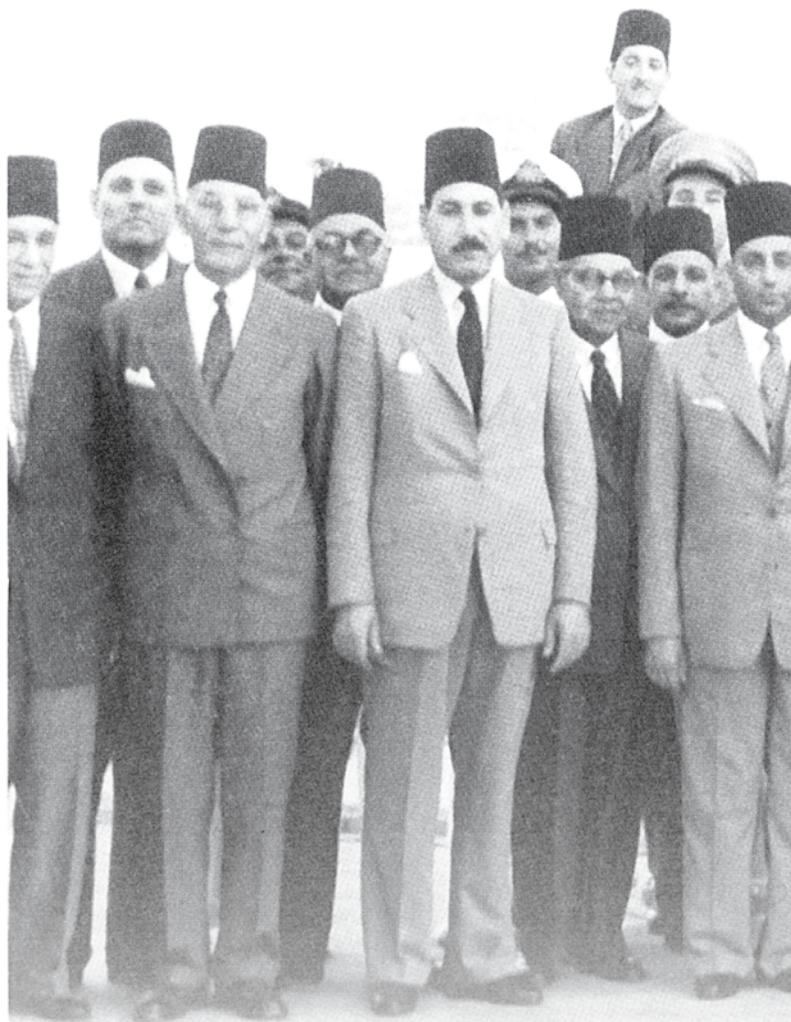
Le 25 avril 1979, le yacht a été mis sous ancrage au port d'El-Arich, à l'occasion des festivités de la libération du Sinaï et du hissement du drapeau sur la péninsule récupérée.

Le 4 septembre 1979, le yacht est arrivé au port de Haïfa avec à son bord le président Sadate venu officiellement visiter Israël, dans le cadre des négociations visant la conclusion de l'accord de paix entre les deux pays.

Le 10 décembre 1980, le yacht transporta le président Sadate pour inaugurer le nouveau canal de dérivation situé à l'Est du canal de Suez.

Entre 1984 et 1986, le yacht Al-Horreya a été de fond en comble remis en état. Ont participé à ces travaux tous les principaux ateliers des Forces navales dont la tâche est spécifiquement la construction de navires. Le réaménagement de la coque et des machines a été la charge des Chantiers Navals d'Alexandrie, le tout était sous la supervision de Dr Sabry Abdel Rahman, professeur de décor à la Faculté des Beaux-Arts de l'Université d'Alexandrie, qui prit part à la rénovation des décors intérieurs du yacht.

Le 10 septembre 2000, le président Mohamed Hosni Mubarak a visité le yacht Al-Horreya et l'a rebaptisé, comme il le fut à l'origine, Mahroussa.



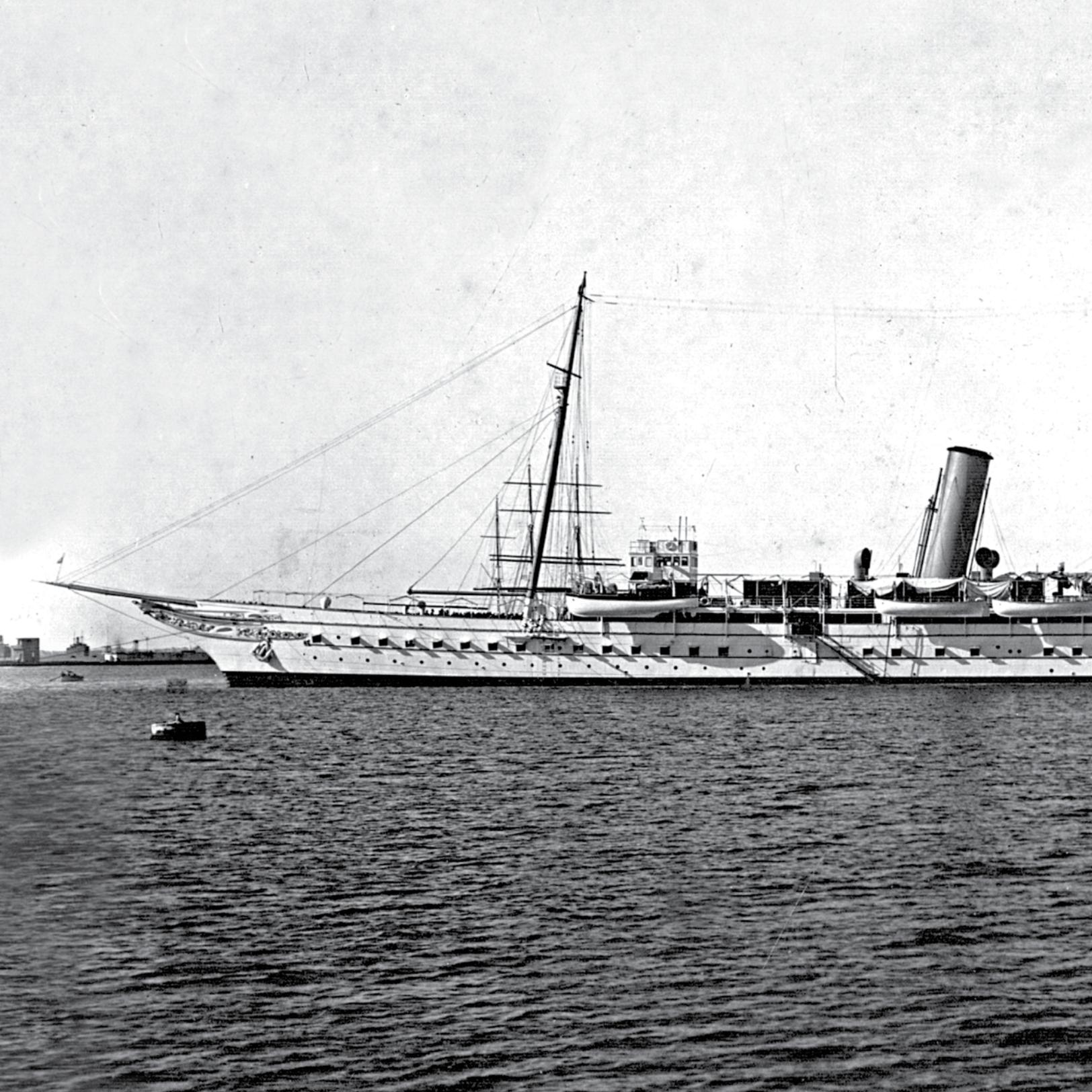
Conseil des ministres en visite au yacht Mahroussa après les travaux de réparation (sous le règne du roi Farouk).

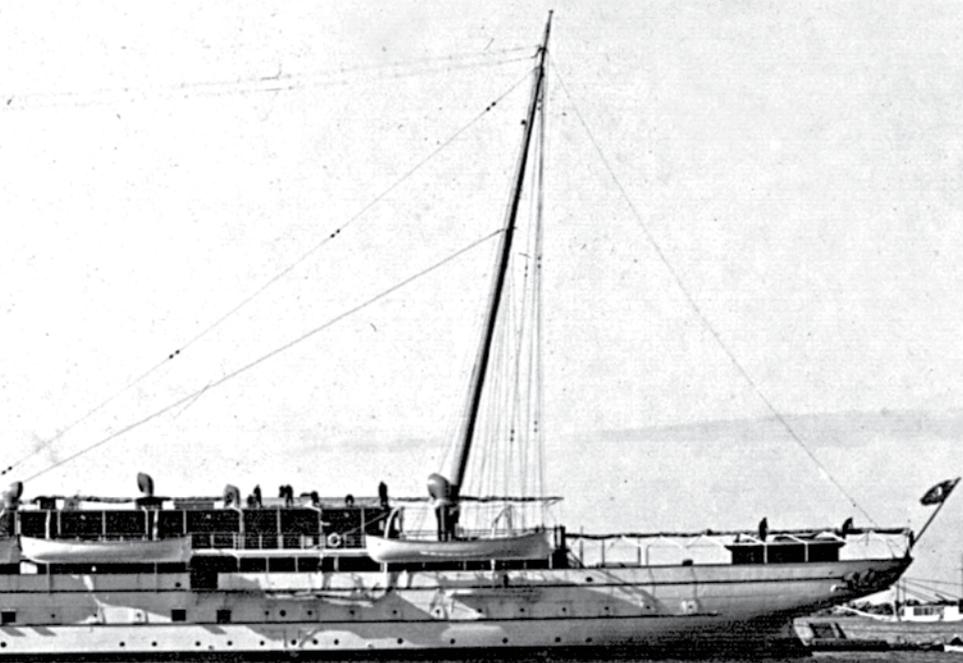


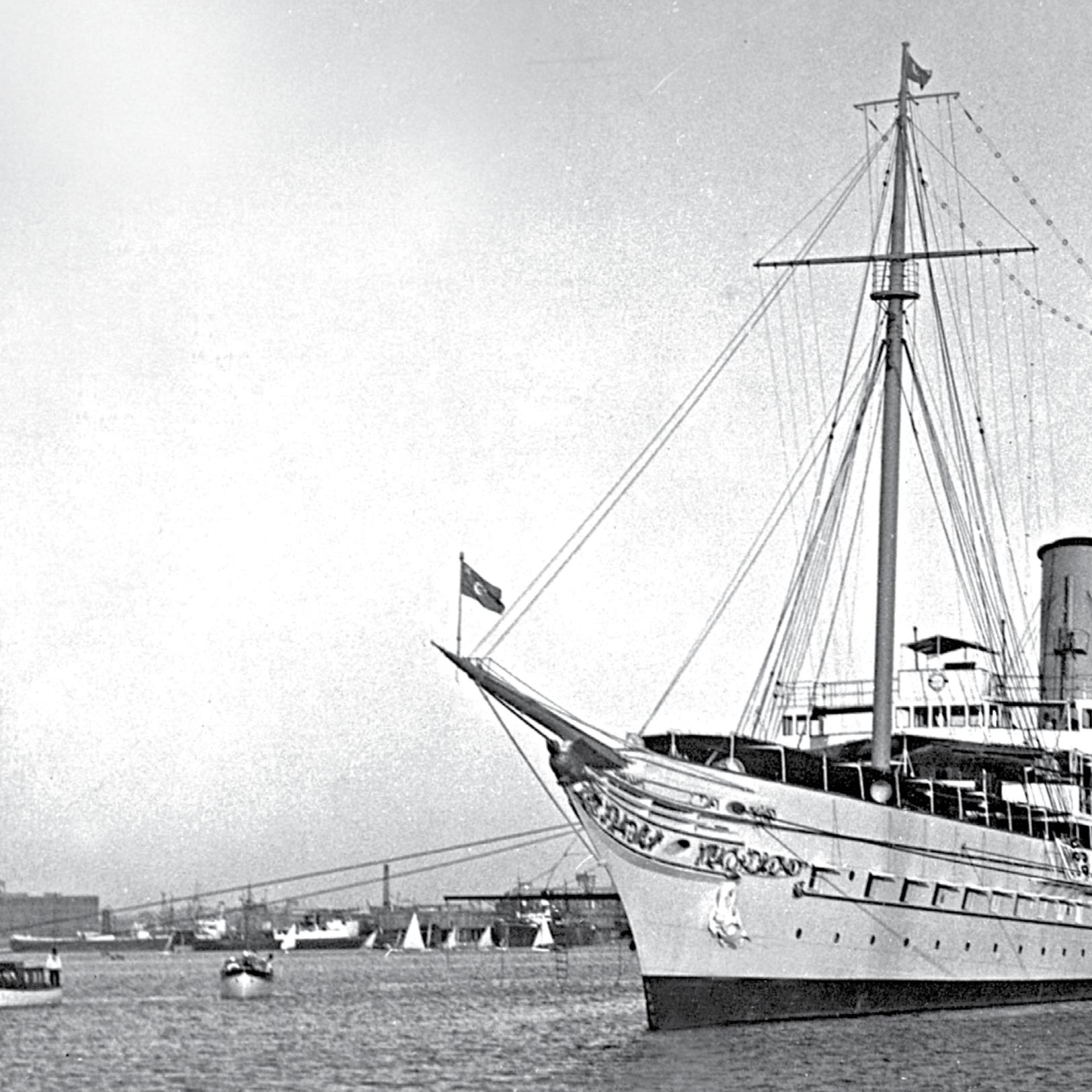




Photos d'archives
des rois et des leaders à bord
du yacht Mahroussa









Le yacht Mahroussa regagnant le port d'Alexandrie et à son bord le prince héritier Mohammad Reza Pahlavi (3 mars 1939).



Le roi Farouk accueillant une délégation étrangère à bord du yacht Mahroussa.



Le roi Farouk et la reine Nariman à bord du yacht royal.



Visite du roi Abdelaziz Al-Saoud en Egypte (1946).



Le roi Farouk accueillant le roi Abdelaziz Al-Saoud (1946).



Décret royal n° 65 pour l'année 1952 selon lequel le roi Farouk abdique au profit de son fils le prince héritier Ahmed Fouad (26 juillet 1952).



Le major général Mohamed Naguib et le roi Farouk lors de son départ d'Egypte (26 juillet 1952).





Photo du yacht rebaptisé Al-Horreya (18 juillet 1956).



Visite du cheikh Abdullah Al-Mubarak Al-Sabah, vice-gouverneur du Koweït, en compagnie de Mohamed Anouar El-Sadate (1956).



Gamal Abdel Nasser et Josip Broz Tito, président de la Yougoslavie, à bord du yacht Al-Horreya en Yougoslavie (10 juillet 1958).



Tahia Kazem, épouse de Gamal Abdel Nasser, à bord du yacht Al-Horreya en Yougoslavie (11 juillet 1958).





Khaled Gamal Abdel Nasser à bord du yacht Al-Horreya en Yougoslavie (11 juillet 1958).





Voyage en mer Rouge avec Josip Broz Tito, président de la Yougoslavie (2 juillet 1962).



Départ de Nasser du port d'Alexandrie à bord du yacht Al-Horreya en direction de l'Algérie (30 avril 1963).



Nasser à bord du yacht Al-Horreya partant de l'Algérie pour la Yougoslavie (12 mai 1963).





Visite du roi Faysal bin Abdelaziz Al-Saoud et sa rencontre avec le président Sadate (1975).









Président Sadate à bord du yacht Al-Horreya lors de la cérémonie de la réinauguration du canal de Suez (1975).





Président Sadate accueillant le sultan Qaboos bin Said Al-Said à bord du yacht Al-Horreyya (mai 1977).







Le yacht Al-Horreya lors de sa participation à la célébration du bicentenaire de l'indépendance des Etats-Unis et à son bord Betty Ford, épouse du président américain (1976).



Tour à bord du yacht



A photograph of a luxurious lounge area. The room features a polished wooden floor with a geometric pattern, a large patterned rug, and several leather armchairs. A dark wood coffee table is in the foreground. The background shows a red wall with two large windows framed in silver, and a long table with a white sofa. The ceiling has recessed lighting.

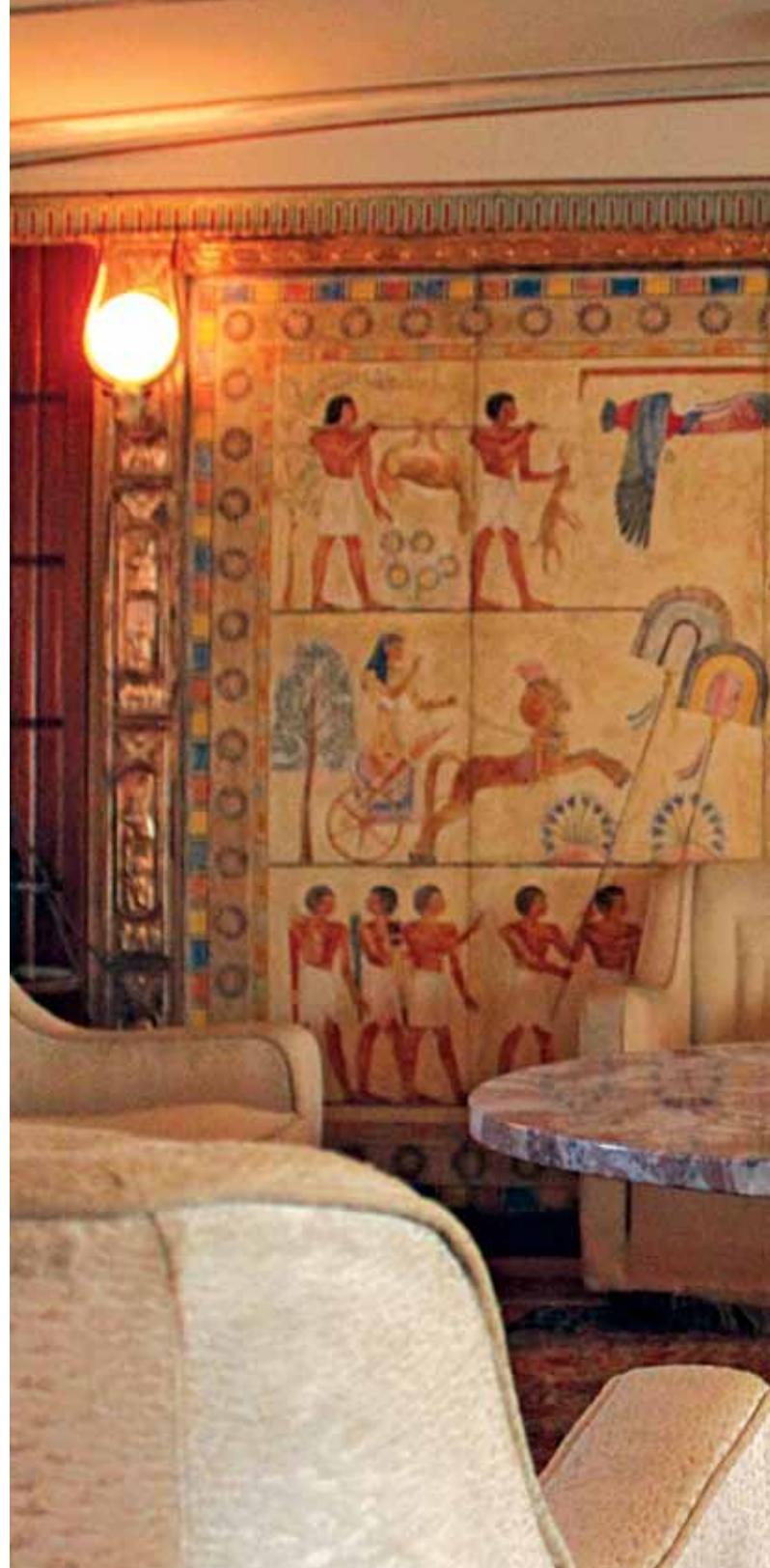
Niveau principal

Hall pharaonique





Fresque du hall pharaonique montrant Ramsès III sur son char militaire.



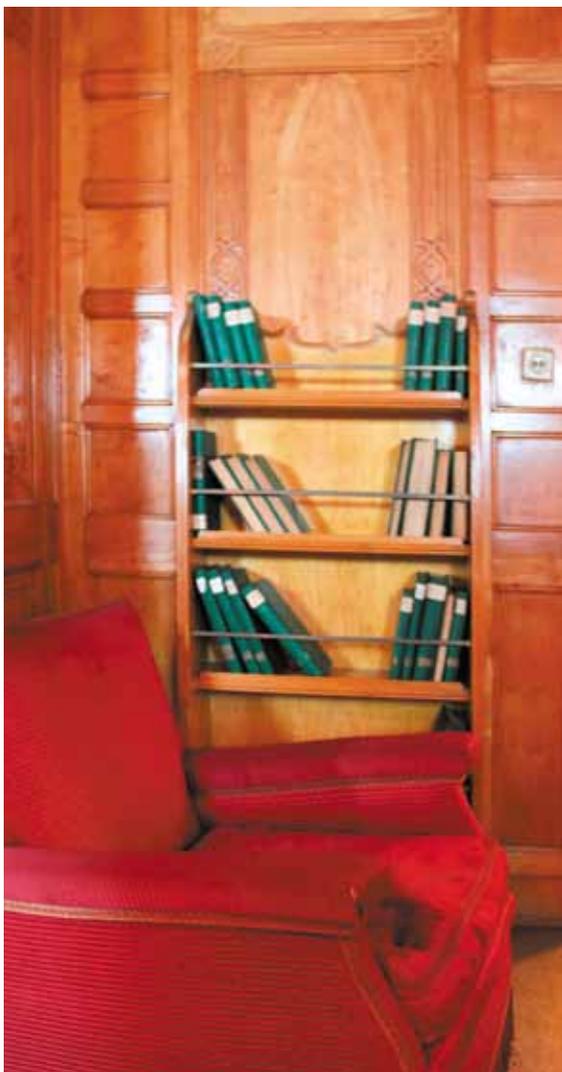




Chambre à coucher du roi (suite d'hiver).







Bureau du roi (suite d'hiver).







Bureau de la reine (suite d'hiver).









Bureau de la reine (suite d'hiver).





Chambre à coucher de la reine équipée de sièges à effet gyroscopique (suite d'hiver).

A formal dining room with a long table covered in a white tablecloth, surrounded by upholstered chairs. The room features ornate wall paneling, a large mirror, and a chandelier. The ceiling is decorated with recessed lighting and a decorative border. The floor is made of dark wood. The text 'Premier niveau' is overlaid on the bottom left of the image.

Premier niveau

Salle à manger principale avec sa grande table fabriquée à partir d'une seule pièce de bois et pouvant accueillir jusqu'à 30 places assises.





L'un des miroirs de la salle à manger sur lequel sont gravées les initiales du couple royal Farouk et Farida.







L'une des vitrines où sont rangées les pièces d'argenterie et de cristal servant aux usages de la table.



L'une des horloges du yacht synchronisées toutes avec la principale.





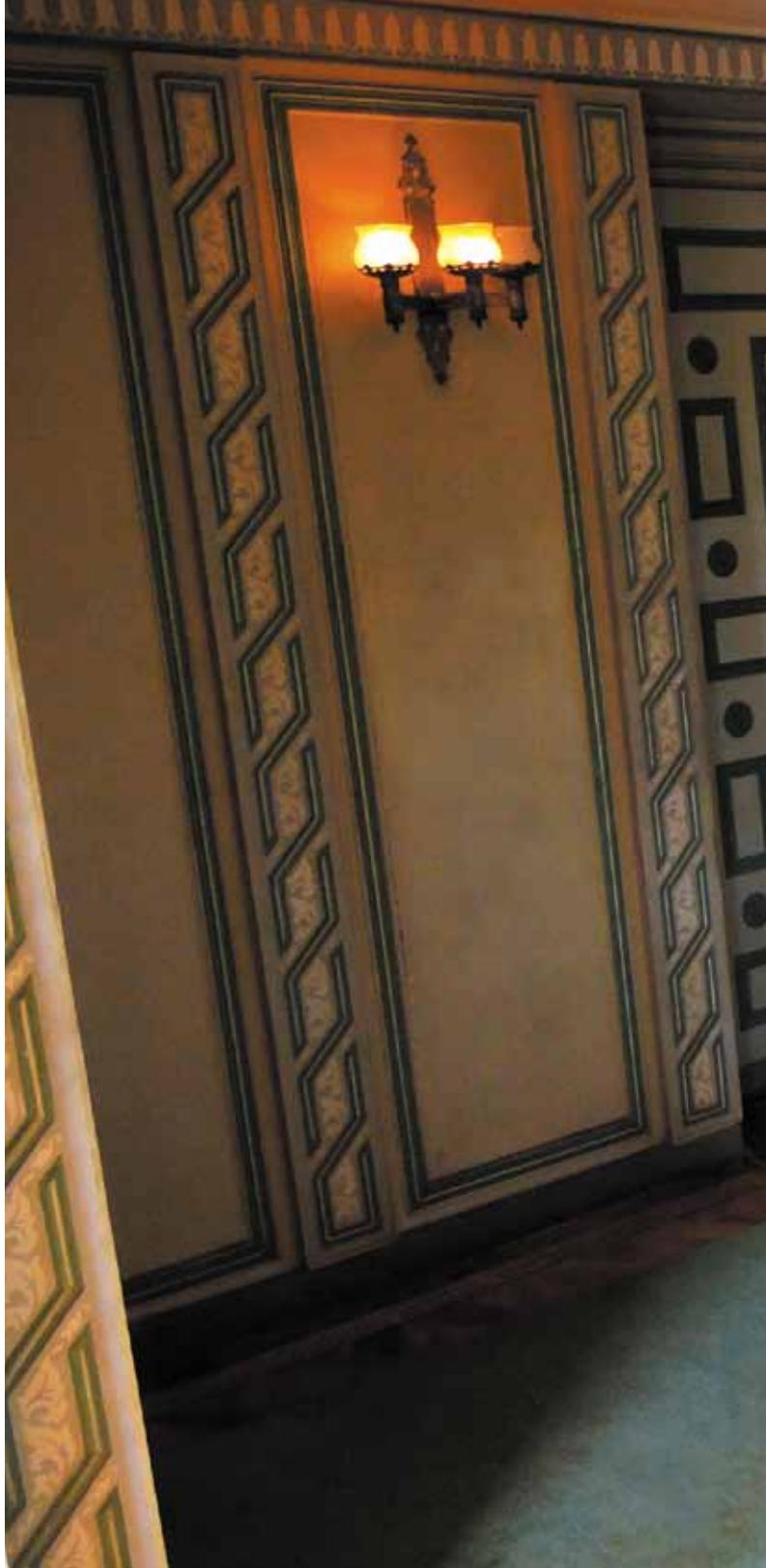


Fumoir.





Escalier menant au premier niveau.







Cadrans indiquant l'heure, la température, la pression atmosphérique et l'état de la mer.

Escalier menant à la salle où se trouve le piano offert par l'impératrice Eugénie.





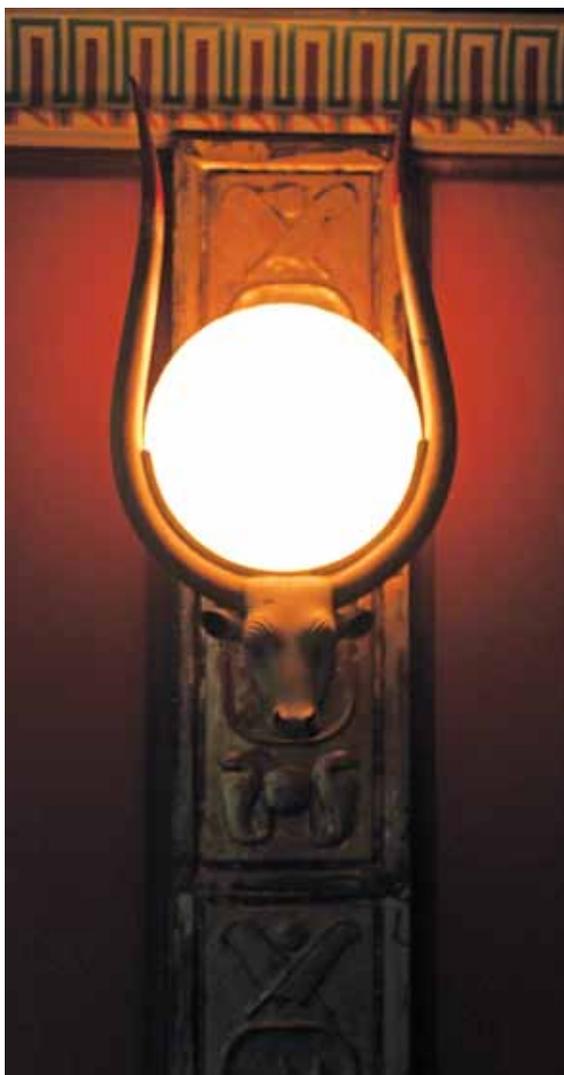


Album de photos de la cérémonie d'inauguration du canal de Suez pour la première fois.

Piano historique offert au yacht par l'impératrice Eugénie, épouse de Napoléon III, à l'occasion de l'inauguration du canal de Suez. Fabriqué en Allemagne en 1867, il est considéré comme le plus ancien et le plus cher piano au monde.







Unités d'éclairage de formes variées.







Deuxième niveau

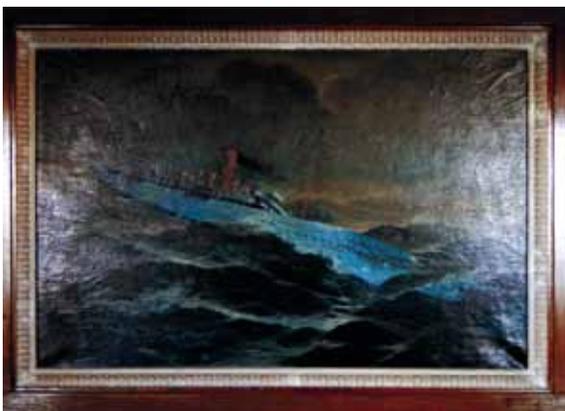
Hall principal





Bureau du roi (suite d'été).





Peinture à l'huile réalisée en 3D par le peintre français Léonard Rio pour le yacht navigant en haute mer.



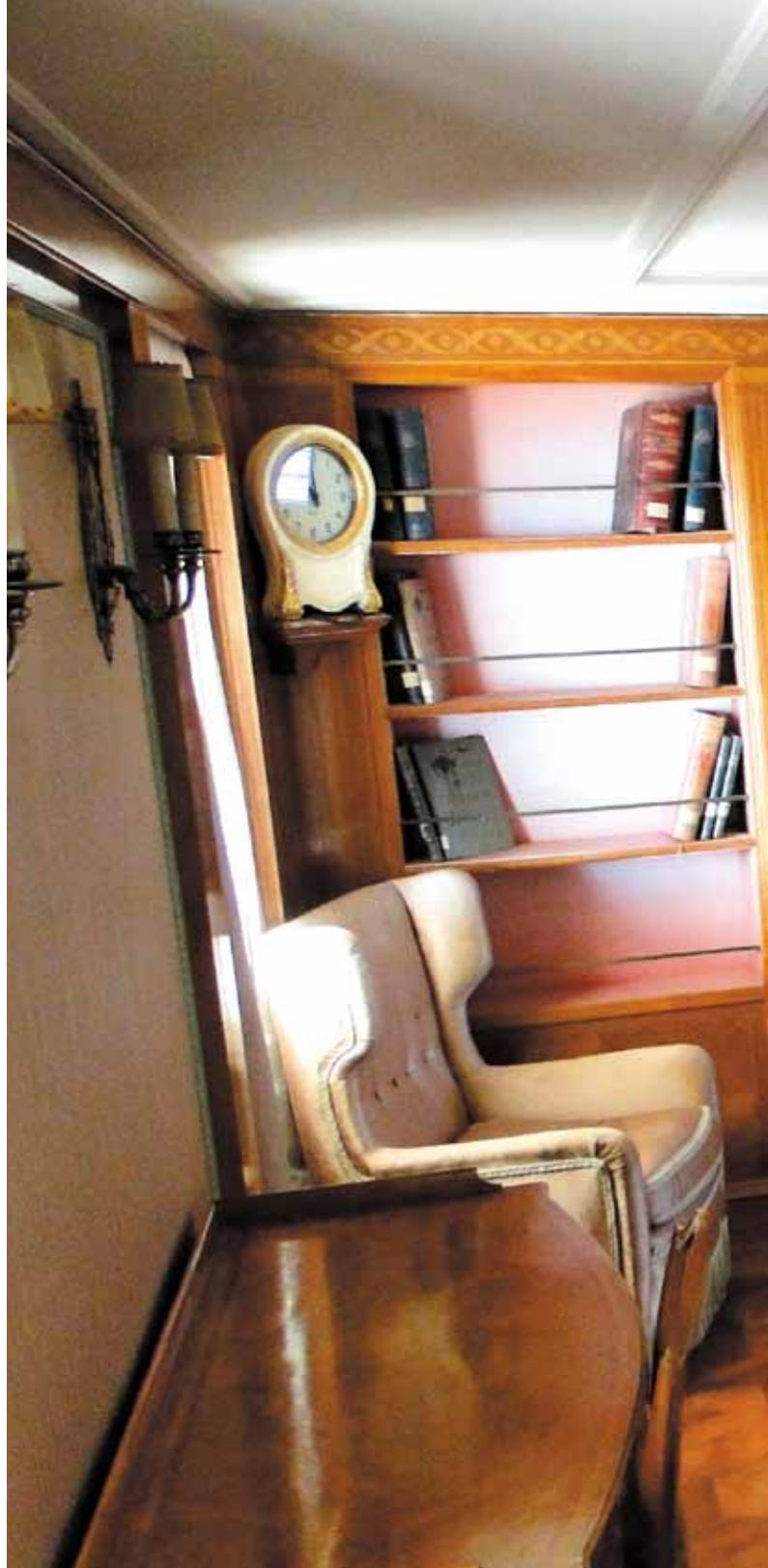
Bureau du roi (suite d'été).







Bureau de la reine (suite d'été).







Unité d'éclairage plaquée argent.

Chambre à coucher du roi (suite d'été).







Chambre à coucher de la reine (suite d'été).







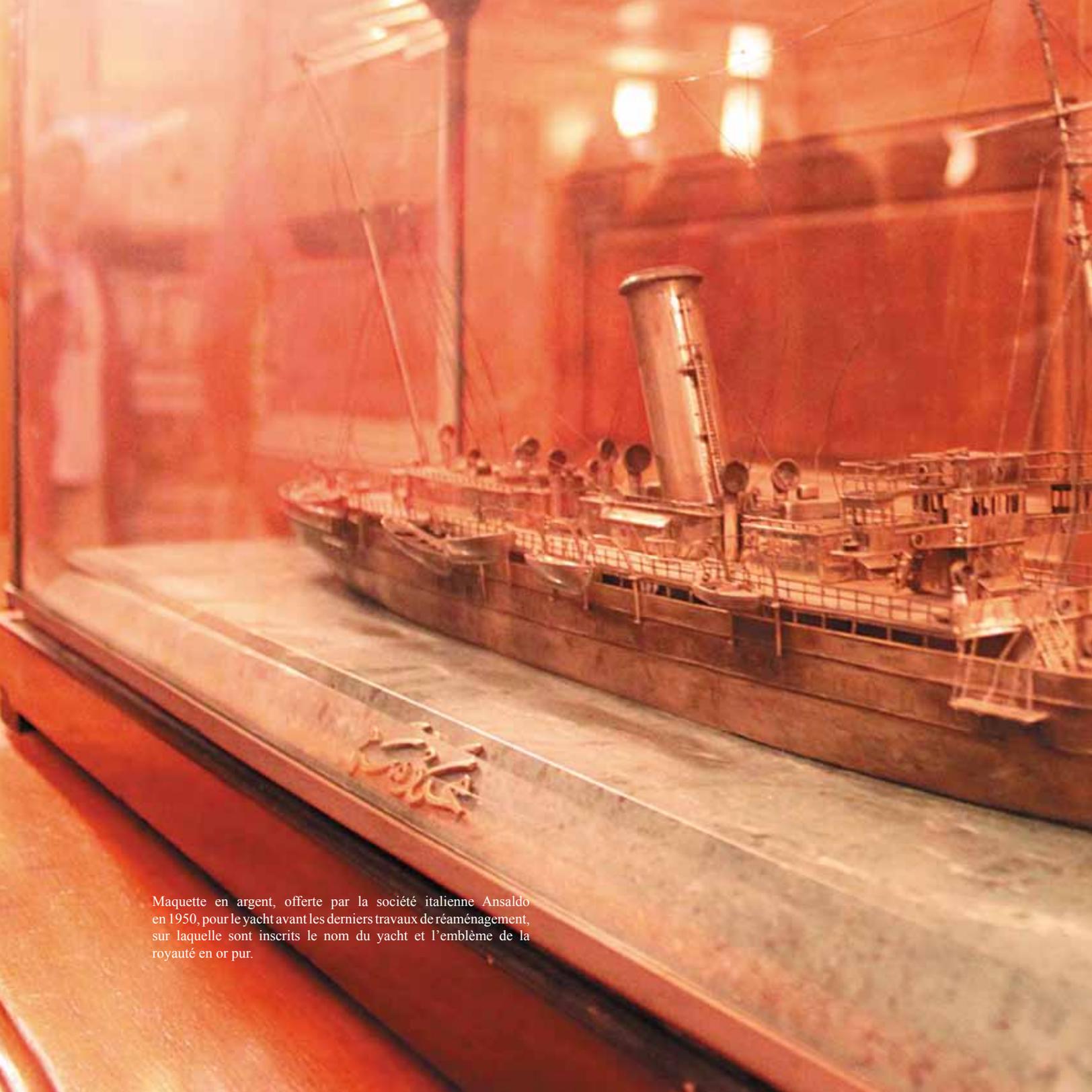
Cabine du capitaine.



Jardin d'hiver.







Maquette en argent, offerte par la société italienne Ansaldo en 1950, pour le yacht avant les derniers travaux de réaménagement, sur laquelle sont inscrits le nom du yacht et l'emblème de la royauté en or pur.



محمد قاسم



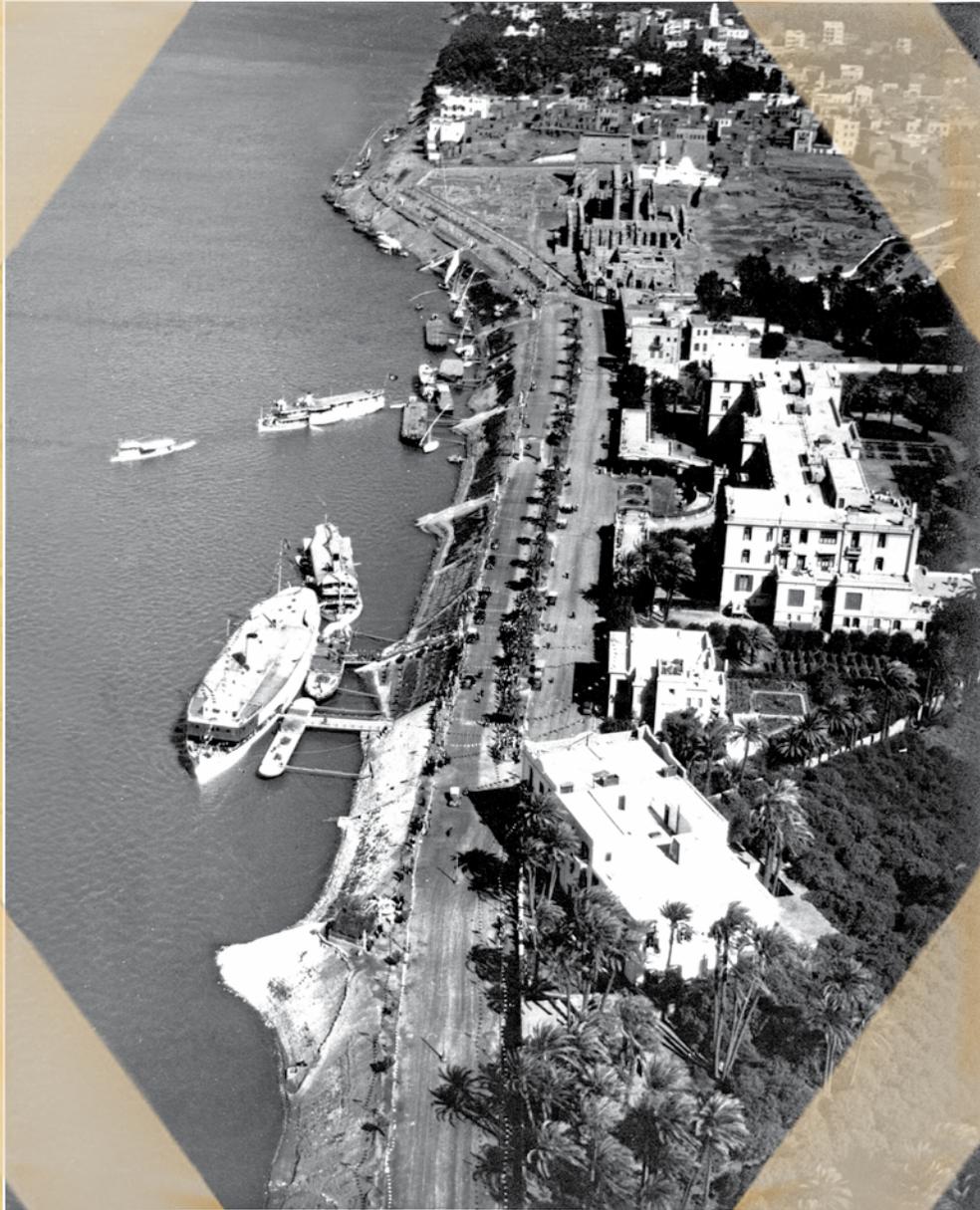
Poupe du yacht.



Proue du yacht.







Ancienne photographie prise pour le yacht royal à Louxor par le Département de la photographie aérienne de l'Armée de l'air égyptienne.

Documents d'archives

مخبر
الملك

ما زالت هناك أعمال كثيرة باقية بالمحطات ولو أن العمل جارى فيها بسرعة .
لقد أنتهى تقرها مهندس سراسلكى المنتدب من الشركة المشترى منها
هذه الادوات من تركيب أجهزة اللاسلكى وستكون المحطة جاهزة للتسليم اعتبارا
من ١٠ يناير . وأنى التمس من مولاي حفظه الله التصريح بسفر هذا
المهندس على اليخت فى عودته من اسبتيها الى الاسكندرية لتبرين مهندسى
اللاسلكى التابعين لليخت لان هذه الأجهزة فهسدة فى نوعها ويحتاج
الامر الى خبرة كافية .

وأنى أعتقد أن تسليم اليخت لن يكون قبل اواخر يناير
ولو أن الشركة تعتقد أن الأعمال ستتم فى ١٥ يناير .
وسيقوم طاقم اليخت حوالى ٧ يناير من الاسكندرية ليصل بسمر
١٤ هناك حيث أنه لا توجد محلات لاقامة هذه الافراد جميعها .
والامر مفروض .

اميرالى

عبدالله

تصريفى ١٩٥١/١٢/٢٤

Demande soumise au roi de la part du major général Galal Allouba pour approbation afin de permettre à l'un des ingénieurs en télécommunications de former les ingénieurs à bord du yacht, lors du voyage de retour de La Spezia à Alexandrie.





مخبرية الأبحاث

مذكره

للعرض الشريف -

أتشرف بأن أعرض على عتبات مولاي أعزه الله نتيجة التجربة الأولى لليخت الملكي

محروسه

قام ليخت صباح يوم 18/12/1951 الساعة الثامنة صباحا بظهر البحر وعاد للمينا في الساعة 1600 من نفس اليوم - وقد ظهرت عدة ملاحظات في الماكينات تقوم الشركة بأجرائها الآن . وحتى تتم هذه الأعمال سيحدد تاريخ لأجراء التجارب الأخرى .

كانت حمولة اليخت وقت التجربة 4200 طن وقد أجهت تجربة السرعة على مسافة الميسل على لغات مختلفة وكانت آخر سرعة قيست هي 1746 عقدة بعدد 142 لفة في الدقيقة - ثم زيدت سرعة الماكينات الى 154 لفة وقدر له هذه اللغات سرعة 189 عقدة (العقد ينسر على 18 عقدة) الا أنها لم تقاس فعلا على مسافة الميل وينتظر أن تصل أقصى سرعة للماكينات 160 لفة بعد ضبطها وينتظر من هذا 19 عقدة .

تلاحظ أننا التجربة أن صوت ماكينات التربين مسموع بالغرف الملكية السفلى وينتظر أن يخف هذا الصوت عند تكلمة تركيب البطانة العازلة للصوت بهذه الغرف . كما تلاحظ اهتزاز في الاسطح ببعض الأقسام باليخت عند المسير بسرعة 124 لفة أي 15 عقدة وقد تبين أن هذه هي السرعة ال Critical Speed وقد زال هذا الاهتزاز تماما دون هذه السرعة أو فوقها بخمسة لغات .

بعده



آثر شكره من الامل

بموجب الأمانة الملكية

مذكوره

للعرض الشريف ..

أشرف بإحاطة مولاي حفظه الله بأنه قد وصلني من شركة انسالدو اقتراح بحودة اليخت الطكى "مخروسة" الى ورش الشركة بجنوا قبل أنتهاء مدة الضمان ، وذلك لفك وضبط الماكينات الرئيسية ، وعمل الاصلاحات الخبير مرضيه للاتن ، وقد اى اصلاح نطلبه - وتستغرق هذه العطية حوالي الشهر .

وأى اقتح يا مولاي بسفر اليخت اذا أستخنى عنه فى اول أغسطس لأجراء الاعمال الاتيه ..

١ = فك وضبط التوربينات الرئيسية

٢ - تقوية فتحة الشوامى بالمؤنر

٣ - تخيير الصفارات

٤ - زيادة فتحات اساكل الجنب

٥ - تقوية بطاقورات الفلايك الصخيره لسحب لنش بدلا من فلوكة

٦ - تكلة الادوات التى لم تصل للاتن

٧ - درس موضوع الدخنه

٨ - درس موضوع تخيير نظام الجراج ، وعمل رسم للعرض الشريف ،

حتى يكون الجراج على وليس كما هو الاتن

٩ - تصلين او تخيير بلوف بخار الضمان (*Softly*)

فأذا حاز هذا قبولاً لدى مولاي سأجرى الترتيبات اللازمه

والأمير فـ فـ فـ ، ، امير البحر *بمولى علويه*

تحريراً فى ١٩٥٢/٦/١٩

Seconde page de la dernière note de service adressée au roi de la part du major général Galal Allouba au sujet de quelques travaux de réparation devant être effectués au yacht. Celle-ci date du 19 juin 1952, environ un mois avant l'abdication du roi le 26 juillet 1952.



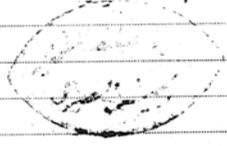
رسالة رقم ١٠٠٠

حضرة صاحب العزة اللواء البحري
مبارك بك علوية
قائد البحرية الملكية المصرية

من القيادة العامة للقوات المسلحة
إلى اللواء البحري جلال بك علوية قائد البحرية الملكية المصرية

عليكم الاجراء بالبحرية الملكية المصرية اليوم
السنه ١٩٥٢ لنتقل حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق
الاول الى خارج البلاد بعد تنازله عن العرش والعوده
بهذا البحت سلينا الى ميناء الاسكندرية مباشرة

مصدقيننا
القائد العام للقوات المسلحة
الملك فاروق
٢٦ يوليو ١٩٥٢



Ordre signé par le commandant en chef des Forces armées, le lieutenant général Mohamed Naguib, et adressé au major général Galal Allouba pour emmener le roi Farouk, suite à son abdication, en Italie à bord du yacht Mahroussa et ramener le yacht intact au port d'Alexandrie.



كشيف
بهيان الحاشية الذين رافقوا الملك السابق علي ظهر اليخت الملكي محروسه
وقادوا اليخت للاسكندرية

خليل كريد
حسين حسن محمد
ابراهيم جوييل
ابراهيم خليل

(ضباط)

عبد الرحمن التهامي حسين	صاغ صلي
الخيرب الحسيبي	يوزياشي
محمد بريا الدين باسسي	"
محمد مير حسن	" صلي
عبد الطعم جفيس	ملازم اول
حسين حسن حسني	" "

تحريراً برارالتين في ١٦٥٢/٨/٣

Liste des membres d'équipage du yacht qui ont accompagné le roi Farouk lors de son voyage vers l'Italie, suite à son abdication, et qui sont retournés à bord du yacht à Alexandrie.



كشوف
بمسان الحاشية ، الذين راتقوا الطوك السابق طر ، لاجر البخت " محروسه " ونزلوا في
نابولي ، بايذالها

سيمون تابوريسسا	علم اهل
جانيت ديمير	"
ان جامبوت	"
جورين بيسنار	"
فوليت طلسي	ندام
جوزي جيسارو	
پترو ديلا ندي	
ادوارد كافاتس	
يعقوب بندهار	
عابدين سليمان	
ريشع عبد الرحمن	
شاكرا دم	

تصويرا براسالتين في ١٩٥٢/٨/٣

Liste des personnes au service du roi qui l'ont accompagné lors de son voyage vers l'Italie, suite à son abdication, et débarqué avec lui à Naples.



