

MARINE

LA VOILE SE MEURT! — *La voile est morte!* —

AU lendemain de la guerre, restent-il encore de par les mers du monde quelques grands voiliers, de ces superbes navires à trois et quatre mâts qui furent l'orgueil d'une époque révolue et que menèrent sur les routes des Sept Océans de vrais marins dont la race est bien près, elle aussi, de s'éteindre ?

Cette question où perce tant de nostalgie et d'amertume nous est posée par un très vieux cap-hornier soucieux de savoir « avant d'appareiller pour le grand voyage », si tous les oiseaux des caps — ainsi désignait-on jadis les voiliers long-courriers — ont à jamais plié leurs ailes et s'en sont allés pourrir en quelque cimetière à navires, à moins qu'ils n'aient fait leur trou dans la « salée ».

Quand éclata en 1939 le conflit qui vient de finir, la plupart des voiliers qui avaient subsisté jusqu'alors appartenaienr aux pays nordiques et notamment à la Finlande. Dans le port de Mariehamn, aux îles Aland, un armateur tenace, le capitaine Gustaf Erikson, avait jalousement veillé, trente années durant, sur le sort d'une flotte magnifique à laquelle, petit à petit, il avait incorpore toutes les grandes unités à voiles offertes sur le marché mondial.

C'est ainsi qu'aux premières acquisitions du début, FREDENBORG et ALAND, achetés en 1913, vinrent se joindre tour à tour — et nous en passerons — LAWHILL, en 1917 ; HERZOGIN CECILIE, en 1921 ; POMMERN, en 1922 ; OLIVEBANK, PENANG et KILLORAN, en 1923 ; ARCHIBALD RUSSELL, en 1925 ; PONAP et VIKING, en 1929 ; PAMIR, en 1931 ; en 1933, L'AVENIR et PASSAT ; en 1935, MOSHULU ; en 1937, ARGO.

De 2.000 à 2.800 tonneaux et plus, tous ces magnifiques trois-mâts ou quatre-mâts, hauts sur la mer comme des cathédrales avec leurs mâtures audacieuses, faisaient chaque année, jusqu'à la guerre, le voyage d'Australie et revenaient en Europe. Les

cales pleines de grain. C'était le « grain race », la fameuse course du blé qui prenait généralement fin à Falmouth, après 100, 120, 150 jours de mer et parfois davantage.

Les équipages de ces navires étaient composés de volontaires, jeunes élèves officiers des marines marchandes de tous pays qui s'initiaient par la navigation voilière au vrai métier de marin.

Hélas ! toutes les unités de la flotte d'Erikson ne reprendront pas le chemin de l'Australie. Quatre d'entre elles ont été victimes d'événements de guerre : le KILLORAN, l'OLIVEBANK, le PENANG et l'ARGO, ce dernier disparu en Baltique ayant à bord le fils et futur successeur du célèbre armateur de Mariehamn.

Le quatre-mâts MOSHULU, qui a, de tous les voiliers actuellement à flot, la plus forte portée en lourd (5.300 tonnes), tomba aux mains des Russes lors de la prise de Kirkenes par les troupes soviétiques. Enfin, ont été saisis par les Britanniques, les quatre-mâts : LAWHILL, en mer, alors qu'il naviguait entre l'Afrique du Nord et l'Australie ; PAMIR, en Nouvelle-Zélande, et ARCHIBALD RUSSELL, à Hull, où il se trouvait lors de la déclaration de guerre entre la Grande-Bretagne et la Finlande.

Ainsi se réduit et se disperse une flotte qui fut prospère comme l'avait été au début de ce siècle, chez nous, les flottes des armements nantais, bordelais ou dunkerquois. Le dernier rempart de protection de la marine à voile est ébranlé. Erikson est vieux et lui mort, se trouvera-t-il quelqu'un pour prolonger l'existence de la voile ? Bien n'est moins sûr.

Alors, il ne restera plus pendant un temps encore que des souvenirs que le temps lui-même déformera et des regrets qu'il n'apaisera pas. Les derniers souverains de la mer remonteront les eaux noires du Léthé, flèvre d'oubli, et les voiles, toutes les valises, à jamais seront oubliées.

Jean TROOUFF,



L'« Olivebank » qui sauta sur une mine en 1939