

COLLEVILLE

Navire de type Marie-Louise, le Matelot-Huguen charbonnier à pont unique, est construit en 1921 par les ateliers de Construction navale (l'Arsenal) de Cherbourg, pour le compte du Gouvernement français. Longueur Hors tout: 81,30 m, largeur 12,00 m, pour un creux maximum de 7,00 m et un tirant d'eau de 6,00 m à pleine charge. Jauge brute 2012 tonneaux, portée en lourd 3100 tonnes, puissance 1200 CV, lui donnant une vitesse de 12 nœuds. Le Matelot-Huguen est livré en mars 1922 à la société Les Armateurs Français qui l'exploite au cabotage international, affecté au transport des pondéreux, en attendant un acquéreur.

Les Affréteurs Fécampoïis

En 1923, il est acquis par la Société Navale Fécampoïse (André Taurin), qui le rebaptise COLLEVILLE, du nom d'une commune voisine de Fécamp. Il est immatriculé au Havre, son port d'attache, où il est armé au cabotage international. Il va assurer des transports de charbon du Pays de Galles, pour approvisionner les ports français de la Manche, jusqu'à Rouen, d'Afrique du Nord et d'Italie.

Le capitaine au long cours fécampoïis Charles Balier le commande du 10 décembre 1925 au 4 février 1926. Ce même capitaine en reprend le commandement du 9 décembre 1926 au 19 janvier 1927, pour un voyage qui le conduit de Rouen à Bordeaux via Dunkerque.

Peu d'événements marquants marquent les navigations du COLLEVILLE entre la France, l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique et toujours l'Afrique du Nord. En mai 1930, les autorités maritimes et judiciaires sont avisées de la disparition de M. Honoré Rouxel, marin de la marine marchande, né à Saint-Brieuc le 17 décembre 1913, qui s'est embarqué le 14 octobre dernier (1929), à Anvers, sur le vapeur COLLEVILLE, de la Société Fécampoïse de Navigation et qui, depuis n'a plus donné de ses nouvelles. Toutes démarches et tentatives de recherches sont restées vaines.

Le 21 novembre 1931, le COLLEVILLE, qui avait quitté Bordeaux pour Cardiff avec un chargement de poteaux de mines a expédié un message radio demandant du secours. Il se trouvait à un mille environ de la Coubre avec une avarie de gouvernail et son étambot brisé. Le remorqueur de sauvetage Le Vent, l'a assisté le navire et remorqué à La Palice.

Société Navale Caennaise

En octobre 1935, le COLLEVILLE est vendu à la Société Navale Caennaise (anciennement Gaston Lamy & Cie), 19 quai Caffarelli, sur le bassin Saint-Pierre, à Caen. Il aura dorénavant pour port d'attache Caen, où il est armé au « tramping ».

Le 21 janvier 1937, dans la matinée, le vapeur COLLEVILLE, entrant à Saint-Malo, trouvait à 4.5 milles dans le nord du Cap Fréhel, le petit sloop Victor, du port de Portrieux en difficultés. Il lui passa une remorque et le ramena sur rade. Peu après, le Victor pouvait reprendre sa route.

En 1939, dès le début des hostilités la flotte de la S.N.C. est réquisitionnée par l'Amirauté. Le 24 avril 1943, il est réquisitionné (ou saisi) par les allemands, et prend le nom de Randazzo, armé par le gouvernement italien. Le 22 mars 1944, le Nimet-Allah, navire réquisitionné par les Allemands, sous le commandement du capitaine de corvette Sperber, prend la tête d'un convoi composé de sept escorteurs et un cargo, le COLLEVILLE, le convoyant de Nice à Marseille. Le COLLEVILLE est sabordé et coulé à l'entrée du bassin de remisage à Marseille en août 1944 sous le nom de Randa 220.

(Boutmenteux - Fécamp)