

LE GLENLEE (EX-GALATEA)



Tour du monde et retour à Glasgow

Section: [Argos](#)

Numéro de magazine: [#17](#)

ÉTÉ 2026

TEXT: Jack Tar

FOTO: Leslie Barrie / Wikimedia Commons

Le *Glenlee*, encore appelé *Galatea* par beaucoup, a été construit en 1896 dans un chantier naval de Glasgow, où il est actuellement visible. Pendant plus d'un siècle, il a été tour à tour navire marchand, navire-école, épave, et aujourd'hui navire-musée. Mais surtout, c'est l'un des plus beaux navires au monde. Pendant près de 60 ans, il a servi de navire-école à la Marine espagnole, dans l'ombre du *Juan Sebastián de Elcano*, qui l'a

remplacé alors qu'il était encore en service. Mais l'histoire de ce navire mérite d'être racontée.

La résistance de la marine à voile

Le *Glenlee* a été construit par le chantier naval Bay Yard de Port Glasgow comme voilier avec gréement de corvette ou brick à trois mâts en 1896. À quelques années de la fin du siècle et avec l'essor de la propulsion mécanique, la construction de voiliers en fer était la réponse à la provocation de la technologie. Un défi du point de vue des plus de 5 000 ans de navigation à voile face à la machine à vapeur. En d'autres termes, le vent, la propreté et le silence face au charbon, à la graisse et au bruit. D'une certaine manière, ce fut la dernière bataille des voiliers en fer qui résistaient à disparaître. On peut donc dire que, depuis sa construction, ce voilier à coque en fer transporta des marchandises, symbole de résistance de la voile face à la pression de la vapeur, une technologie qui mit fin à des milliers d'années de navigation à la voile.

Sa vie comme navire marchand fut la typique de ceux qualifiés avec mépris d'inutiles. Il fut le *Glenlee* puis l'*Islamount* sous pavillon britannique jusqu'en 1919. Il passa ensuite sous pavillon italien sous le nom de *Clarastella* et connut une nouvelle vie comme voilier à moteur équipés de deux moteurs diesel. Une série de circonstance l'emmena en Espagne où il intégra la Marine comme navire-école. Un autre voilier italien devait l'accompagner, mais cela ne put être en raison de son mauvais état. Il serait substitué, dans les années à suivre, par le *Juan Sebastián de Elcano*.

La voile sur les navires-école

Il convient de rappeler que par le passé, et aujourd'hui encore, on considérait les voiliers comme la véritable école de la mer, notamment pour les officiers, même pour ceux qui ne navigueraient jamais. La philosophie voulait que la navigation soit le terrain d'expérimentation par excellence, le lieu où un homme (et désormais une femme) se forgeait dans la lutte contre les éléments. Des valeurs telles que la responsabilité, le travail d'équipe, l'improvisation, la camaraderie, etc., s'y acquéraient coûte que coûte. Cette idée perdure, et c'est pourquoi de nombreuses marines à travers le monde conservent leurs navires-écoles. Certaines marines marchandes adoptent également cette philosophie.

Ainsi, à partir de 1925 (après les réparations et transformations nécessaires), le vieux *Glenlee* entra au service de la Marine espagnole sous le nom de *Galatea*, avec pour mission de servir d'école à différentes générations de cadets. Avant d'embarquer sur des navires modernes, ces derniers y acquéraient l'expérience de la navigation et forgeaient un *esprit de corps* à l'ancienne. Mais son rôle fut de courte durée, puisqu'en 1928, il fut remplacé par le *Juan Sebastián de Elcano* pour la tâche principale de formation des officiers. Le *Galatea* demeura une sorte de second, actif mais à un niveau secondaire. Il continua de naviguer, survécut à la Guerre civile espagnole et même à une tempête qui, le 3 octobre 1946, faillit le faire couler au large des Açores. Le vent le mit une nouvelle fois à l'épreuve en 1954 près de New York, mais il y échappa encore.

Le 15 décembre 1959, la Marine la retira du service actif et il fut amarré à l'arsenal de Ferrol pour servir d'école de manœuvre. Désormais inactif, il vieillit doucement jusqu'à son désarmement définitif en 1982. Cependant, la Marine hésita à ordonner sa démolition, compte tenu des protestations et de l'image négative que cela engendrait. Le navire fut pillé jour après jour, dévoré petit à petit par les ferrailleurs et les collectionneurs de souvenirs. De nombreux éléments se trouvent sans doute encore aujourd'hui dans des collections privées. On chercha à lui offrir un avenir digne de ce nom, comme musée ou exposition flottante. Il fut alors remorqué jusqu'à Séville, puis amarré dans le Guadalquivir, attendant sa fin. Mais lorsqu'il fut

décidé de le vendre aux enchères, le salut arriva : une institution britannique, le Clyde Maritime Trust de Glasgow.

Résurrection au-delà de la mer

En 1993, il fut remorqué jusqu'à Greenock, puis jusqu'à Glasgow. Là, le *Glenlee* fut restauré et transformé en musée flottant. Après quelques travaux préliminaires en cale sèche, un processus de restauration de six ans commença. Certains éléments, comme les mâts d'origine, furent importés d'Espagne. Les nouveaux propriétaires tentèrent de récupérer la figure de proue originale, toujours exposée à La Graña (Ferrol, La Corogne) et, n'y parvenant pas, commandèrent une réplique. La légende raconte que la Marine espagnole déclara que la figure de proue ne serait restituée qu'après la restitution de Gibraltar par les Britanniques. Vérité ou légende ? On peut tout croire. Le 6 juillet 1993, lors d'une cérémonie empreinte d'émotion, il retrouva son nom d'origine, *Glenlee*. Aujourd'hui, ce voilier est un véritable monument écossais et une attraction touristique sur les quais de Glasgow.

Au moment de la rédaction de ce texte, le navire fait l'objet de travaux de restauration du gréement. Si vous souhaitez le visiter, il peut être judicieux d'attendre la fin des travaux et que le navire retrouve sa splendeur d'antan. Vous trouverez plus d'informations sur le [site web](#).

À titre de curiosité, le Museu Marítim de Barcelona conserve quelques meubles de la cabine du commandant. Ils datent probablement des années 1940 ou 1950, et ils ont rejoint les collections en 1983. Et, naturellement, vous trouverez à la bibliothèque du musée quelques [publications très intéressantes sur cette embarcations](#) et les personnes qui y ont navigué.



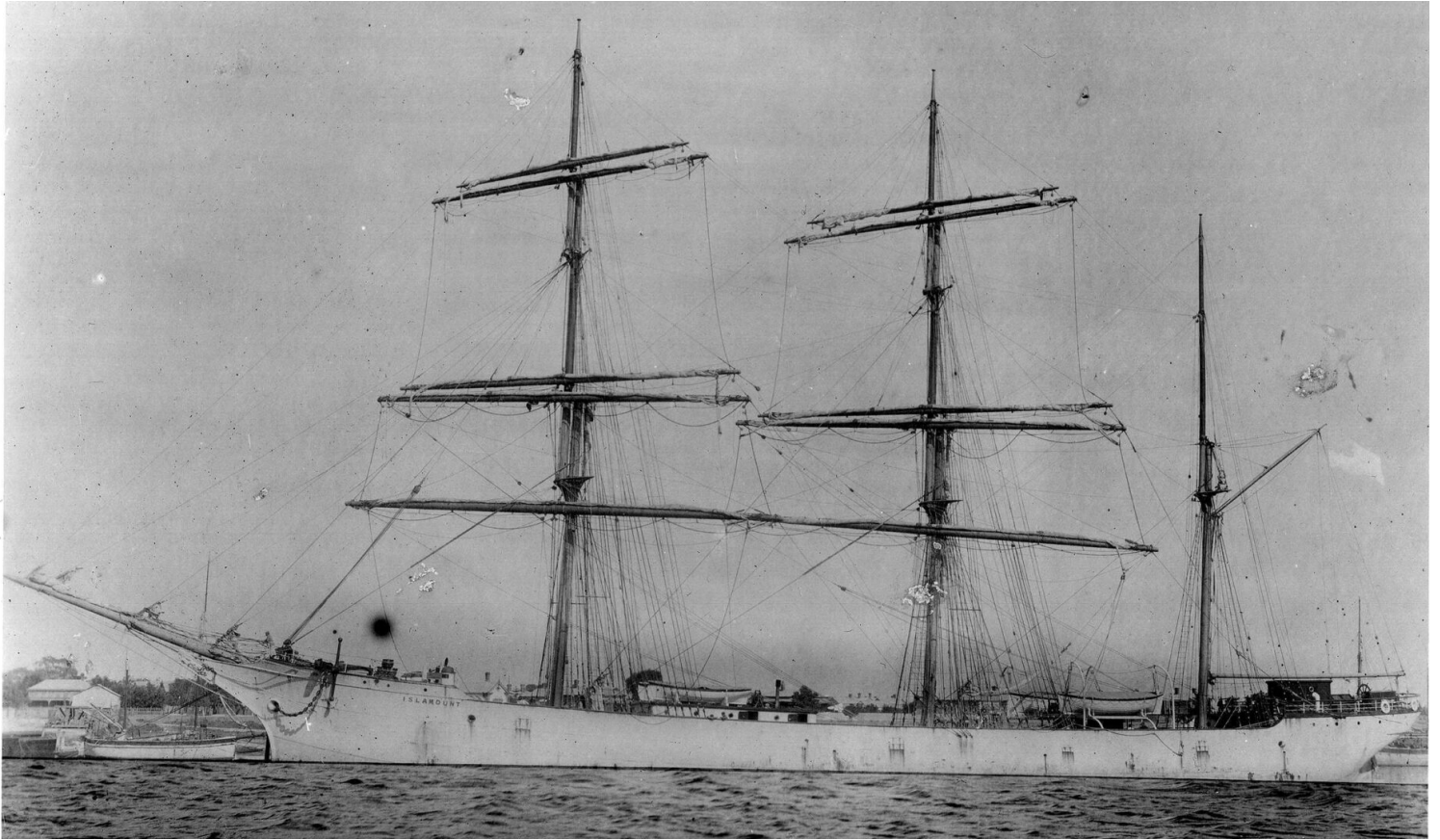
Le Glenlee remorqué jusqu'à Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable de The Tall Ship Glenlee.
Le Glenlee remorqué jusqu'à Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable de The Tall Ship Glenlee.



Le Glenlee entrant doucement dans le port de Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable Le Glenlee remorqué jusqu'à Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable de The Tall Ship Glenlee.
Le Glenlee entrant doucement dans le port de Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable Le Glenlee remorqué jusqu'à Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable de The Tall Ship Glenlee.



Le Glenlee remorqué jusqu'à Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable Le Glenlee entrant doucement dans le port de Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable Le Glenlee remorqué jusqu'à Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable de The Tall Ship Glenlee.
Le Glenlee remorqué jusqu'à Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable Le Glenlee entrant doucement dans le port de Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable Le Glenlee remorqué jusqu'à Greenock. 1993. Photo : Hamish Hardie, responsable de The Tall Ship Glenlee.



Le *Glenlee* quand il naviguait avec le nom d'*Islamount*, sous pavillon britannique, entre 1898 et 1919. Photo : Wikimedia Commons.

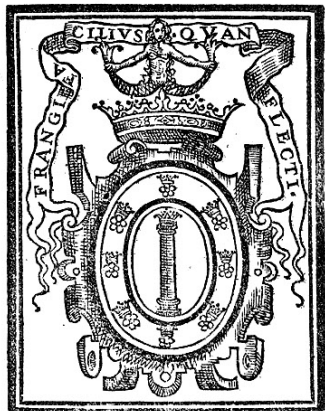
Une œuvre de Cervantès

Galatée est un roman de Miguel de Cervantes, publié en 1585. Il s'agit de la première partie d'une œuvre inachevée, l'auteur étant décédé avant de pouvoir la terminer. De ce fait, l'intrigue est interrompue brutalement. C'est une œuvre pastorale, très en vogue à l'époque, aux multiples intrigues. La principale met en scène deux bergers, Élicio et Erastro, amoureux de Galatée, une bergère d'une grande beauté, mais aussi vertueuse, intelligente et généreuse. D'esprit libre, elle se dérobe aux avances de ses prétendants. Il faut rappeler que Cervantes aimait et admirait les femmes, et il les dépeint avec une grande modernité : actives, lectrices, dotées d'une personnalité affirmée, elles respirent la liberté et l'indépendance. Ce sont des femmes de caractère, dynamiques et avisées. On pourrait dire qu'elles étaient des femmes émancipées *avant l'heure*.

D'ailleurs, la figure de proue du navire ne représente pas la bergère, mais est une réplique de la figure de proue originale et représente une jeune Écossaise, Mary Doll. La figure de proue originale est conservée au Musée naval de Ferrol.

PRIMERA PARTE
DE LA GALATEA,
DIVIDIDA EN SEYS LIBROS.
Cópuesta por Miguel de Ceruantes.

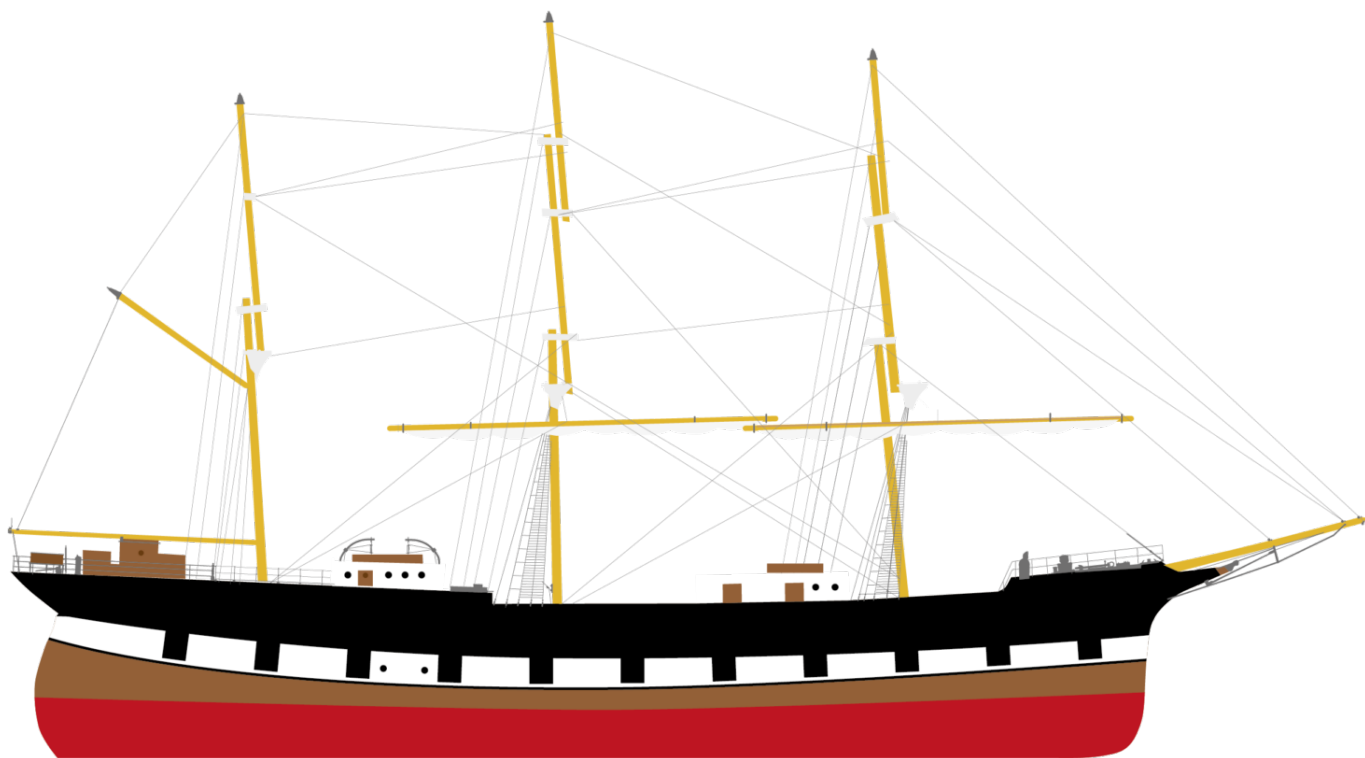
*Dirigida al Illustrisísi. señor Ascanio Colona Abad de
sancta Sofia.*



CON PRIVILEGIO.
Impressa en Alcalá por Iuan Graçian.

Año de 1585.

A costa de Blas de Robles mercader de libros.



Coupe latérale du Glenlee. Infographie : Carles Xavierre.

Fiche technique

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Type : navire en acier à trois mâts

Constructeur : Anderson Rodger, Bay Yard, Port Glasgow, Écosse

Propriétaire d'origine : Archibald Sterling & Company de Glasgow

Pose de la quille : juin 1896 (estimation)

Mise à l'eau : 3 décembre 1896

DIMENSIONS

Longueur totale : 94,7 m

Largeur : 11,43 m

Tirant d'eau maximal : 6,37 m

TONNAGE ET POIDS

Déplacement en charge : 3 367 tonnes (3 421 tonnes métriques)

Tonnage brut : 1 613 tonnes

MÂTURE

Mât de misaine : 52,3 m

Grand-mât : 52,5 m

Grand-vergue : 25,5 m

Mât d'artimon : 44,5 m