

# Penlan



Cargo charbonnier self-trimmer à un pont avec gaillard, château et dunette. Étrave inclinée, arrière croiseur.

En 1938, l'Union Industrielle & Maritime entreprend de mettre sur pied un programme de renouvellement progressif de ses navires déjà anciens. C'est ainsi que sont mis au point les plans et spécifications d'un cargo charbonnier de 4.750 tpl en collaboration avec les Chantiers & Ateliers de Provence.

En cette même année, l'Union Industrielle & Maritime commande à Middlesbrough chez Smith's Dock C<sup>o</sup> Ltd un navire destiné à remplacer la série des Capitaines, construite en 1920 pour assurer les transports de pondéreux après la première Guerre mondiale. Le cargo chef de file, le *Capitaine Saint-Martin*, dont la livraison interviendra en avril 1939 par les chantiers britanniques, est un charbonnier self-trimmer de 5000 tonnes mû par une machine alternative et une turbine basse pression, d'une puissance de 1 600 CV lui assurant une vitesse en service de 11 nœuds. Sa grande capacité cubique lui permet de naviguer "à ses marques" avec les charbons les plus légers.

Il devait être le prototype d'une série de charbonniers projetée par l'UIM, mais qui sera interrompu par la guerre. Seul le *Paul de Rousiers* sera livré en novembre 1942 par les Ateliers & Chantiers de Provence, quelques jours seulement avant l'occupation des ports méditerranéens par les troupes allemandes.

D'une puissance légèrement supérieure à celle du Capitaine Saint-Martin et doté de quelques améliorations par rapport à son aîné, en particulier en ce qui concerne le confort de l'équipage, il servira de modèle aux navires qui seront commandés par l'État français pour la flotte de remplacement des pertes de guerre.

Dès octobre 1944, c'est-à-dire deux mois après la Libération de Paris, le secrétariat général à la Marine marchande (direction du Matériel naval) se préoccupe de mettre en exécution le programme de remplacement des unités charbonnières perdues. Les pourparlers engagés aboutissent, en juillet 1945, à une première commande de deux navires aux chantiers Smith's Dock à Middlesbrough.

En même temps, les Chantiers & Ateliers de Provence, durement touchés par la guerre, reprennent la construction du *Penvenan*, abandonnée pendant l'occupation.

Au cours du premier semestre 1946, commande est passée à l'arsenal de Brest, pour trois navires du même type: **Penlan** pour la Cie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest, **Rhuys** et **Quiberon** pour la Société Navale Delmas- Vieljeux.

Mais l'effort le plus important sera demandé au Canada où les représentants de la direction du matériel naval passent, après de longues discussions, commande de dix cargos de 4850 tpl, auxquels viendra s'ajouter ultérieurement le **Québec**.

Quelles que soient les qualités reconnues du Capitaine Saint-Martin, il ne pouvait cependant être question de ne pas tenir compte des progrès réalisés depuis 1939, ainsi que des enseignements de la guerre. De plus, les conditions d'exploitation s'étaient modifiées, les conceptions d'habitat s'étaient améliorées, et pendant que se discutaient les spécifications, se tenaient les conférences internationales de Copenhague et de Seattle. Donc, si les grandes lignes restaient les mêmes, des améliorations devaient toutefois être apportées.

D'une façon générale, les chantiers canadiens construisent les cargos qui leur ont été confiés sur les plans établis en France, c'est à-dire dérivés directement du *Paul de Rousiers*, tandis que les chantiers anglais modifient seulement les plans du *Capitaine Saint-Martin*, mais s'il y a une uniformité concernant la coque, entre les chantiers français et canadiens, il en va différemment pour les appareils propulsifs. Tous ces cargos ont été commandés avec la chauffe au charbon, mais au cours du premier semestre 1946, il est demandé à chaque chantier constructeur de modifier ses plans en vue de l'installation de la chauffe au mazout. La réalisation du programme de construction mise en place par la direction du Matériel naval, est sérieusement entravée par les conditions économiques et politiques que subissait chacun des pays concernés. Il en résulte des retards importants dans la réalisation du programme, qui sera toutefois achevé dans le courant de l'année 1948.

La plupart des navires seront destinés au transport des pondéreux, à l'exception des deux Delmas- Vieljeux, plus particulièrement utilisés en grumiers sur les lignes de la côte occidentale d'Afrique.

**PENLAN** : Construit par l'arsenal de Brest pour la Cie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest. Nantes Lancé le 21.02.1947

**PENVENAN** : Construit par les At. & Ch. de Provence pour la Cie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest. Nantes. Lancé le 01.06.1947. En service mai 1948

### Caractéristiques

Longueur HT	113,60 m
Longueur PP	108,58 m
Largeur HM	14,78 m
Creux sur quille	6,73 m
Tirant d'eau en charge	6,02 m
Jauge Brute	3.574 tx
Jauge Nette	1.815 tx
Port en lourd	4.854 tonnes
Capacité cubique (balles)	6.030 m <sup>3</sup>
(grains)	6.394 m <sup>3</sup>

**Propulsion :** Se compose d'un ensemble formé d'une machine alternative à triple expansion à trois cylindres et d'une turbine de récupération Götaverken, placée au centre du navire. L'appareil évaporatoire comprend 2 chaudières type Prudhom-Capus à tirage forcé, système Howden, timbrées à 18 kg. Machine construite par les Chantiers & Ateliers de Provence, à Port-de-Bouc

Puissance : 2.000 CV actionnant une hélice à 100 t/mn.

Vitesse en service : 11,5 nœuds.

L'électricité est fournie par 2 dynamos de 30 kW.