

La course du blé



Par Jacopo Brancati – Dans l'entre deux-guerres, la course du blé entre l'Australie et L'Europe marque le chant du cygne des long-courriers à phares carrés. Ces cathédrales de toile auraient probablement déjà disparu sans l'attachement viscéral que leur vouait le Finlandais Gustaf Erikson, dernier armateur des grands quatre-mâts cap-horniers.

Dunkerque, une journée grise au début du printemps 2005. Le vent souffle dans le gréement du trois-mâts carré Duchesse Anne. La coque blanche aux mâts si hauts se balance, comme si elle voulait se libérer de ses amarres et reprendre le large. Sur le quai, face au Musée portuaire, j'attends l'arrivée de "mister" Eric Newby, qui doit débarquer d'Angleterre. Les photographies du célèbre écrivain-voyageur britannique, alors âgé de quatre-vingt-cinq ans – il décédera l'année suivante –, viennent d'entrer dans la collection du musée. Je me fais une joie de le rencontrer à nouveau et de l'interroger sur ses débuts, à l'occasion de la publication de l'album *Learning the Ropes*, recueil de photos réalisées en 1938-1939 lors d'un tour du monde à bord du quatre-mâts barque *Moshulu*. En 1956, ce périple avait fait l'objet d'un livre intitulé *The Last Grain Race* ("La Dernière Course du grain"), récit dont la traduction française, par Robin Livio, paraîtra deux ans plus tard sous le titre moins pertinent de *Bourlingueur des mers du Sud*, avec une préface de Blaise Cendrars.

Eric Newby avait dix-neuf ans à l'époque... "Londres, 1938, j'ai quitté mon travail chez l'annonceur Wurzel pour embarquer comme novice sur le *Moshulu*, un voilier finlandais jaugeant 5 300 tonneaux qui allait jusqu'en Australie charger du blé pour le rapporter en Europe. J'ignorais tout de ce navire au moment où j'y suis monté, à Belfast. Je ne savais pas non plus que ce voyage allait être la dernière course du blé." Au soir de sa vie, l'écrivain se plaisait à évoquer cette longue navigation. Quelques années plus tôt, dans sa maison du Surrey, il m'avait montré un grand portrait du *Moshulu* : ce navire ne symbolisait pas seulement sa jeunesse, mais toute son existence nomade, si riche d'aventures et de rencontres humaines.

Un boom de trois ans après la Grande Guerre

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, la sphère économique et, partant, le monde maritime sont complètement bouleversés. Les flottes de commerce ayant été anéanties durant le conflit, on assiste d'abord, pendant trois ans, à un véritable boom du trafic maritime. La pénurie de tonnage est telle que tout ce qui flotte prend la mer. En attendant la relève, les anciens voiliers reprennent du service. Mais ce n'est là qu'un bref sursaut avant l'amorce d'un inexorable déclin. En France, les grands armements peinent à trouver du fret pour les voiliers rescapés de la Grande Guerre. La compagnie Bordes, qui a perdu vingt-cinq navires pendant le conflit, désarme peu à peu les dix-neuf bâtiments qui lui ont survécu. En 1924, elle ne dispose plus que de cinq quatre-mâts barques. En Allemagne, suite aux accords de Versailles, la compagnie

Laeisz a dû céder une partie de sa flotte aux Alliés à titre de réparation de guerre. De ses quatorze voiliers, seulement six arboreront à nouveau le pavillon national, après avoir été rachetés. Deux unités neuves viendront bientôt s'y ajouter : le *Priwall* en 1920 et le *Padua* en 1926.



*Le quatre-mâts
barque en acier
Herzogin Cecilie,
navire amiral de la
compagnie Erikson.
© Sjöfartmuseum,
Mariehamn*

Le manque de fret lucratif, le prix élevé des assurances, la pénurie d'équipages qualifiés – une génération entière de marins a été anéantie par la guerre – et les nouvelles législations sur le travail – qui induisent une main-d'œuvre plus nombreuse et plus coûteuse – vont sceller le destin des voiliers long-courriers. À l'évidence, l'avenir appartient aux navires à vapeur et à moteur, dont les voyages sont deux fois plus rapides et dont le fret est assuré à meilleur prix.

Malgré ce contexte défavorable aux voiliers, il subsiste pourtant quelques "niches" où ceux-ci peuvent encore être rentabilisés. Il s'agit du transport de frets spécifiques – bois, salpêtre, guano, céréales... – qui supportent mieux que les autres la longueur des traversées. Ces créneaux vont prolonger quelque temps l'exploitation des derniers voiliers long-courriers. Leur rentabilité n'est toutefois pas suffisante pour que les maisons d'armement envisagent d'en faire construire de nouveaux. Les unités neuves de l'après-guerre sont rarissimes. D'autant que, dans le même temps, les structures portuaires et les modes de conditionnement s'adaptent aux navires à propulsion mécanique : les sacs de salpêtre ou de blé disparaissent peu à peu au profit du chargement en vrac pour lequel les soutes des "steamers" sont conçues. En 1921,

soixante-huit grands voiliers européens vont charger du blé en Australie ; l'année suivante on n'en compte que sept. Après quoi, la flotte excédera rarement la vingtaine, 1934 étant le meilleur millésime avec vingt-deux navires.

Gustaf Erikson, armateur des derniers voiliers long-courriers

C'est dans ce contexte économique particulier que va prospérer une poignée d'armateurs du Nord de l'Europe. Parmi ceux-ci, Gustaf Erikson, originaire des îles Åland, en Finlande. Dans les années trente, il sera le dernier armateur d'une grande flotte de cap-horniers. À quoi doit-il cette étonnante réussite ? Sans doute à son amour immarcescible des voiliers long-courriers et à son sens des affaires. "Il se souciait peu d'être aimé ou détesté par ses équipages, écrit Eric Newby ; la seule chose qui lui importait était que ses hommes soient bien nourris – sans excès cependant – et surtout que ses navires soient parfaitement entretenus. Il ne s'en laissait conter par personne, y compris ses capitaines, car en matière de navigation, il en savait certainement aussi long qu'eux."

Pour autant, "l'armateur poète", comme on l'appelle parfois, sait être chaleureux et entretient avec la plupart de ses officiers de solides relations de confiance, sinon d'amitié. Gustaf Erikson est un pur produit de la communauté *ålander*. Né en 1872 dans une famille de paysans-armateurs, il embarque à onze ans comme mousse à bord du trois-mâts barque *Neptun*. Pendant une décennie, il navigue ainsi sur les navires de l'armement familial, occupant différentes fonctions : steward, cuisinier, maître d'équipage... Officier à vingt ans, il ne cesse de naviguer tout en poursuivant ses études à l'École navale de Vaasa. Quand il obtient son diplôme de capitaine, en 1899, il a déjà une solide expérience maritime.

Si ce parcours n'a rien d'exceptionnel pour un *Ålander* de cette époque, Gustaf Erikson n'en demeure pas moins un phénomène. On raconte qu'un jour, dans le port de Pensacola, en Floride, alors qu'il travaillait sur la hune de misaine du trois-mâts barque **Finland** dont il était capitaine, après un démâtage partiel causé par une tempête, il tomba sur le pont. En état de choc, un fémur cassé, il demanda d'être aspergé de plusieurs seaux d'eau pour retrouver ses esprits et ordonna ensuite de gréer un brancard à la vergue d'artimon pour être descendu à terre. Après six semaines passées à l'hôpital, le médecin le déclara guéri. Sa jambe ne fonctionnait toujours pas, mais les règlements interdisaient une convalescence plus longue !



Gustaf Erikson (à gauche) accueille le président de la République finlandaise bord de l'Avenir. © Sjöfartmuseum, Mariehamn

Son brevet de capitaine en poche, Gustaf Erikson prend le commandement du *Southern Belle*, un trois-mâts barque en bois exploité au grand cabotage en mer Baltique et en mer du Nord. Il en deviendra le principal propriétaire en 1917. En 1906, il en cède le commandement à son frère cadet pour prendre celui de l'*Albania*, puis trois ans après celui du *Lochee*. Avec ces deux trois-mâts barques armés au long cours, le capitaine emprunte les grandes routes de l'Amérique et de l'Australie passant par le cap Horn et le cap de Bonne-Espérance. Pour autant, le marin n'étouffe pas l'homme d'affaires : Erikson achète de plus en plus de parts de navires. Si bien qu'en 1913, à quarante et un ans, il décide de mettre sac à terre et de

faire naviguer les autres. "Il est bon de rentrer en été à la maison après tant d'années passées en mer sans jamais avoir vu l'été en Baltique", écrit-il à sa famille restée à Söderby.

Gustaf Erikson aura donc navigué pendant vingt ans (1893-1913), une période durant laquelle la flotte armée aux îles Åland a beaucoup évolué. En 1893, on y dénombre soixante et un trois-mâts barques en bois et quatre-vingt-dix goélettes, bricks ou bricks-goélettes. Deux décennies plus tard, on ne compte plus que vingt-deux trois-mâts en bois et trente-trois autres navires de même matériau. En revanche, les bâtiments à coque en fer ou en acier s'imposent de plus en plus ; en 1913, on en dénombre vingt-quatre, qui appartiennent aux armateurs Mattson, Troberg et Lundqvist. Le premier navire dans lequel Erikson s'investit après son retour au pays est à la charnière entre les deux techniques : le trois-mâts barque *Tjerimai*, lancé à Amsterdam en 1883, est une construction composite avec une structure métallique et un bordé en bois. En 1914, Erikson détient soixante-cinq pour cent des parts de ce trois-mâts destiné au transport du bois.

La Grande Guerre ne pénalise pas les armateurs d'Åland. Au contraire. Malgré les pertes dues à l'action des sous-marins allemands, Gustaf Erikson agrandit sa flotte. Il acquiert ainsi le quatre-mâts barque en fer *Åland*, construit en Écosse en 1887, le *Fredenborg*, lancé à Åland en 1881, et le vieux *Borrowdale*, construit à Liverpool en 1868. Le premier et le troisième seront coulés, le deuxième aussitôt revendu. En 1916, il détient la majorité des parts du trois-mâts barque *Professor Koch*, du trois-mâts carré *Grace Harwar* et du quatre-mâts barque en acier *Lawhill*. L'activité est des plus rentables, un navire pouvant amortir son prix d'achat en deux ou trois voyages. Ainsi, les campagnes du *Grace Harwar*, du *Professor Koch* et du *Lawhill* – surnommé "Lawhill la chance" par la famille de l'armateur – vont-elles assurer l'équilibre de l'entreprise.

Un armateur fortuné, madré et diplomate

À force d'audace et de capitaux, mais aussi de diplomatie et de patience, Gustaf Erikson construit peu à peu son empire. La paix revenue, il profite du boom du commerce maritime pour racheter les derniers voiliers long-courriers encore disponibles sur le marché. Ces navires d'occasion étant devenus rares, leurs prix sont relativement élevés, atteignant presque celui du neuf. Il faut donc y investir beaucoup d'argent, d'autant que, sur ce créneau, les Finlandais se heurtent à la concurrence farouche des Norvégiens et des Allemands. L'armement Laeisz dépecé par les Alliés, s'emploie ainsi activement à reconstituer sa flotte en s'efforçant de racheter les voiliers les plus récents, y compris ceux qui lui ont été confisqués à l'issue de la guerre.

Mais Erikson a du répondant... et du flair. Après la guerre, la France avait hérité, à titre de dédommagement, du magnifique *Herzogin Cecilie* ("Duchesse Cécilie"), quatre-mâts barque allemand lancé en 1902 par les chantiers Rickmers pour la formation des cadets de la Marine. Elle en était si embarrassée qu'elle voulait s'en défaire au plus vite, en évitant si possible de la céder à un armateur de son pays d'origine. C'est ainsi que, jouant sur ce dilemme cornélien, l'armateur d'Åland pourra acquérir ce prestigieux navire en 1921. L'année suivante, c'est sur le quatre-mâts barque *Pommern*, attribué à la Grèce, qu'il jette son dévolu.

L'entretien de ces grands voiliers, leur remise en état pour les plus anciens – qu'il faut faire classer au meilleur niveau par le Lloyd –, tout cela coûte très cher. Au point qu'Erikson ne compte plus les amis qui lui conseillent de se débarrasser au plus vite de sa flotte de voiliers pour investir dans des vapeurs tout neufs. Mais rien n'y fait. "Votre point de vue est probablement juste, répond-il à Clarksons, son agent à Londres. Mais j'ai été charmé par ces navires à l'âge de dix ans. Je ne peux pas m'en passer. Des mauvaises langues prétendent que je tiens davantage à mes voiliers qu'à ma femme et à mes propres enfants..."

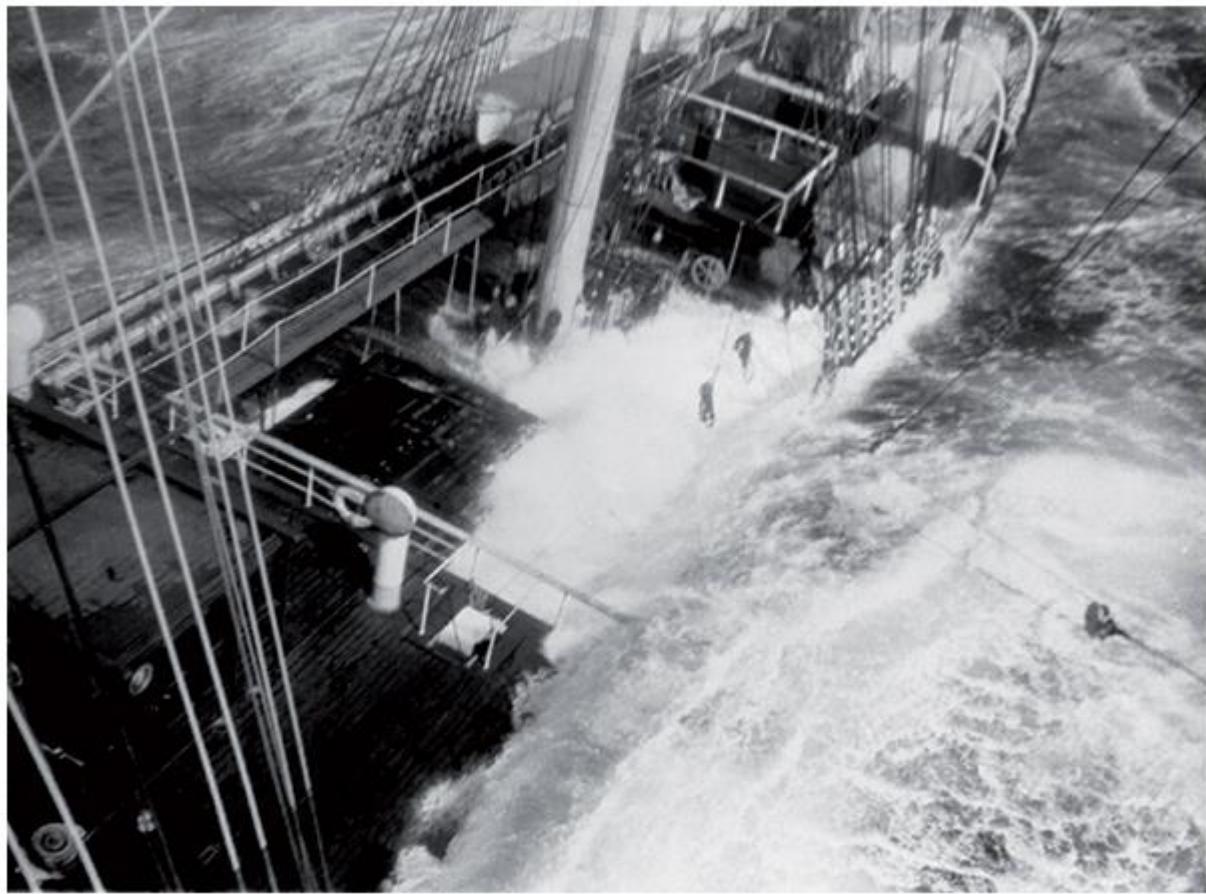
Gustaf Erikson s'obstine. En 1931, alors que les occasions se font rares, il rachète le *Passat* et le *Pamir* à la compagnie Laeisz, qui ne parvient plus à les rentabiliser. Quatre ans plus tard, sa flotte atteint son apogée avec trente unités totalisant 75 200 tonneaux : quinze long-courriers à traits carrés – ils représentent soixante-quinze pour cent du tonnage total –, huit voiliers armés au grand cabotage en mer Baltique et mer du Nord, quatre navires à machine auxiliaire et trois bâtiments à moteur. La compagnie emploie alors six cent vingt personnes dont cinq-cent quarante marins.

Les capitaines de l'armement sont étroitement associés à la recherche des bonnes occasions. Dans tous les ports d'escale qu'ils fréquentent, ils s'informent des opportunités, inspectent les navires disponibles, discutent les prix. Le cas échéant, ils peuvent même être envoyés en mission aux antipodes pour expertiser un bâtiment mis en vente. C'est grâce à cette armée de "rabatteurs" que l'armement Erikson va s'octroyer les plus belles unités de ce marché international.

Ruben de Cloux, capitaine hors pair de la Duchesse

Parmi ces capitaines entreprenants, le plus fameux est sans conteste Ruben de Cloux. Appartenant à une famille de lointaine origine belge, il est né en 1884 aux îles Åland. Son capitaine de père est à la fois pilote, armateur et propriétaire

terrien, son vaste domaine s'étendant sur une trentaine de petites îles. À dix ans, Ruben embarque comme mousse sur un petit caboteur. À quatorze ans, il navigue au long cours, allant de la mer Blanche à Port Natal (aujourd'hui Durban) en Afrique du Sud. Cinq ans plus tard, il a déjà sillonné toutes les mers du globe. Revenu au pays pour passer son brevet d'officier, il reprend aussitôt la mer. Son navire fait naufrage sur les côtes écossaises, mais il s'en sort et rentre à la maison. On le retrouve ensuite du côté du Kamchatka, en Sibérie, puis officier sur un vapeur de ligne dans le Pacifique.



Le quatre-mâts
barque Moshulu
dans la tempête,
vu par Eric
Newby du haut
d'une vergue ©
Eric Newby

En 1917, Ruben de Cloux est premier officier sur le quatre-mâts barque *Lawhill*. Suite au blocus maritime imposé par les Allemands, il tente de rallier Brest pour s'y mettre à l'abri. Se faufilant entre les mailles du filet tendu par l'ennemi, le navire échappe aux sous-marins, et pénètre en rade de Brest en traversant un champ de mines sous les yeux ébahis des autorités françaises. Quand le pilote enfin monte à bord, le *Lawhill* est hors de danger.

En 1922, ce capitaine d'exception se voit confier le commandement du quatre-mâts barque *Herzogin Cecilie*, un poste qu'il occupera pendant cinq ans. Le temps de faire tomber quelques records de traversées, car il n'a pas son pareil pour mener le navire à un train d'enfer. On raconte qu'il possédait un flair infaillible pour comprendre et anticiper les conditions météo. Sans doute sa réputation de capitaine *Sail Safe and Fast* ("naviguant sûrement et rapidement") naît-elle à ce moment-là. En dix ans de carrière chez Erikson, il n'a pas perdu un seul homme d'équipage ni eu à déplorer un blessé grave. Archétype du capitaine cap-hornier, Ruben de Cloux est d'autant plus respecté par ses marins qu'il sait tout faire à bord : matelotage, charpente, voilerie n'ont pas de secrets pour lui. Selon l'écrivain Allan Villiers, embarqué comme gabier sur le *Herzogin Cecilie*, "il savait même reparer des chaussettes mieux qu'une femme" !

Ruben de Cloux met définitivement sac à terre en 1933, à l'âge de quarante-neuf ans. Il vient alors d'accomplir la traversée la plus rapide de l'après-guerre : quatre-vingt-trois jours de Port Victoria en Australie, à Falmouth en Cornouailles, avec le *Parma*, quatre-mâts barque dont il est l'un des propriétaires.

Être capitaine dans la compagnie d'Erikson n'est cependant pas toujours une sinécure. "Gusta", comme ses officiers se plaisent à appeler leur armateur, connaît trop bien ses navires et ses équipages pour ne pas les avoir à l'œil. La correspondance très abondante qu'il entretient avec ses capitaines témoigne de ses constantes incursions. Ainsi n'hésite-t-il pas à leur conseiller de mouiller dans tel lieu précis d'une rade plutôt que dans tel autre, d'acheter un produit chez tel avitaillleur plutôt que chez son concurrent. Ses consignes sur l'achat de vivres ou de matériels d'armement sont draconiennes. Comme on dirait aujourd'hui, il "met la pression" sur ses capitaines.

C'est pourtant à un jeune officier de vingt-cinq ans qu'il confie, en 1926, le commandement de son navire amiral, le *Herzogin Cecilie*. Sven Eriksson succède au capitaine de Cloux, sous les ordres duquel il a servi. Et le jeune homme se voit corps et âme à ce prestigieux navire. L'ancien navire-école allemand n'est pas seulement un puissant quatre-mâts de commerce ; on le regarde désormais comme le prestigieux survivant d'une époque révolue. Son capitaine est si attentionné

à son égard qu'il bichonne sa "Duchesse" comme un yacht légendaire affûté pour la course. Bien sûr, cette excellence a un prix, et c'est l'équipage qui en fait les frais. Peut-être intimidé par le charisme de son prédécesseur dont la bonhomie suffisait à galvaniser les hommes, Sven Eriksson impose à bord une discipline d'airain. Grâce à quoi le *Herzogin Cecilie* se distingue par des performances exceptionnelles. En 1931, il atteint les 20 noeuds, record absolu de vitesse à la voile, et effectue la traversée Australie-Grande-Bretagne la plus rapide de l'année, en quatre-vingt-treize jours.

La carrière de ce magnifique long-courrier s'achève cinq ans plus tard. Le 25 avril 1936, après avoir rallié Falmouth à l'issue d'une traversée de quatre-vingt-six jours, le *Herzogin Cecilie* appareille pour Ipswich dans un épais brouillard. Cette absence de visibilité lui sera fatale : trop proche de la côte, le quatre-mâts barque talonne et se met au plain au pied des falaises de Bolt Head, dans le Devon. L'équipage s'en sort indemne, la moitié de la cargaison est sauvée, mais le navire est perdu. Très affecté par ce naufrage dont il se sent responsable, Sven Eriksson ne remettra jamais plus les pieds sur la dunette d'un navire. L'ensorceleuse "Duchesse" lui aura volé son âme.

Un tour du monde à bride abattue par les trois caps

Le voyage de ces long-courriers européens allant aux antipodes charger le blé australien dure quasiment un an, à raison d'environ deux cent soixante jours de mer. Les navires partent en automne et traversent l'Atlantique cap au Sud pour trouver les alizés. Quand ils ont doublé le cap de Bonne-Espérance, il leur reste encore 15 000 milles à parcourir – soit trois ou quatre mois de mer – avant l'arrivée à destination pour Noël dans le golfe de Spencer. Très souvent, ce voyage aller se fait sur lest, les cales emplies de sable ou de tout autre matériau assez lourd pour maintenir l'assiette du voilier.

Le navire typique du transport de blé – comme du salpêtre – est un quatre-mâts en acier d'environ 4 300 tonneaux portant 3 500 mètres carrés de toile. Il est généralement armé par une trentaine d'hommes, officiers et capitaine compris. Maîtriser ces grands bâtiments dans les quarantièmes rugissants avec un équipage aussi restreint n'est pas chose facile. Malgré le froid, l'humidité, les vêtements poisseux, il faut assurer les quarts, rester des heures au gouvernail par les longues nuits australes, établir et amener les voiles au gré des vents, brasser des vergues pesant plusieurs tonnes... Car toutes les manœuvres se font encore à la force des bras.



A bord du Moshulu, en 1938. © Eric Newby

“Plus le temps passait, témoigne Eric Newby, plus le navire occupait nos pensées. Nos vies lui étaient dédiées. Cent fois par jour, nos yeux allaient vers cette magnifique cathédrale de toile au-dessus de nos têtes, la belle et profonde courbure des voiles hautes, la tension des manœuvres des voiles basses ; nous écoutions le souffle grave du vent dans les hautes vergues, les trépidations et les bruits sourds du gouvernail pendant que le voilier taillait sa route en puissance. Nous écoutions le timonier piquer la cloche du changement de bordée ou l'heure du repas. Le rythme auquel nous vivions finissait par estomper la réalité du monde extérieur. [...] Quand on gisait tout habillé et trempé sur nos couchettes, et qu'on entendait le rugissement du vent mêlé au bruit des pas de l'officier sur le pont, on savait que bientôt on serait appelé à la manœuvre. On n'éprouvait même pas la hâte d'arriver à bon port : un pays étranger nous attendait, un endroit isolé où l'on n'avait pas un sou. Il était très difficile de penser au futur avec sérénité, alors, on se réfugiait dans le présent.”

Arrivé en Australie, principalement à Port Lincoln ou Port Victoria, on décharge les 2 000 tonnes de lest, on nettoie la cale et on embarque quelque 60 000 sacs de blé d'environ 75 kilos chacun. Le chargement doit se faire avec méthode pour éviter le ripage de la cargaison, cause de bien des naufrages. Environ trois mois après l'arrivée en Australie, le navire est prêt pour le voyage de retour vers l'Europe. “Pendant deux nuits et un jour, raconte Eric Newby, le *Moshulu*, chargé et avitaillé resta dans la rade, le vent étant instable et sans force. Enfin, le samedi 11 mars 1939, le vent arriva. Beaucoup de bruits depuis longtemps oubliés étaient de retour : les cris de l'équipage en train de border un foc, l'ancre qui était remontée... Une grande partie d'entre nous étions heureux de partir, de quitter la saleté du port et la vie sordide à terre. Le navire recommençait à vivre.”

Les courses du blé, pour le plaisir des équipages et l'honneur des capitaines

Depuis l'Australie, les navires à pleine charge mettent le cap sur l'Europe. Descendant vers les cinquantièmes hurlants pour passer le cap Horn, ils courent vent arrière avec le maximum de toile, filant à une vitesse moyenne de 15 noeuds. Un moment intense du voyage qui a particulièrement impressionné Eric Newby :

“Le voilier courait sur des vagues qui s'étaient formées dans les immensités de l'océan et avaient acquis une puissance et une hauteur sans égales, car rien ne les arrêtait dans leur folle course autour du globe. Face à une telle puissance de la mer, le navire paraissait un jouet. [...] À 50 mètres au-dessus du pont, en tête du mât de misaine, le vent soufflait à plus de 120 kilomètres à l'heure en faisant un bruit impressionnant. En bas, loin sous moi, la coque disparaissait sous les vagues vertes et émergeait à nouveau, se débarrassant de l'eau embarquée sur le pont comme un animal cherchant à se libérer de l'attaque d'une meute de chiens courants.”



Tempête à bord du *Moshulu*. Ce cliché montre les dangers encourus par les marins cap-horniers... et le talent du photographe Eric Newby. © Eric Newby

Ce retour vers le Vieux Continent est l'occasion d'une saine émulation entre capitaines, chacun s'efforçant d'arriver le premier à Falmouth. Ainsi naît la *Grain Race* (littéralement "course du grain"). D'abord informelle, cette régate prend un caractère plus officiel en 1928, lorsque la British International Paint Company décide de mettre en jeu un trophée. Cette année-là, c'est le *Herzogin Cecilie* qui remporte le globe en argent, après une lutte acharnée avec le suédois *Beatrice*. Cette régate sera immortalisée par le livre *Falmouth for Orders* publié l'année suivante par Allan Villiers, un gabier embarqué sur le navire amiral d'Erikson. Le *Herzogin Cecilie* décroche ce premier trophée à l'issue de quatre-vingt-dix-huit jours de mer. Les traversées de cent jours sont alors considérées comme rapides, la meilleure étant celle du *Parma*, qui rallie l'Angleterre en quatre-vingt-trois jours, et la pire celle du *Winterhude*, qui fait le même parcours en cent soixante-trois jours.

Contrairement à ce qui a pu être dit, la course du blé n'est pas une invention de la presse. En Grande-Bretagne, en Scandinavie, en Allemagne et au Japon, le grand public se passionne pour cette compétition qui fait l'objet de nombreux paris. C'est que les navires engagés dans cette lutte sont les ultimes représentants d'un monde déjà quasiment disparu. Avec ce chant du cygne, les voiliers long-courriers vont se hisser au rang d'un mythe fascinant, comme en témoigne encore aujourd'hui le succès populaire de la Tall Ship's Race.

La course du blé n'est d'ailleurs pas sous-tendue par un quelconque enjeu économique comme celle du thé de l'époque des clippers, quand le premier arrivé fixait le prix du thé sur les marchés. Ce baroud d'honneur des grands voiliers tient essentiellement au sens marin des capitaines et des équipages, qui se font un devoir de faire marcher au mieux leurs navires avant qu'ils ne disparaissent. Témoin de cette compétition acharnée, Eric Newby se pique au jeu : "À bâbord, le *Passat* était magnifique à voir. Je demandais : « Peuvent-ils nous battre ? » À quoi on me répondait invariablement : « Personne ne peut nous battre ! Si le capitaine donne au navire toute la toile qu'il demande, personne ne peut nous battre ! » À bord du *Moshulu*, nous avions tous la même idée : gagner la course. À la tombée de la nuit, le *Passat* était loin derrière, hors de notre vue."

Le cap Horn n'est pas le seul danger de cette longue traversée. Les capitaines redoutent aussi les violents coups de pampero qui peuvent frapper les navires lors de la remontée de l'Atlantique le long du continent américain. Ils craignent également les mauvaises rencontres avec les vapeurs, de plus en plus nombreux. Plusieurs voiliers ont ainsi été abordés et coulés dans l'Atlantique Nord ou dans la Manche, alors que leur voyage touchait presque à sa fin.

L'approche de l'Europe est un moment particulièrement apprécié des marins qui ont quitté leur port d'attache depuis près d'un an. "Pour la première fois après des mois de navigation, se souvient Eric Newby, on pouvait sentir l'odeur de la terre : un mélange de hêtraies après la pluie, de fougères au petit matin, d'ajoncs sur les collines. Queenstown et la côte irlandaise étaient seulement à quelques milles de nous." L'équipage du *Moshulu* est d'autant plus heureux d'arriver à bon port qu'il est le premier à rallier l'Angleterre, après une traversée de quatre-vingt-onze jours, devançant le *Padua* de deux jours et le *Pamir* de cinq.

"Chaque voile que vous crevez me coûte beaucoup d'argent"

Dans un premier temps, Gustaf Erikson se montre plutôt favorable à ces courses qui assurent la promotion de ses navires et de son armement. Mais à partir de 1936 – peut-être après la perte de son cher *Herzogin Cecilie* – il semble changer d'avis, comme en témoigne sa correspondance. Il lui arrive alors d'ordonner à ses capitaines d'arrêter "cette folie". "Chaque voile que vous crevez me coûte beaucoup d'argent", se plaint-il. Il est vrai que la compagnie commence à se heurter à des difficultés financières. L'armateur peine désormais à trouver un fret rentable pour ses voiliers. En outre, suite au naufrage de son navire amiral, le coût de l'assurance des cargaisons transportées par les voiliers a grimpé en flèche.

Après la Seconde Guerre mondiale, la page de la marine marchande à voile est définitivement tournée. Les rares voiliers long-courriers qui ont survécu ne servent plus désormais qu'à la formation des marins. Après le naufrage du *Pamir* en 1957, seuls le *Kruzenstern* (ex-*Padua*) et le *Sedov* (ex-*Kommodore Johnsen*) ont encore emprunté la route du blé lors d'un voyage commémoratif. "Aujourd'hui, concluait Eric Newby dans les années cinquante, il n'y a plus de voiliers à coque en acier et à phares carrés qui naviguent pour le commerce. Si jamais d'autres bâtiments doivent être un jour armés dans le même but, ils seront aussi différents du *Moshulu* que leurs équipages le seront de mes camarades de voyage."