

Joseph Camaret

Joseph Camaret (1949-1972)



Cargo polyvalent à deux pont, type Delmas- Vieljeux avec teugue, château et dunette. Étrave inclinée, arrière croiseur.

Il fait partie d'une série de 4 navires de 7 300 tpl construits par les Chantier Penhoët de Saint-Nazaire, les *Frank Delmas* (1942), *Pierre Eugène de Caplane* et *Elima* (1 948).

Il porte le nom d'un Polytechnicien né à Nantes en 1889, entré à la Cie Delmas Vieljeux en 1919, où il devait rapidement devenir l'ingénieur en chef. Nommé en 1930 directeur général des Chantiers Navals Delmas- Vieljeux, Joseph Camaret s'attacha à en développer l'organisation et l'outillage. Il fournit, au cours des tristes années d'occupation, un effort considérable en vue de défendre les chantiers navals contre l'emprise allemande, et tandis qu'il apportait sa collaboration au Comité d'Organisation des Constructions Navales, il entreprit de "résister" avec courage et efficacité. Ce que fut alors son rôle est demeuré son secret, car de ce que son patriotisme ardent et réfléchi lui dictait de faire, il ne parlait pas. Ce n'est qu'après la Libération qu'il nous fut permis d'apprendre qu'inscrit au Groupe Alliance sous la rubrique Seastar, il fournissait, sous l'indicatif Z 751, des renseignements précieux sur les mouvements de navires de guerre allemands. Arrêté le 14 mars 1944 pour ses activités et pour avoir tenté d'aider deux ouvriers des chantiers navals recherchés par la Gestapo, il était transféré à la prison de Poitiers puis, successivement, à celles de Fresnes et Shirmeck. C'est de là qu'après 5 mois de captivité, il fut, dans la nuit du 1er au 2 septembre 1944, emmené sur le plateau du Struthof et exécuté. Tel était l'homme, qui tomba sous les balles allemandes pour avoir tenté d'accomplir, jusqu'à l'extrême limite, son devoir.

ORIGINES

Construit par la Société Anonyme des Ch. et Ateliers de Saint-Nazaire Penhoët sous le n° Z 10

Mis sur cale le 18-7-1941

Lancé le 24-9-1942

Pris en charge le 11 -8-1949 et placé sous les ordre du commandant Chassin

Baptisé le 29-8-1949 à 11 heures dans le port de Bordeaux, en présence de sa marraine, Mme Joseph Camaret, épouse de l'ingénieur en chef de La Cie Delmas- Vieljeux

Francisé le 19-6-1950

Classification : Bureau Véritas

DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Avant jumboïsation

| | |
|---------------------------|-----------------------|
| Longueur HT | 129,50 m |
| Longueur PP | 127,80 m |
| Largeur HM | 17,28 m |
| Creux au pont principal | 9,20 m |
| Tirant d'eau en charge | 7,24 m |
| Jauge Brute | 6152,69 tx |
| Jauge Nette | 3 582,07 tx |
| Port en lourd | 7123,00 t |
| Capacité cubique (balles) | 11 325 m ³ |

Après jumboïsation

| | |
|---------------------------|-----------------------|
| Longueur HT | 139,86 m |
| Longueur PP | 132,16 m |
| Largeur HM | 17,28 m |
| Creux au pont principal | 9,22 m |
| Tirant d'eau en charge | 7,24 m |
| Jauge Brute | 6785,18 tx |
| Jauge Nette | 4117,70 tx |
| Port en lourd | 8191,00 t |
| Capacité cubique (balles) | 12 700 m ³ |

Équipé de cinq cales (3 avant 2 arrière) avec panneaux métalliques automatiques, type MEGE, avec écoutilles aux dimensions suivantes :

| | |
|--------|------------------|
| Cale 1 | 8,70 m x 7,50 m |
| Cale 2 | 11,10 m x 7,50 m |
| Cale 3 | 4,40 m x 7,50 m |
| Cale 4 | 8,88 m x 7,50 m |
| Cale 5 | 10,36 m x 7,50 m |

Avant transformation, la cale 3 comporte un deep-tank pour le transport des huile de palme en vrac. Il est muni d'installations permettant le pompage et le réchauffage des huiles. Après jumboïsation, seules les dimensions des panneaux d'écoutes du pont principal et du shelter de la cale 3 ont été portées à : 14,80 m x 7,50 m. D'autre part, la partie avant des tanks à huiles de palme a été rétablie pour conserver le même volume

L'ensemble était desservi avant transformation par 14 mâts de charge de 5 tonnes, 4 de 10 tonnes et 2 bigues de 40 et 20 tonnes. Après ta jumboïsation, les bigues sont restées en place, seule la capacité des mâts de charge a été modifiée pour : 7 de 5 tonnes et 9 de 10 tonnes

PROPULSION

Assurée par un moteur diesel Burmeister & Wain type 8 62 VF 115, 8 cylindres, 2 temps, simple effet, à pistons fourreaux, placé au centre du navire.

Puissance : 4.280 CV actionnant une hélice à 130 t/mn.

Vitesse en service : 14 nœuds

L'énergie électrique est fournie par 4 groupes électrogènes auxiliaires à moteurs diesels B & W actionnant chacun une génératrice à courant continu de 100 kW.

Machine construite par le chantier constructeur en 1948.

EFFECTIFS

État-major et équipage 30 - passagers : 12

LIGNES DESSERVIES

Assure les trafics avec la COA et particulièrement le transport des bois. Il quitte Saint-Nazaire le 13 août 1949 pour son premier voyage commercial.

- 1942 : Lancé pour le compte des Allemands sous le nom de *Teneriffe*
- 11 août 1944 : sabordé par les allemands à Nantes
- 18 juillet 1945 : renfloué, reconstruit et achevé par les Ch. et Ateliers de Saint-Nazaire Penhoët, livré sous le nom de *Joseph Camaret*
- allongé de 10.36 m par les chantiers de La rochelle Pallice
- 30 octobre 1971 : désarmé à Marseille
- 17 janvier 1972 : vendu à Chypre, renommé *Elanthia*
- novembre 1972 : démolition en Chine à Whampo