

Notice des s/s NIOBÉ et s/s DAPHNÉ
- Archives des Chantiers de Normandie - Grand-Quévilly-Rouen -

NIOBÉ



s/s NIOBÉ en réparations au début des années 1950

Description : coque acier. 1 pont, château central, self trimmers. 4 cales d'une capacité totale en balle de 3199 m³. 4 panneaux de dimension maximale de 10 x 7.30. 4 mâts de charge de 3 t., 4 de 5 t. Eau douce chaude et froide à disposition pour l'équipage. Vivres conservés dans une armoire frigorifique. Radio : Émetteur OH 100 w (C.R.M.). Motorisation : 1 machine à vapeur Alternative triple expansion, Ateliers et Chantiers de France, 1 200 Cv, 2 chaudières cylindriques timbrées à 15 kg. Chauffe au mazout, consommation : 14 tonnes, vitesse : 10 nœuds.

Dimensions : L = 90,35 ; la = 12 ; longueur entre les perpendiculaires = 85 m ; longueur hors tout = 90,35 m ; largeur = 12 m ; creux = 5.80 m ; tirant d'eau = 5.20 m ; poids lège = 1 480 tonnes ; port en lourd = 2 690 tonnes ; déplacement = 4 130 tonnes ; jauge brute = 2 009 tonneaux ; jauge nette = 1 030 tonneaux.

Historique : Commanditaire : Marine marchande française, Société Navale Caennaise, Caen. Date du marché : 26 avril 1939. Date de la pose de la quille sur cale : 23 décembre 1939, lancement : 16 février 1946, date des essais : 14 septembre 1946, date du départ : 14 septembre 1946 Série de quatre : NIOBE, DAPHNE, JUMIEGES, CAPITAINE-JEAN-DOLO. Bateau commandé en 1939. Le NIOBE, troisième du nom, est incendié sur la cale 4 des Chantiers de Normandie en juin 1940. Il est reconstruit à la Libération pour le compte de la Société Navale Caennaise et lancé en 1946. Par rapport au marché initial, il bénéficie de nouveaux aménagements qui améliorent le confort de l'équipage. Le cargo repasse aux Chantiers en 1951 pour une remise en état des machines et d'importants travaux d'entretien. Le 1er octobre 1965, il est revendu à Callitsis (Grèce) sous le nom de STAR OF PIREUS. Le cargo est revendu en 1968 à la Compania Maritima Cibia, de Panama-Le Pirée. Il est renommé CIBIA sous pavillon grec. L'ancien NIOBE est finalement vendu à des démolisseurs espagnols et arrive à Bilbao le 20 avril 1969 pour démolition.

DAPHNÉ



Lancement du DAPHNÉ

Description : Bateau de marchandises en vrac, coque acier. 1 pont, chateau central, self-trimmers. 4 cales d'une capacité totale en balle de 3199 m³. La cale IV est transformée en cuve à vin d'une capacité de 5003 Hl. 4 panneaux de dimension maximale de 10 x 7.30. 8 mâts de charge de 3 t. Radio : émetteur graphie OH 300 w (C.R.M.), émetteur phonie OH 50 w.

Motorisation : 1 machine à vapeur Alternative triple expansion, Ateliers et Chantiers de France, 1 200 Cv, 2 chaudières cylindriques timbrées à 15 kg. Chauffe au mazout, consommation : 14 tonnes, vitesse : 10 nœuds.

Dimensions : L = 90,35 ; la = 12 ; longueur entre les perpendiculaires = 85 m ; longueur hors tout = 90,35 m ; largeur = 12 m ; creux = 5.80 m ; tirant d'eau = 5.20 m ; poids lège = 1 480 tonnes ; port en lourd = 2 690 tonnes ; déplacement = 4 130 tonnes ; jauge brute = 2 002 tonneaux ; jauge nette = 1 017 tonneaux.

Historique : Commanditaire : Marine marchande française, Société Navale Caennaise, Caen. Date du marché : 26 avril 1939. Date de la pose de la quille sur cale : 6 mars 1940 - 17 avril 1946, lancement : 7 février 1947, date des essais : 17 juillet 1947,

date du départ : 17 juillet 1947

Série de quatre : NIOBE, DAPHNE, JUMIEGES, CAPITAINE-JEAN-DOLO.

Le DAPHNE, troisième du nom pour la S.N.C., fut commandé en 1939, mais seulement lancé en 1947. Il aura en effet eu le triste privilège d'être au montage trois fois ! Le bateau est endommagé à deux reprises sur la cale 3 (incendie de 1940 et dynamitage de 1944) avant d'être démonté et enfin achevé sur la cale n° 4. Les Chantiers profitent de ce délai pour transformer le navire, à la demande de l'armateur, afin de faire face à la pénurie de charbon. Les chaudières sont ainsi équipées pour la chauffe au mazout et le bateau, initialement charbonnier, devient transport de marchandises diverses (ses logements étant par ailleurs également améliorés par rapport aux termes du marché de 1939). Le DAPHNE, qui navigue aux couleurs de la S.N.C., subit une importante avarie fin 1948 (éperonnage ?) qui lui vaut un retour aux Chantiers pour réparations en janvier 1949. Le 31 mars 1967, il est revendu à Karies Shipping (Panama), gérée par Kalamotusis (Shipbroking) Ltd., de Londres et renommé PANDELIS sous pavillon grec. Le cargo est ensuite vendu à la société yougoslave Brodospas pour démolition et arrive à cet effet à Split le 28 mai 1968.

<https://www.normandie.fr/construction-navale>