

# PHRYNÉ, PSYCHÉ, GALATÉE

Tout commence par une recherche dans la presse généraliste ou maritime de traces d'actualités ayant pu intéresser les navires de la Caennaise ou plus généralement la Marine marchande française, afin d'y trouver la matière pour rédiger un texte à éditer dans le bulletin.

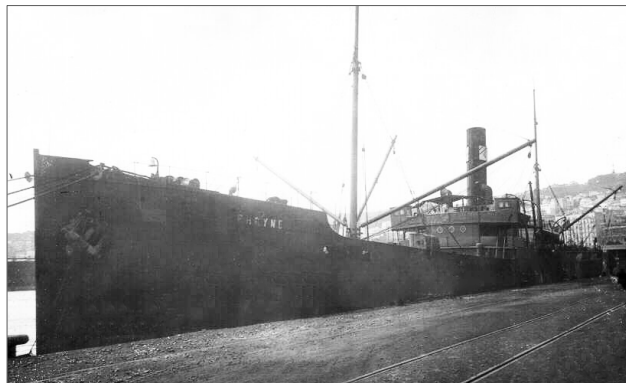
Pour cela, quel meilleur moyen que d'interroger dans les collections de la BNF les anciens numéros des journaux, tels ceux de LA CROIX DES MARINS<sup>1)</sup> ou d'autres ?

Comme celui du 8 décembre 1929, paru dans le quotidien parisien l'OEUVRE, où l'on peut lire sur les ravages d'une grosse tempête d'hiver et le récit d'un sauvetage :

« Lorient, 7 décembre. – En pleine nuit, au milieu de la tourmente, le chalutier GERMON, de Lorient, avec 14 hommes d'équipage à bord, est parti à la dérive à 10 milles de Groix. Le steamer PHRYNÉ, de 5.000 tonnes, de La Rochelle, n'a pu réussir à le prendre en remorque jusqu'à Lorient qu'au prix d'efforts des plus périlleux. »

PHRYNÉ, oui, mais, il porte 5.000 tonnes, il est immatriculé à La Rochelle. Ce ne peut pas être le « Caennais ».

À quel autre armement français appartient-il donc ?



LE S/S PHRYNÉ de l'armement LE QUELLEC

Une remise en service du « *moteur de recherche* » et c'est le constat qu'il existait au début du XX<sup>e</sup> siècle une compagnie du nom d'AC Le Quellec & Cie, qui armait à Bordeaux et Alger des navires, qui portaient les noms de : **PHRYNÉ, CIRCÉ, DIONÉE, LACMÉ, PSYCHÉ, GALATÉE**, des homonymes, ou presque, de ceux de la Caennaise.

De quoi attiser la curiosité et inciter à se pencher un peu plus sur l'origine de cet armement, sur son histoire, sur ses navires.

Des « *cousins* » des nôtres.

## UN LE QUELLEC, CAPITAINE AU LONG-COURS

C'est le 1<sup>er</sup> octobre 1834, qu'apparaît pour la première fois, du côté de Bordeaux, un Le Quellec. Il est cité dans dans la presse locale sur l'avis de partance du trois-mâts **NAPO-LÉON-LE-GRAND**, à destination de Valparaiso et Lima ; un beau « *clipper* » de 350 tonneaux, doublé, cloué, chevillé en cuivre. Son armateur, M. J. Changeur-Monneron, fait valoir son confort, sa grande marche. Il est commandé par le capitaine Pierre (C.) Le Quellec, un marin qui est dit capable et de



Le Cap Horn, du temps de la voile. Une vieille photo

1. Édition particulière du journal LA CROIX, destinée au monde maritime. C'est au début du siècle un journal conservateur, furieusement antisémite.

grande expérience ; il navigue depuis de nombreuses années.

Trois ans plus tard, le 10 août 1837, c'est au tour du *Le Publicateur* - le journal d'annonces de Bordeaux et de la Gironde -, de le mentionner ; cette fois comme maître à bord de **LA BONNE CLÉMENCE**, consigné chez Buxo & Santa Coloma. Il prendra du fret et des passagers jusqu'à fin septembre à destination de Valparaiso et tous les ports intermédiaires jusqu'à Lima.

L'Annuaire Général de la Gironde, du 1<sup>er</sup> janvier 1838, le classe dans la liste des capitaines de navires inscrits au port de Bordeaux. Il réside rue Capdeville, dans le quartier de Saint-Seurin, derrière les Quinconces.

Son nom revient enfin dans la rubrique portuaire d'un numéro du *Courrier Français* de 1840 ; il commande le trois-mâts **LA BONNE ESPÉRANCE**, arrivant de Valparaiso,

ayant à son bord les passagers naufragés de l'**ORIENTAL**, cap. Lucas.

Ce doit être un capitaine fortuné<sup>1)</sup>, heureux en affaires. Le *Publicateur*, déjà cité, mentionne que le **REINE-ROSE**, arrivé le 15 mai 1837, venant de Valparaiso d'où il a appareillé le 10 février, a à son bord pour M. Lequellec une caisse de soieries, sept paquets de salsepareille<sup>2)</sup>, une caisse contenant des objets en or et deux kilos et demi d'argent.

Enfin, le 4 août 1843, Le *Mémorial des Pyrénées*, cite un M. Lequellec, capitaine au long cours, originaire des Côtes-du-Nord, dans le nombre des curistes présents aux eaux de Barèges. C'est le signe, sinon d'une grande richesse, au moins d'une belle aisance matérielle.

## UN BRETON DE TRÉGUIER

Des recherches menées par Jean Marie Cousin sur les sites de généalogie, puis quelques recoupements pour vérifier leurs résultats, nous disent que Pierre (C) Le Quellec est né à Tréguier, le 31 mars 1799.

Il s'y marie le 3 juin 1824 avec une D<sup>elle</sup> Anne Dorset. L'acte de mariage précise dans la ligne profession du mari qu'il est

marin ; on note au premier rang des témoins un Jean Le Moullec, capitaine au long cours.

De ce mariage naissent dans la même ville, en 1825 et 1826, deux garçons : Alexandre Casimir (AC)<sup>3)</sup> et Louis (L) ; nous en reparlerons plus loin.

## ANTOINE-DOMINIQUE (AD) BORDES

Il y a un certain temps que le capitaine Pierre (C) Le Quellec navigue à destination des mers du Sud, de Valparaiso, quand un tout jeune homme de 18 ans, Antoine Dominique (AD) Bordes, part en 1840 pour s'y établir comme agent maritime.

Tous les deux de Bordeaux, il est très raisonnable de penser qu'à Valparaiso, comme Français et Bordelais, leurs chemins se croisent, puis, qu'ils font des affaires ensemble ; ce ne serait que dans la recherche de fret de retour. Puis la confiance venue,

qu'ils aient travaillé ensemble, la main dans la main.

L'expérience du capitaine confirmé, ses conseils, ont-ils joué dans le succès de l'établissement du jeune (AD) Bordes ? C'est possible ! Puisque, il est dit par celui-ci que (C.) Le Quellec fut son mentor.

La connivence entre les deux hommes devient si grande qu'elle les conduit au projet commun de faire germer une société de commerce et d'armement maritime dans laquelle Pierre (C) Le Quellec dirigera la

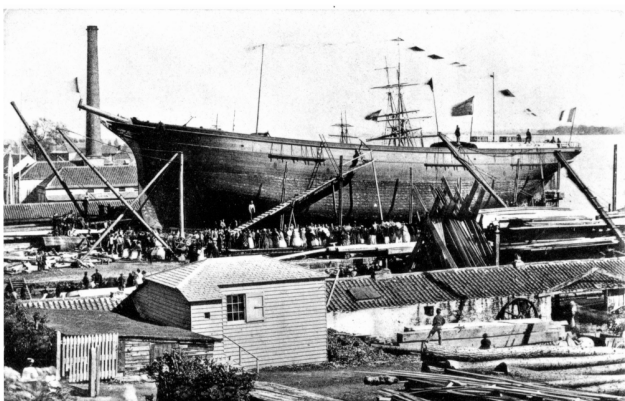
1. À l'époque le capitaine était fortement intéressé financièrement dans les résultats du voyage. Une fois quitté l'Europe, à priori dans les mers lointaines, il devenait autant commerçant que capitaine. Il devait bien vendre la marchandise qu'il avait à bord et savoir trouver celle qu'il rapportera à son port d'attache ;
2. Plante aux vertus médicinales : sudorifiques, dépuratives, traitant les maladies de la peau et autres, originaire du Mexique et de l'Amérique centrale ;
3. C'est par ces initiales qu'ils sont souvent distingués dans la presse, quand ils le sont.

branche bordelaise de négoce maritime et Antoine Dominique (AC) Bordes développera le côté chilien.

L'entente est si profonde qu'elle tiendra sans une faille, tant que vivra Pierre (C) Le Quellec.

## DE CAPITAINE, À NÉGOCIANT-ARMATEUR

Il semble que la phase finale du travail en commun du capitaine-négociant et de l'agent maritime dans un port du Chili, aboutissant à la création d'une compagnie unie de négoce et d'armement maritime, s'est inscrite dans les petites années séparant



Lancement du clipper BLÉVILLE, en 1867, aux chantiers Lucien Arman, à Bordeaux,

Ils étaient renommés pour la qualité de leurs constructions, rivalisant avec les clippers américains. Cela était dû au mode de construction : coque en bois sur charpente en fer.

Le BRAVE LOURMEL, trois mâts, vient du même chantier.

1843 et 1847.

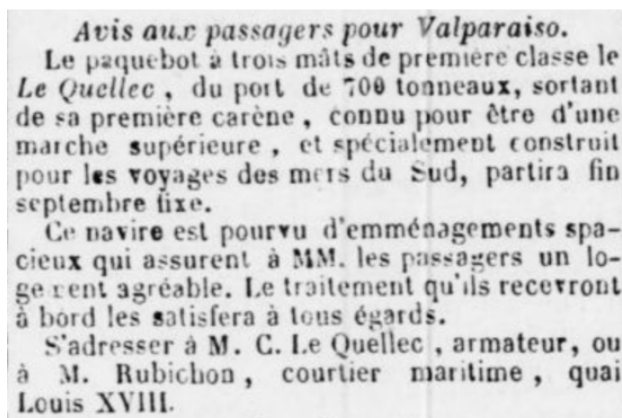
C'est ce que peut confirmer le Mémorial Bordelais. Il mentionne dans son numéro, du 7 janvier 1846, que le **JULES CÉSAR**, cap. Blay, armateur Schröder & Cie, arrivant sur rade de Bordeaux, en provenance de Bahia, a à son bord 464 barres de cuivre destinées à Le Quellec. Par celui du 12 mai 1846, que la **JEUNE-GABRIELLE**, cap. Challot, venant de Rio de Janeiro, débarquera pour le même Le Quellec 464 balles de cuirs salés et 1.668 cornes de bœuf. C'est la confirmation que (C) Le Quellec est déjà bien installé dans le négoce ou pour le moins dans la consignation de navires sur la place de Bordeaux.

Puis, c'est l'annonce, le 1<sup>er</sup> juillet 1848, de

l'arrivée au Havre du trois-mâts **LE QUELLEC**, cap. Le Gonidec, en provenance de Valparaiso, ayant à bord un chargement d'huile de baleine, de cuivre, au terme d'une traversée de 109 jours. De négociant Pierre (C.) Le Quellec, Il est devenu définitivement armateur.

Cette mutation est intégralement confirmée par l'avis publié dans le journal La Presse du 22 mars 1949 :

« Le VALPARAISO.- En partance à Bordeaux pour la Californie (San Francisco), touchant à Valparaiso, le superbe paquebot neuf à trois-mâts, de 700 tonneaux, le VALPARAISO, partira irrévocablement le 5 avril prochain fixe, sous le commandement du cap. V. Le Gonidec - S'adresser pour le passage, à Paris, chez M. J.-M. Croizat, 42. rue Moslay à Bordeaux, chez M. Le Quellec, ar-



Avis de partance du LE QUELLEC pour Valparaiso paraissant dans la presse : LE MÉMORIAL BORDELAIS, en 1851.

mateur. »

En même temps qu'il creuse sa place d'armateur bordelais, on s'aperçoit que Pierre (C.) Le Quellec s'implique abondamment dans la vie publique de ce port. En 1848, il signe une pétition en faveur d'Adolphe Thiers, pour le soutenir dans sa tentative à

1. Année de construction, port en lourd.

son élection au siège de député de la Gironde.

En 1856, sept ans après la première mention de (C) Le Quellec - armateur, dans la presse, l'Annuaire Général du Commerce et de l'Industrie de la Ville de Bordeaux ne mentionne pas moins de dix trois-mâts dans la liste des navires armés pour son compte, qu'il destine pour la ligne de Bordeaux à destination de Valparaiso, Los Intermedios et Lima. Ce sont : **LE QUELLEC** (1847, 433 t)<sup>1)</sup>, **VALPARAISO** (1848, 475 t), **UNION** (1848, 475 t), **PERSÉVÉRANCE** (1855, 709 t), **ANITA** (1856, 911 t), **CHILI** (1856, 1277 t), **EUGÉNIE** (1856, 910 t), **SAINT-VINCENT DE PAUL** (1856, 984 t), **MAPUTÉO 1<sup>er</sup>** (1857, 401 t), **VICTORINE** (1858, 1621 t).

Ces voiliers ne se contentent pas de charger des marchandises, mais prennent aussi des passagers. Exemple :

« *L'ANITA, de 1.300 tjb, en partance de Bordeaux, le 15 août 1856 pour Valparaiso ; les armateurs MM. Le Quellec et Bordes, disent y disposer de magnifiques emménagements pour des passagers de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe.* »

En 1857, Antoine Dominique (AD) Bordes revient en France pour se marier avec une Demoiselle Möser, fille d'un négociant de Besançon. Le marié choisit Pierre (C) Le

Quellec comme premier témoin, le second est Louis Ballande<sup>1)</sup> ; les deux se déclarant comme négociants à Bordeaux. Cette présence au mariage indique bien et confirme le lien très fort qui unit les deux hommes .

(AD) Bordes repart au Chili non sans avoir ouvert une agence à Paris et y avoir mis à la tête Henri Bordes<sup>2)</sup>, un neveu par son frère Antoine, un marchand de grains de Bordeaux.

La même année, Alexandre (AC) Le Quellec, le fils aîné, interrompt une prometteuse carrière d'officier de Marine pour rejoindre son père dans le négoce familial. Son frère Louis fera de même.

Ils sont nommés co-directeurs de la compagnie à côté d'Henri Bordes.

Pierre (C) Le Quellec décède en 1860.

À sa mort, il laisse une flotte de navires en pleine propriété, au tonnage non négligeable.

En effet le Bulletin des Contributions de Bordeaux, de 1860, signifie à Alexandre-Casimir (AC) Le Quellec, qu'il est dûment assujéti comme associé de son père en nom collectif au demi-droit sur 8.750 tonneaux ; le tonnage des navires que possède Pierre (C) Le Quellec en toute propriété.

## UN TANDEM, QUI NE VA PAS PERDURER

Le lien qui unissait Pierre (C.) Le Quellec et B o r d e s était si fort, qu'il était ingeable en vis-à-vis aux deux hommes de leur vivant, même s'ils avaient des différences sur leur façon d'envisager le commerce maritime.



A.D. Bordes

Après la mort du premier, l'association n'est plus la même. Les Le Quellec, comme des Bordelais qu'ils sont devenus, voient le commerce maritime en négociants, comme une pratique de traite basée principalement sur l'exportation des vins, du Cognac, d'objets manufacturés fabriqués en France et l'importation de produits « coloniaux » comme le café, le cacao, le sucre, et exotiques, comme les cuirs, le bois de santal, l'indigo..

Pour AD Bordes, le développement de la ligne du Pacifique Sud, après 1850-1860, va

1. Louis Ballande est un des très grands négociants de Bordeaux. Très actif dans les possessions d'outre-mer, en particulier dans le Pacifique. Il est à l'origine de la société Le Nickel en Nouvelle-Calédonie ;

2. Il est connu comme étant un très grand collectionneur, possédant une très belle bibliothèque ;
3. Cela consiste pour l'armateur - souvent négociant - à charger le navire dans le port de départ de marchandises : à Bordeaux principalement des vins et des alcools, pour les mers lointaines. À charge pour le capitaine, les représentants du négociant-armateur de les vendre au meilleur prix, les échanger contre des produits coloniaux : café, épices, matières précieuses, qu'il pourra vendre au retour du navire. Les voyages pouvaient être très longs.

reposer simplement et uniquement sur l'accroissement de l'exportation de ses richesses : d'abord le guano, puis les nitrates, vers L'Europe.

La traite ne faisant que diminuer. Pour écourter les voyages, il faut que la traversée « *southbound* » devienne la plus brève qu'il est possible, le navire bien chargé avec du charbon anglais, faisant autant fonction de lest, que de fret accessoire.

C'est la fin du concept du « *voyage à la grosse aventure* »<sup>3)</sup> contre la vision de l'armateur moderne qui s'intéresse essentiellement au transport optimisé d'un type déter-

miné de marchandise, pour lequel il cherche à tirer le meilleur parti d'un certain type de navire.

Pour marquer la rupture (AD) Bordes quitte Bordeaux pour s'intéresser aux ports du Nord : d'abord à celui de Dunkerque.

(AD) Bordes revient en France en 1868.

Pendant son séjour, le divorce entre les deux familles est acté très rapidement ; il faut moins de trois mois pour partager et liquider les actifs.

On estime que les Le Quellec ont pu recevoir en valeurs : navires, biens, etc, l'équivalent de quatre millions de francs.

## ANGE-CASIMIR (AC) ET LOUIS (L) LE QUELLEC

Après la séparation Le Quellec - (AD) Bordes, les deux frères Le Quellec, Ange-Casimir (AC) et Louis (L), vont travailler chacun de leur côté.

Retracer leur parcours particulier de négociant-armateur, dans la vingtaine d'années 1870-1890, n'est pas aisé ; ils sont désignés presque toujours sous le seul patronyme de « *Le Quellec* » ou « *Lequellec* ». Ce n'est que par les zones qu'ils fréquentent qu'on peut essayer de les distinguer.

Ange-Casimir (AC) Le Quellec arme et s'intéresse d'abord au Pacifique sud, l'Océanie et plus loin,

On peut le constater par exemple par la présence dans les pages du *Messenger de Tahiti*, sur la liste des navires présents sur rade de Tahiti, le 19 avril 1877, puis sortis le 26, du trois-mâts français **LE QUELLEC**, cap. Toanin, 433 tonneaux, 21 hommes d'équipage. Il venait de Valparaiso par les Gambiers, en 33 jours, avec diverses marchandises et retournait sur Bordeaux, en repassant par les Gambiers.

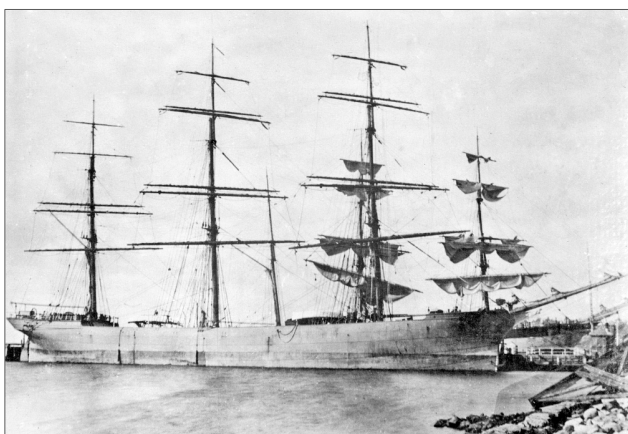
Ce qui est plaisant, c'est de lire dans le même journal, dans la colonne adjacente aux nouvelles maritimes, les droits d'entrée qui sont applicables à un certain nombre de marchandises importées dans la colonie. On y trouve à côté des assiettes en faïence, les crayons fins, le noir à souliers (cirage), les fils de coton fin à coudre et enfin le tabac à fu-

Présence de Dreyfus en Amérique du Sud

mer dit caporal. C'est-à-dire le fond des marchandises, genre pacotille, importées par les voiliers.

Autre signe de l'intérêt (AC) Le Quelled pour la zone du Pacifique et de l'Océanie, un entrefilet qui paraît dans le Bulletin de la Société académique de Brest, de janvier 1870. Il annonce le départ de M. De Kerbernarht et de sa famille sur le **TUBALCAIN**, pour se rendre à Taïti, où il va représenter la Maison Le Quelled de Bordeaux.

Enfin, pour bien comprendre le rôle économique que tiennent les négociants-armateurs dans le commerce ultramarin de leur port d'attache, il faut lire l'inventaire des marchandises débarquées à Saïgon en avril 1881 du **CASIMIR LE QUELLEC**, arrivant de Bordeaux. Il liste :



Le **CIRCÉ** (1885), trois mâts carré, à sec de toile, on voit ainsi les détails de sa mâture, en particulier les huniers volants

« 1.271 fûts et 675 caisses de vin, 340 caisses de Cognac, 150 caisses d'absinthe, 250 caisses de bitter, 240 caisses de liqueurs, 30 caisses de sirops, 27 caisses de Champagne ..., 1 caisse de fusils ..., 14 caisses de quincaillerie ..., 40 fûts de coaltar ..., 10 caisses de sucre. »

Le navire est affrété ensuite pour se rendre sur Cebu.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1885, on en voit encore la confirmation dans un petit encadré inséré dans l'Annuaire de la Marine de Commerce française l'annonce des départs réguliers de Bordeaux de ses navires, sur Valparaiso et les Intermedios.

Ses voiliers. Il y a d'abord le **BLANCHE-ET-**

**LOUISE** (Trois-mâts barque, 1868, 591 tjb), le **VALENTINE-ET-HÉLÈNE** (Trois-mâts barque, 1870, 660 tjb) ; puis ceux dont les noms nous paraissent plus familiers à nos oreilles : **PSYCHÉ** (Trois-mâts barque, 1877, 1005 tjb), **GALATHÉE** (Trois-mâts, 1884, 1651 tjb), **CIRCÉ** (Trois-mâts carré, 1885, xxx), **ASTRÉE** (Trois-mâts, 1890, 2142 tjb). Et pour finir le **DANAÉ** - ex. **JAMES HOLT** - (Trois-mâts carré transformé en barque, 1890, 721 tjb), qui sera vendu à l'armateur italien Di Bosco en 1897. Ils sont construits, pour la plupart, dans les chantiers écossais Alexander Stephen & sons de la Clyde.

Certains ont une fin tragique, comme le **PSYCHÉ** qui sombre en 1901 du côté des Açores, ou l'**ASTRÉE** qui est abandonné la même année, sa cargaison de charbon en feu, alors qu'il fait route de la Tyne sur Valparaiso.

Enfin l'un se distingue par une longue carrière, très agitée sur la fin.

On est en 1942, le **CIRCÉ** - souvenons-nous qu'il a été lancé en 1885, 57 ans auparavant - navigue sous le pavillon panaméen, après avoir porté le norvégien et le chilien. Il fait route d'Aden sur l'Afrique du Sud, lorsqu'il rencontre un cyclone. Désarmé, n'osant pas utiliser sa radio pour appeler des secours, par peur d'être attaqué et coulé par des croiseurs ou sous-marins japonais, il dérive pendant des semaines, avant d'échouer du côté de Sumatra. Lorsqu'il peut être secouru, on déplore à bord trois morts et de nombreux malades. Il finira sa vie en 1948 dans un chantier de démolition de Gênes, après avoir navigué 63 ans.

Qu'est-ce qui a conduit Ange-Casimir (AC) Le Quelled à choisir à partir de 1877, pour ses navires, les noms d'**ASTRÉE**, de **PSYCHÉ**, **GALATHÉE** ? Peut-être le souvenir de son embarquement sur la frégate **ASTRÉE** de la « Royale », pour son tour du monde lorsqu'il était « midship » ou sur la **PSYCHÉ**, quand il était enseigne de vaisseau ?

Au cours des années le Breton (AC) Le Quelled, est devenu un parfait « Bordelais » ; il est marié depuis 1853 avec une Demoiselle Marie Sophie Dalléas, fille d'un riche consignataire de navires et négociant à Bordeaux.

Comme tout bon bourgeois de cette ville, il est le propriétaire d'un « *petit château* » : le « *Sans-Souci* », un vignoble qui produit 30 pièces d'un honnête bordeaux VDQS. Nous verrons que ces derniers mots auront de l'importance dans la destinée de l'armateur AC Le Quellec dans les toutes prochaines années.

Ajoutons enfin qu'un seul garçon : Joseph, est mentionné dans sa descendance.

Louis (L) Le Quellec va vers l'Amérique centrale, le Costa Rica en particulier, où il commerce dans l'export du café et du bois jaune.

L'ANNUAIRE DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE, dans sa publication du 1<sup>er</sup> janvier 1885 dit qu'il arme au moins deux trois-mâts barque :

- **COSTA-RICA**, cap. Coussot, 449 t, Bordeaux, indicatif HTDB ;

- **COURRIER DU PACIFIQUE**, cap Avêque, 730 t, Bordeaux, indicatif HTLC ;

Il semble qu'il ait voulu participer également au transport des ouvriers indiens, « *volontaires* » pour venir travailler aux Antilles ; c'est une opération destinée à pallier l'insuffisance de la main-d'oeuvre locale servile, après la disparition de l'esclavage.

Il apparaît aussi comme le propriétaire de la marque « *Rhum Saint-Louis* ».

Il siège à la mairie de Bordeaux, comme maire adjoint où il siège dans les rangs « *conservateurs sociaux* » : vigueur du pouvoir central, liberté du droit individuel, réformes démocratiques.

---

## DU CHILI, LA VOILE, À L'ALGÉRIE ET À LA VAPEUR

Des situations, des faits, vont se produire dans la fin du XIX<sup>e</sup> siècle qui vont pousser (AC) Le Quellec à se désengager du Chili et des mers du Sud et trouver une nouvelle voie..

Ce sont d'une part :

- Les troubles intérieurs au Chili, après sa guerre - dite du Pacifique (1879-1883) - contre la Bolivie et le Pérou pour s'assurer de leurs gisements de nitrates. Ils ont pour conséquence principale la mainmise des Anglais sur son commerce d'importation ;

- Les infestations par le phylloxéra du vignoble bordelais (1875-1892). La production devient inexistante, les exportations sont mises à mal.

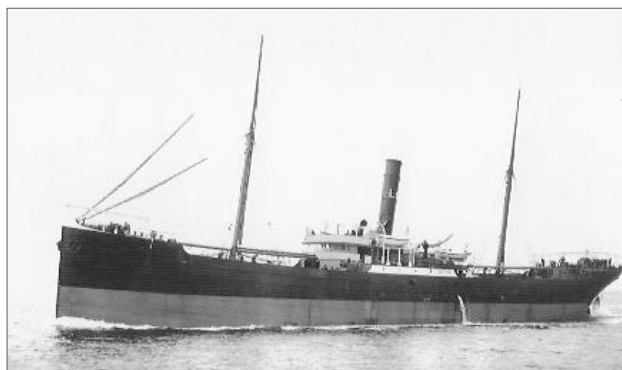
D'autre part :

- L'expansion du vignoble algérien peu touché par les maladies. Ses vins, à fort degré d'alcool, viennent remplacer les vins du midi, jusqu'à là indispensables pour le coupage des vins de table de Bordeaux ;

- La conversion de la navigation commerciale, de la voile à la vapeur.

Cette nouvelle voie, se matérialise par l'ouverture d'une ligne de vapeurs entre Rouen et l'Algérie, avec comme raison principale

l'importation des vins algériens, d'Alger et Oran principalement.



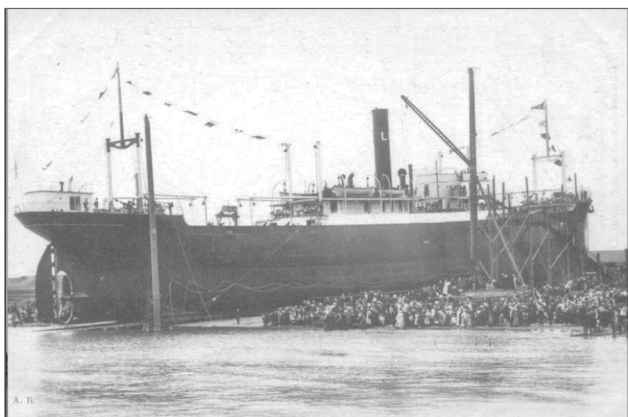
Le S: S LAKMÉ

Ainsi, vont être construits et lancés en deux vagues dix cargos à vapeur, dont la principale caractéristique est leur capacité de transport de fûts de vin.

La première, les navires construits entre 1895 et 1898 dans les chantiers de la Tyne - Swan & Hunter, écossais - Alexander Stephen & Sons Ltd ou de Sunderland John Blumer Co (JB co), comprend : le **DIONÉE** (1894, Alexander Stephen & Sons Ltd, 2491 tjb) le **PHRYNÉ** (1895, Swan & Hunter, 2803 tjb), le **LAKMÉ** (1896, Alexander Stephen &

Sons Ltd , 3306 tjb), le **STILBÉ** (1898, Alexander Stephen & Sons Ltd , 3274 tjb), le **CYMODOCÉE** (1900, John Blumer & co - Sunderland, 2638 tjb).

Cette flotte de cinq vapeurs classe AC Le Quéllec en 1900, avec un total de 24.400 tpl, au 9<sup>e</sup> rang des compagnies de navires à vapeur françaises. Certes loin des majores comme les Messageries Maritimes, la Cie générale transatlantique et les Chargeurs réunis, mais dans les mêmes eaux que Pa-



Lancement du S/S CIRCÉ

quet ou Worms.

Pour bien marquer la nouvelle implantation de la compagnie sur l'Algérie, il est bien précisé que les navires, à partir des vapeurs, sont armés par AC Le Quéllec - Alger.

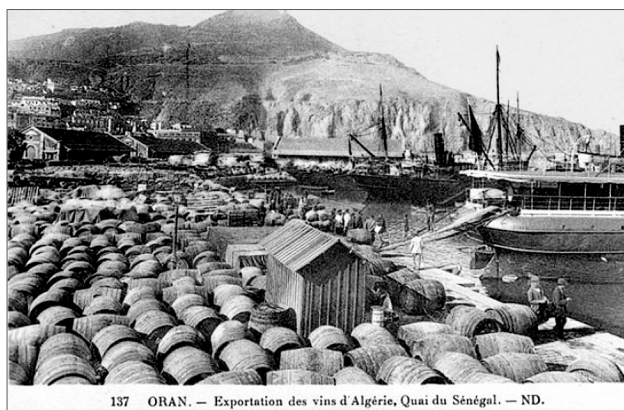
Ange Casimir Le Quéllec décède en 1901. Son fils Joseph lui succède. Au nom « AC Le Quéllec » on ajoute simplement « & fils ».

De la flotte de voiliers, un : le **DANAÉ**, a été vendu à un armateur italien - Di Bosco de Naples - en 1897, deux : le **PSYCHÉ** et l'**ASTRÉE** disparaissent par fortune de mer, par le feu de sa cargaison de charbon pour le second. Ce qui reste : le **GALATÉE** et le **CIRCÉ** seront vendus un peu plus tard, en 1903, à des armateurs norvégiens

La flotte de 1901 est complétée par une seconde vague de commandes. Deux vapeurs sont lancés aux chantiers John Blumer & co de Sunderland et trois aux Ateliers et Chantiers de France de Dunkerque. C'est la première fois que la compagnie commande des cargos en France. Ce qu'ils ont de particulier, c'est que leur capacité en vin devient plus importante. Ils peuvent embarquer jusqu'à 7.000 fûts.

Les deux premiers sont : le **PSYCHÉ** (1904, John Blumer & co - Sunderland, 2951 tjb) et le **GALATÉE** (1908, John Blumer & co - Sunderland, 3034 tjb). Les trois derniers : **CIRCÉ** (1910, ACF, 5500 tpl, 6500 fûts), **PHOÉBÉ** (1912, ACF, 5600 tpl, 6000 fûts) et **ASTRÉE** (1912, ACF, 7000 fûts).

Pour situer le trafic de la ligne, des marchandises déchargées et chargées en Algérie, à Oran en particulier, il suffit d'en lire la liste dans le **SÉMAPHORE D'ORAN** du 3 août 1907 : «- Cie Le Quéllec, cargo-boat **PSYCHÉ**, provenance de Rouen. - Entrée du 27 juillet : 3.478 fûts vides, 2.000 sacs anthracite, 84 colis matériels de chemin de fer, 460 sacs sucre, 487 caisses sucre, 184 caisses amidon, 213 balles papier, 166 colis ferronnerie, 173 caisses grillage, 241 colis cordages, 50 fardeaux charpentes en fer ... -



137 ORAN. — Exportation des vins d'Algérie, Quai du Sénégal. — ND.

*Fûts de vin en attente de chargement sur le quai du Sénégal à Oran. C'est à ce quai qu'accostaient les « blancs » de la Navale Caennaise à Oran. Marine Oran et la SURMAR occupaient le quai au fond du bassin.*

Sortie 2.000 fûts vin.»

Ces années de navigation du début du XX<sup>e</sup> siècle ne se passent pas sans accidents de mer. Le 1<sup>er</sup> avril 1912, devant Alger, le **CIRCÉ** et le **SYRIA**, un paquebot anglais, s'abordent dans la brume. Le **CIRCÉ** est endommagé sur son avant, les 64 passagers du paquebot sont indemnes. Plus grave, le 27 janvier 1913, le **PHRYNÉ**, qui fait route de Sousse sur Rouen avec un chargement de vin et de phosphates, aborde par le travers, dans la brume le grand quatre-mâts allemand **PANGANI**, qui louvoie au large de la Hague. Seuls quatre hommes du voilier sont sauvés

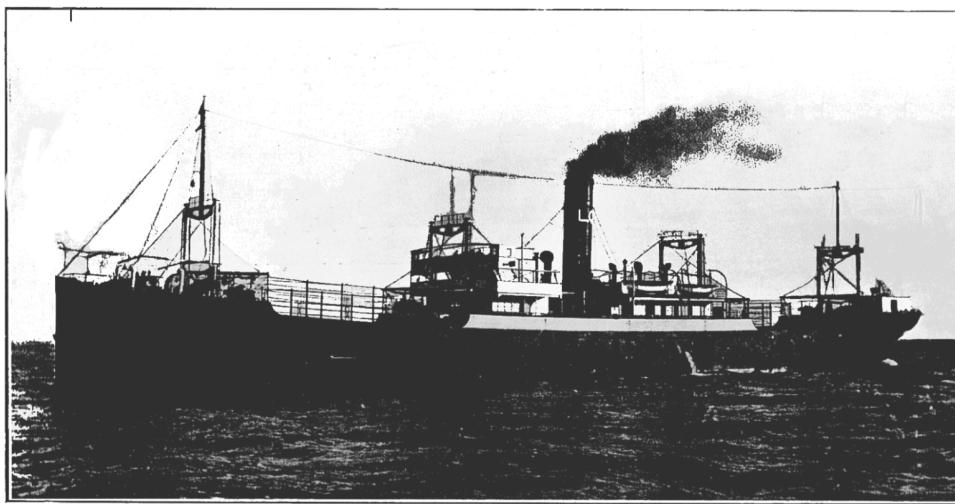


# A. C. LE QUELLEC & Fils, Armateurs

Siège Social à BORDEAUX : 33, Allées de Chartres — Téléphone 11.83

VAPEURS CONSTRUITS SPÉCIALEMENT POUR LE TRANSPORT DES VINS

Ligne régulière de Vapeurs entre l'Algérie, la Tunisie et Rouen-Paris



Le vapeur « Astrée ».

## FLOTTE DE LA COMPAGNIE

*Phryné*, de 4.400 tonneaux de portée | *Psyché*, de 5.200 tonneaux de portée | *Circé*, de 6.000 tonneaux de portée  
*Stilbé*, de 5.400 — — — — — | *Galatée*, de 5.300 — — — — — | *Pharbé*, de 5.600 — — — — —  
*Astrée*... .. de 7.000 tonneaux de portée.



### MAISONS

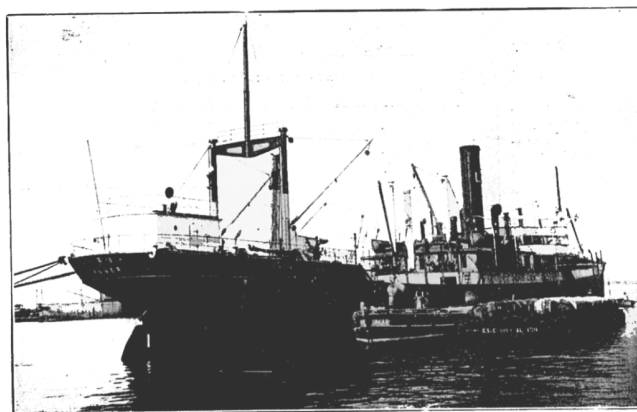
ALGER, 9, boulevard Carnot  
Téléphone 4.72

ROUEN, 1, rue de Fontenelle  
Téléphone 14.26

PARIS, 1, boulevard Henri IV  
Téléphone 806.86

### AGENCES :

Dans tous les ports d'Algérie et de Tunisie



Le vapeur « Phonbé ».

Photo Vien.



### ADRESSES TÉLÉGRAPHIQUES :

Quelleceus - Bordeaux.

Quelleceus - Alger.

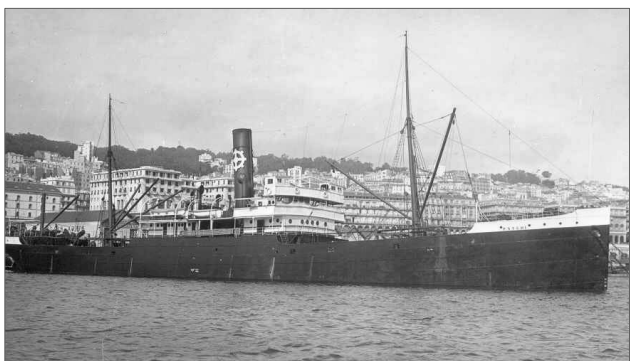
Quelleceus - Rouen.

Quelleceus - Paris.



: le second capitaine, deux matelots et le mousse. Trente hommes ont disparu.

À côté de cet accident, signalons, en plus, le naufrage du **CYMODOCÉE**, le 2 juillet 1913, dans l'estuaire de la Seine et l'échoue-



Le S/S **PSYCHÉ** à Alger

ment du **PSYCHÉ** devant Yport, alors qu'il se rend d'Oran sur Rouen.

Avant que la Grande Guerre ne survienne, deux vapeurs ont été vendus. En 1900, le **DIONÉE** à Félix Fraissinet. En 1913, le **LAKMÉ** à la Cie des Bateaux à Vapeur du Nord - CBVN.

En 1914, les navires Le Quellec sont réquisitionnés, puis déréquisitionnés sur la demande expresse du gouverneur d'Algérie, pour reprendre le transport des vins.

### QUE SONT DEVENUS LES (AC) LE QUELLEC & FILS ?

Le **PHRYNÉ** est revendu en 1930 à la Société des Vapeurs nantais. Il est démoli en Italie en 1932.

Le **STILBÉ** passe en 1929 à la Cie Delmas Frères & Vieljeux, pour être démoli la même année, le 7 novembre à Briton Ferry.

Le **PSYCHÉ** suit la même voie. La Cie Delmas Frères & Vieljeux devenant Cie Delmas-Vieljeux en 1936.

Le **GALATÉE** est acheté en 1919 par la Cie générale transatlantique, puis passe sous pavillon italien - Naples - en 1921.

### ENCORE DES LE QUELLEC ?

Après la vente de la flotte AC Le Quellec & fils aux Chemins de fer du Paris-Orléans par

La guerre apporte son lot de pertes.

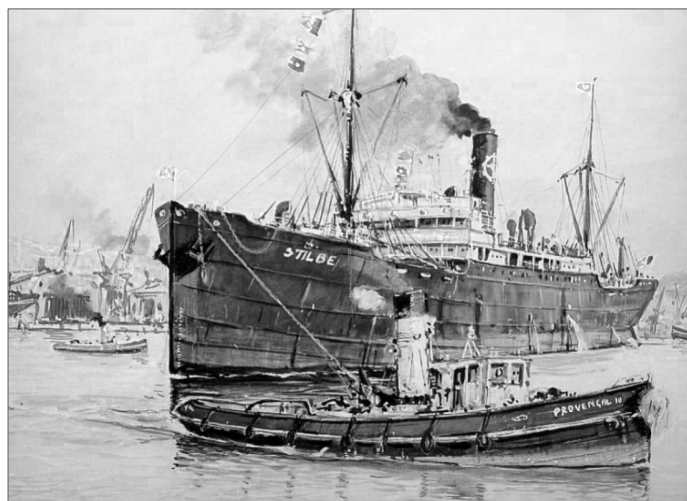
Le 23 janvier 1915, l'**ASTRÉE** s'échoue accidentellement près de Cherbourg. Il ne peut être sauvé et est déclaré perte totale.

Le 15 mars 1917, le **CIRCÉ** fait route de conserve avec le **BALAGUIER** - ex. Allemand **ELSA KOPPEN** - de Barry Dock à Bizerte. Les deux navires sont torpillés dans la nuit dans le sud des Sorlingues. L'équipage du **CIRCÉ** abandonne trop précipitamment le navire, en oubliant le chef mécanicien, qui sera récupéré seulement au matin par un cargo britannique. On déplore quatre disparus.

Le 15 septembre 1917, le **PHOEBÉ** saute sur une mine posée par le sous-marin **UC-18** dans le suroît de Penmarc'h, alors qu'il se rend de Port-Talbot à Saint-Nazaire avec du charbon et du matériel ferroviaire. L'équipage, recueilli par un patrouilleur, est sauf.

En 1916 la compagnie des Chemins de fer Paris-Orléans - le PO - achète la flotte Le Quellec ; ce qui navigue encore. Elle la met en gérance à la Sté Maritime Auxiliaire des Transports de Nantes.

La société Le Quellec & Fils est dissoute le 1<sup>er</sup> décembre 1916.



Le S/S **STILBÉ** à Marseille, sous les couleurs SNDV

Joseph Le Quellec, on n'entend guère parler de cet armement dans le milieu maritime.

D'ailleurs ce nom revient plus souvent dans les rubriques mondaines<sup>1)</sup> ou sportives, de Bordeaux et Biarritz que dans les autres plus sérieuses, qu'elles soient maritimes ou économiques.



Le M/T PHRYNÉ aux docks vinicoles de Sète.

C'est pourquoi on est surpris de revoir en 1948 qu'un armement Le Quellec, de Sète puis du Maroc, arme deux tankers ou pinardiers, le **PHRYNÉ** et le **CIRCÉ**.

Ce sont deux ex-américains, construits pendant la guerre, en 1942, portant tout juste 500 t, et « donnés » en 1948.

Ils auront des carrières décousues.

Le premier devenant en 1950 l'**OUED KISS** à la compagnie marocaine Société des liaisons maritimes, pour passer même par la **PURFINA**, avant d'être démoli en 1968.

Le second navigant plus longtemps dans son armement d'origine, de 1948 à 1965, année à laquelle il passera sous pavillon italien. Il finira par être abandonné en feu, en Méditerranée au large de l'île de Ponza. Sur ce, il sera démoli.

Pour clore la liste des cargos de la compagnie Le Quellec & Cie, il y aurait encore trois

pinardiers ou plutôt transports de liquides, naturels - presque - ou chimiques.

Ce seront :

- le **CHERGUI**, construit à Dunkerque en 1957, qui passe sous pavillon panaméen au début des années 1970 et finit échoué au cap Roca (Portugal) le 28 mars 1983 ;



Le M/T CASIMIR LE QUELLEC

- le **CASIMIR LE QUELLEC**, construit à Bordeaux, en 1969, pour le compte de la Compagnie française NAVINOX. Il est le premier pinardier français à disposer de cuves inoxydables. En 1981, il fait un passage chez Guy Garrouste - Bordeaux shipping -, avant de passer en Italie. Il naviguerait encore du côté de Naples, ravitaillant les îles en eau douce ;

- Le **CAP. F. GAIGNEROT**, construit en Italie, en 1974, pour le compte de la Compagnie française NAVINOX. Il ressemble plus à un chimiquier qu'à un pinardier. Il semble qu'il navigue encore dans les années 2000, sous le nom d'**AMBER QUEEN**.

François CHAILLER

1. Le nom apparaît même dans un feuilleton écrit sous la plume de l'écrivain néo-romantique Pierre Benoît, paraissant en 1943 dans *GRINGOIRE*. Il y évoque la « gentry » de Bordeaux : « Demandez-moi plutôt qui je n'ai pas vu ? Les Claveranne, les Le Quellec, les Etcheona, les Gonfreville, les Gujan-Mestras, tout Bordeaux, je vous répète tout Bordeaux et tout Arcachon étaient là. »