

Astrid, goélette mixte de Finlande

Jacopo Brancati



Chaque automne, « Astrid » rejoint d'autres voiliers en bois à Helsinki, pour participer à une régates et agrémenter la foire au hareng qui clôture la saison de pêche. Cet ancien caboteur est du type « kaljaasi », qui connut un franc succès en Finlande.

Le pont d'*Astrid* est luisant de la pluie qui, depuis ce matin, ne cesse de tomber sur la Finlande du Sud. La lumière du jour est filtrée par une épaisse couche de nuages couleur de plomb et la visibilité n'est pas bonne du tout. Je ne veux pas l'admettre, mais il fait froid. C'est l'automne boréal. Aujourd'hui 12 octobre, se tient le *Silakka-markkinat*, le traditionnel marché annuel au hareng d'Helsinki; c'est aussi le jour de la régates qui clôt la saison de pêche, dit *Purje-laivapäivät*, "jour des voiliers en bois". Chaque année, environ vingt voiliers venus de tout le pays se rassemblent ici pour une course de 6-8 milles en rade. Il n'y a pas meilleure opportunité pour voir le très rapide *Albanus* et la goélette à trois mâts *Linden*, de Mariehamn, le *Joanna Saturna* d'Uusikau-punki, ainsi que le reliquat de la formidable flottille de caboteurs à voiles et moteur auxiliaire de naguère, dont la Finlande conserve précieusement une dizaine d'unités comme *Alexandra*, *Vivan*, *Ingeborg*, et bien entendu *Astrid*.

Le suroît persiste à nous cracher au visage une pluie fine qui mouille tout. La plupart d'entre nous ont capelé un épais ciré, mais les "touristes" invités commencent à regretter leur tenue trop citadine. Olli Tappola, soixante-quatre ans, skipper et copropriétaire du voilier, est au gouvernail, dans le poste de pilotage. Lorsqu'ils se sont réunis dans le

carré d'*Astrid* avant la régates, lui et les autres capitaines ont décidé d'écourter le parcours, à cause d'un avis de tempête, et parce que nous avons du retard: les bateaux de pêche du marché au hareng vont bientôt quitter les quais du vieux port pour nous laisser la place après la régates. *Astrid* a embarqué une quarantaine de personnes. À part trois propriétaires, qui sont aussi nos "officiers", et les invités, l'équipage se compose d'une dizaine de jeunes aguerris et de leurs amis.

Tous les voiliers ont fini par s'aligner sur une ligne imaginaire. Il n'y a pas de signal de départ établi. Soudain le cri "*Avataan purjeet!*" (À hisser les voiles!) court d'un pont à l'autre. Les moteurs, utilisés pour maintenir la position, sont coupés. C'est la ruée vers les cordages! Ilkka Jäntti, soixante-deux ans, ingénieur à la retraite, qui fait office de chef mécanicien à bord, est l'un des plus vieux amis d'*Astrid*. Il se transforme en officier de pont pour guider la manœuvre. Rapidement on déploie la voile d'artimon et la grand-voile, les focs sont établis presque en même temps et s'envolent, gonflés à bloc. Peser sur les cordages mouillés brûle la paume des mains,

À gauche: *Astrid* fait voile sur Turku pour participer au rassemblement de navires historiques de la Tall Ships' Race 2009 en mer Baltique. À l'arrière-plan, le brick hollandais *Morgenster*.

À droite: la régates de la "Journée des voiliers" est un moment fort de l'année à Helsinki; *Alexandra*, un jakten de 21 mètres, construit à Vålax et basé à Voolahiti, devance *Ingrid* d'Halkolaituri et *Vivan* de Kotka.



mais quelle récompense de voir voler le clin-foc et le flèche! Le froid, la pluie, l'attente sont oubliés. Chacun n'a plus qu'une idée: régler au mieux les voiles et prendre de la vitesse. C'est l'euphorie. Olli observe les jeunes matelots, qui s'empressent d'exécuter ses ordres; le mouvement est plutôt désordonné, car tout le monde veut participer aux manœuvres. "Pour maintenir la tradition de la voile, me glisse Olli avec un grand sourire, il faut que les jeunes gens soient gagnés par la passion pour ce genre de navigation." Cette passion-là ne l'a pas quitté et il ne se lasse pas de raconter l'histoire d'*Astrid*, lancée il y a soixante-deux ans pour le transport côtier.

arrondie, un abri de navigation à l'arrière, deux ou trois mâts à pible; on peut enverguer un flèche sur le mât de misaine, en général plus haut. Les initiateurs de cette évolution sont Gustaf Lindström et Karl Mickelson, deux anciens capitaines qui ont l'expérience de la construction navale. Si un voilier pur avait établi un record en 1925 en effectuant quatre-vingt-neuf voyages, les nouveaux caboteurs à moteur auxiliaire sont capables d'en faire bien davantage.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la Finlande est ruinée: aux destructions et à la perte d'un tiers du territoire s'ajoute un plan

tion pour les cités côtières. On estime qu'environ soixante et une kaljaasi sont lancées à cette époque, faisant de la flotte commerciale finlandaise la plus désuète d'Europe.

Construire une kaljaasi dans son jardin mais avec des spécialistes

Dans les années quarante, dans la région de Porvoo, à l'Est de la capitale, les frères Gustafsson dessinaient presque tous les voiliers de la région. Walter, Albin et Edwin, par ailleurs capitaines expérimentés, avaient appris leur métier auprès de leur père, Gustaf. Selon Hannu Matikka, chercheur en histoire maritime à l'université d'Helsinki, leur mode de construction était basé sur des demi-coques réalisées par Karl Mickelson.

Traditionnellement, ces navires du golfe de Finlande étaient construits en très peu de temps, durant la saison hivernale, pratiquement dans le jardin du propriétaire et tout près de l'eau. L'équipe de travail, forte de six à huit personnes, incluait le capitaine propriétaire, d'autres capitaines locaux et des charpentiers recrutés dans les environs; le chef du chantier ou *bygmestari* se distinguait par son expérience. Les villages les plus proches pouvaient fournir une main-d'œuvre complémentaire, peu ou pas qualifiée, et suppléer au défaut d'outillage électrique. Tout était fabriqué sur place, au fur et à mesure de l'avancée du chantier: un forgeron façonnait les pièces métalliques, mais les clous étaient galvanisés à Helsinki ou Porvoo; un gréer préparait les vergues et les mâts; un voilier cousait les voiles, souvent en étalant le tissu sur la banquise. La construction était donc confiée à une communauté de spécialistes qui se déplaçaient de chantier en chantier. Pour autant ces voiliers n'étaient pas des copies les uns des autres, car chaque patron constructeur introduisait ses préférences personnelles en matière de gréement, de plan de pont ou de décoration.

Un grand soin était apporté au choix du bois. Les forêts ont beau abonder en Finlande, toutes les essences ne se prêtent pas à la construction marine. Depuis très longtemps, les Finlandais ont planté des sapins dans la région de Porvoo pour alimenter la construction navale. Pour la coque, on choisissait en priorité des arbres ayant poussé lentement en terrain sablonneux, appréciés pour la densité de leurs fibres. S'agissant des mâts, il fallait se déplacer plus loin, au Nord



Cette somptueuse photographie est révélatrice de l'omniprésence des kaljaasi dans l'entre-deux-guerres à Helsinki. Grands-voiles et flèches, à moitié cargués pour offrir moins de prise au vent, ont été mis à sécher.

ou à l'Est de cette région, pour trouver de l'épicéa ou du mélèze et ramener un long tronçonnage bien droit, mais assez léger, aux fibres souples et très résistantes.

Les arbres abattus étaient débardés par des chevaux jusqu'à la scierie la plus proche, puis les planches débitées étaient flottées jusqu'au chantier. Ce bois était mis à sécher au minimum un an. Dans le bois très dur des racines étaient taillées les varangues. On estime qu'il fallait environ trois cent cinquante à quatre cents troncs, longs de 15 mètres et d'un diamètre au sommet d'au moins 35 centimètres, pour construire une kaljaasi, laquelle nécessitait à peu près 1 200 mètres de bordé et 700 autres de planches pour le pont. Une fois terminés, la coque et le pont étaient imprégnés de goudron, d'huile de lin, avant application d'un vernis à base d'huile sur la coque. Après

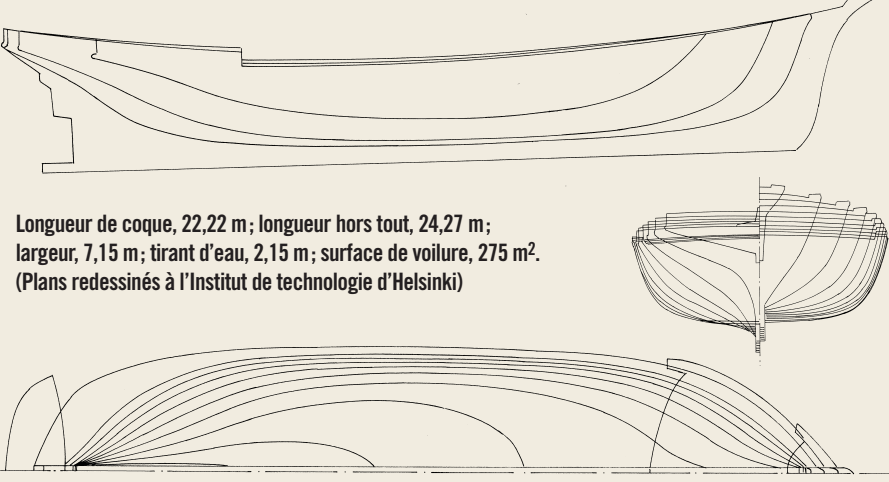
le lancement, les mâts étaient hissés à la force des bras, à l'aide d'une chèvre – constituée de deux perches d'une longueur inférieure au mât, assujetties au sommet – puis mis en position et boulonnés à la quille. Selon l'historien Hannu Matikka, il était de tradition de glisser une pièce en argent dans l'emplanture de mât.

“Pour tenir le gouvernail, il fallait s'asseoir sur le toit du poste de pilotage”

Astrid, dessinée par Albin Gustafsson, a été construite en 1947 à Vålax, près de Porvoo, pour Birger Björklund et Hjalmar Lindholm, décidés à se lancer ensemble dans le cabotage côtier, le transport de bois et de sable, dans lequel ils investiraient toutes leurs économies.

Astrid est le prénom de la marraine du navire, la femme de Lindholm. Le caboteur mixte mesure 24,27 mètres de long, 7,15 de large et cale environ 2,60 mètres à pleine charge. Ses deux mâts, hauts de 23 mètres, arborent une voilure totalisant 275 mètres carrés. La hauteur de la mâture était limitée (26 mètres au maximum) par celle des ponts qui enjambent le canal Saimaa, lequel mène au lac homonyme. Car *Astrid*, comme les autres goélettes, pouvait aussi emprunter les voies de navigation intérieures qui relient la mer aux grands lacs du pays. Dans la cale, à l'arrière, un moteur diesel de 30 chevaux fournissait une puissance d'appoint. Les espoirs des armateurs seront toutefois déçus. À l'orée des années cinquante, la concurrence entre caboteurs est devenue si féroce que la baisse des tarifs a raboté les profits, au point souvent de les annuler purement et simplement.

Astrid 1947



Longueur de coque, 22,22 m; longueur hors tout, 24,27 m; largeur, 7,15 m; tirant d'eau, 2,15 m; surface de voilure, 275 m². (Plans redessinés à l'Institut de technologie d'Helsinki)

Une flotte de caboteurs en bois pour soutenir la reconstruction du pays

À la fin du XIX^e siècle, les caboteurs – *jaala* en finnois – qui assurent le transport du bois sont encore des sloups pontés gréant un bas-mât et un mât de flèche. Une fois l'indépendance acquise, puis la république instaurée, en 1919, le pays connaît la stabilité. L'essor de la demande en sable et pierre de construction explique l'introduction d'un moteur auxiliaire à bord des caboteurs pour pouvoir naviguer durant la mauvaise saison, quand les vents sont défavorables. Dans les années vingt, il devient évident qu'il faut aussi modifier la coque, afin qu'elle soit assez robuste pour soutenir le propulseur et le poids de la cargaison. Ce nouveau type de caboteur, appelé *kaljaasi* en finnois et *galeas* en suédois – les deux langues officielles de Finlande –, se caractérise par une poupe

de réparations très lourde imposé par l'URSS. Le pays risque d'être étranglé par les difficultés économiques et de perdre son indépendance politique. En compensation des pertes subies en mer, les Soviétiques exigent la livraison d'un tonnage élevé de navires en acier et en bois. Ainsi les chantiers navals finlandais sont-ils amenés à construire pour leur puissant voisin toutes sortes de bateaux, du remorqueur portuaire au brise-glace, du cargo au caboteur, livrés avec un armement complet. La Finlande souffre dans le même temps de la pénurie mondiale de matières premières, notamment d'acier, et d'un réseau routier et ferroviaire obsolète.

Dans l'immédiat après-guerre, les Finlandais se tournent donc vers leurs forêts pour reconstituer une flotte en bois. En très peu de temps, une armada de voiliers est en mesure d'acheminer du bois de chauffage, du sable, de la pierre à Helsinki, en cours de reconstruction, et des matériaux de construc-

Astrid change de propriétaires dès 1952. Elle est achetée par les frères Ragnar et Alvar Söderström. “Nous n’avons jamais rechigné sur le travail, au contraire, témoignent ces armateurs, quoique cela signifiait une vie très dure! D’abord il fallait s’approcher le plus possible du rivage, planter des pieux dans la vase, installer des planches jusqu’à notre bord et puis, à la force des muscles, charger quelque 300 mètres cubes de bois ou de blocs de craie sur le navire. Tout l’espace de la cale et du pont, jusqu’aux bômes, était encombré par la cargaison! Pour tenir le gouvernail, il fallait s’asseoir sur le toit du poste de pilotage, accessible par une trappe.

“Le chargement achevé, on mettait le cap sur Tolkkis, à deux jours et deux nuits de navigation. Il fallait faire attention à ne pas

heures de calme et tout recommençait. Nous avons fait cela jusqu’en 1969.” En Finlande, le transport maritime à la voile s’achève véritablement en 1973, quand la goélette à moteur auxiliaire *Gunborg* livre son dernier chargement de sable à Helsinki, son port d’attache.

Un bateau sans lest qui aime le grand large

La navigation côtière dans le Sud de la Finlande est assez particulière. Le littoral se caractérise par de profonds fjords et par des milliers d’îles et îlots de toutes dimensions, couverts d’épaisses forêts de résineux. L’eau qui sépare les îles de la côte s’étend de

sont souvent très étroits. La moindre erreur d’estime est sanctionnée. La précision des cartes marines actuelles et du GPS a certes sécurisé la navigation, mais elle incite surtout à fuir ces dangers en empruntant une route plus au large.

Pour goûter à la navigation ancestrale finlandaise, il faut donc embarquer sur une kaljaasi comme *Astrid*, barrée par Olli ou Jaska – de deux ans son cadet, et lui aussi copropriétaire –, qui, depuis quarante ans qu’ils fréquentent les eaux côtières, ont appris à en déjouer les pièges. Chaque été, avant la régata, une croisière réunit un mois durant les familles propriétaires du voilier et leurs amis. “On s’arrête ici pour la nuit, lance Olli; tout l’équipage à la manœuvre!” Nous quittons la voie navigable principale et empruntons un chenal latéral bordé d’une haute falaise de granit. Un homme est envoyé à terre. Les autres, armés de pneus usagés en guise de défenses, se penchent sur bâbord pour prévenir tout contact avec la roche. Les amarres sont lancées et nouées à de forts sapins. Rapidement le voilier est amarré, toutes les manœuvres rangées ou lovées avec un soin acquis par tous chez les scouts marins.

Il y a dix jours *Astrid* accostait les berges vaseuses de Vålax, où les kaljaasi avaient l’habitude de charger le sable, à quelques mètres du rivage. “Grâce aux formes arrondies de la coque, souligne Ilkka, on peut approcher n’importe quel rivage, sans véritable quai. C’est l’atout de ce type de navire! Souvent le bois était acheté et chargé directement auprès des fermiers en différents points de la côte nécessitant différents types d’accostage. Le sable était chargé plutôt à partir d’une plate-forme d’où partait une planche vers le navire. Il fallait quatre hommes et deux jours avec des brouettes pour remplir la cale. L’équipage déchargeait lui-même le navire. Le sable était vendu aux usines de ciment et le bois directement aux particuliers. Mais sable ou bois, brique ou pierre, il fallait de la force! Ce n’est qu’à partir des années quarante que le chargement du sable s’est fait par camions.”

Moteur coupé, presque tout dessus, *Astrid* taille sa route sous l’ardent soleil de juillet vers son port d’attache, Helsinki. Assis sur le panneau de cale, Ilkka a passé à sa main la paumelle de voilier pour réparer plusieurs accros dans le flèche. Il en profite pour expliquer pourquoi *Astrid* n’a jamais eu de lest, sa cargaison et le poids du moteur en tenant

Ci-contre: la coque arrondie du caboteur lui permet d’accoster pratiquement partout, comme ici, au pied des falaises de Purunpää, entre Helsinki et Turku.

Au centre: Jaska Olkkonen, capitaine et copropriétaire d’*Astrid*, contrôle la route effectuée dans la journée avant de la porter sur son journal de bord.

Ci-dessous: le flèche n’étant pas envergué, il faut au moins quatre hommes pour l’envoyer à 20 mètres au-dessus des têtes.

lieu. “Affronter un vent contraire était possible car le navire chargé s’enfonçait profondément de l’avant pour retrouver le tirant d’eau de l’arrière et rétablir son assiette. Aujourd’hui que le navire est presque vide, l’avant est trop relevé et il casse son erre; au final, il est plus sage et plus aisé désormais de naviguer au moteur! Le gréement a été pensé pour un équipage vraiment restreint: un homme à la barre, l’autre à régler les voiles. L’allure d’une kaljaasi étant lente, il n’était pas difficile de quitter le gouvernail un court instant pour aider à hisser ou ferler les voiles. Le vent favorable pour ce type de voilier est le grand large, qui fait atteindre une vitesse maximale de 10 nœuds.”

Sur *Astrid*, le flèche est envoyé avec beaucoup de constance. “Je suis le seul à le faire systématiquement, dit Olli, tout joyeux, les autres trouvent qu’il ne sert pas à grand-chose, et en plus il est difficile à établir car il n’est pas envergué. Les vieux avaient pourtant raison de l’envoyer. En effet, en navigation côtière, on est très souvent entre des îles; le vent qui souffle sur la mer a tendance à surmonter ou contourner les obstacles. Se forment ainsi des couloirs où le vent mollit complètement ou souffle dans une mauvaise direction. Le flèche, qui vole à 20 mètres au-dessus de la surface de l’eau, permet de capter le vent en dehors des couloirs et m’aide à garder le cap et la vitesse.”

C’est Olli qui a fabriqué les voiles d’*Astrid* et des autres caboteurs de même type. “Je n’y connaissais rien, mais j’ai rencontré un vieux pilote qui savait en faire. Le premier jeu, c’est lui qui l’a confectionné au début des années 1970. Il fallait une grande surface plane, alors on a installé la toile sur sa piscine en hiver. Après j’ai pris la relève, mais les voiles actuellement enverguées ne sont pas de moi. Les dernières que j’ai cousues sont portées par *Ingeborg* et *Inga-Lill*.”



Une aventure humaine et un projet économique

Olli Tappola est un marin très apprécié dans le petit monde des navires traditionnels. C’est en 1969, avec trois amis des scouts marins, qu’il s’est rendu propriétaire d’*Astrid*. Aucun n’avait alors plus de vingt ans. De leur côté les vendeurs, les frères Söderström, étaient ravis de trouver une bande de copains soucieux de protéger leur goélette. Il y a eu en outre un véritable passage de témoin entre générations, une transmission des connaissances et expériences.

Olli, Markku, Jaska et Pekka, issus du Merisotakoulu – l’équivalent de notre École



Le bassin du port Sud d’Helsinki, encombré de bateaux de pêche flanqués de jolies annexes, dans les années 1930. Un site devenu très touristique.

s’endormir: les chenaux sont si étroits qu’il suffit de se laisser distraire pour aller s’éventrer sur un rocher ou s’échouer à la côte. Une fois arrivé à destination, le voilier était déchargé par les gens du village, ce qui nous laissait un moment de repos avant d’entamer le voyage de retour. À la maison nous attendaient un sauna très chaud, des vêtements propres, de la nourriture, quelques

quelques mètres à quelques centaines de mètres: la mer et la terre ainsi liées confèrent à ce paysage austère, né du retrait des glaces quaternaires, l’apparence d’un dédale hostile à la navigation. Il est indispensable d’accorder une attention particulière au fond, constitué tantôt de vase, tantôt de granit. Mais il faut aussi être très vigilant sur le cap à suivre, car pour être profonds, les chenaux



navale –, souhaitent transformer le voilier en bateau-école et l'affecter à de courtes croisières qui couvriront ses frais d'entretien. Des réaménagements s'imposent. Les volumes sont redessinés pour permettre l'accueil de passagers. La cale où s'entassaient le sable et les pierres laisse la place à un vaste poste pourvu d'une grande table et de couchettes pour une vingtaine de personnes, une grande cuisine et trois cabines. Pour accéder à l'arrière, une cloison est déposée. Et, là où, dans un espace très restreint, avaient été aménagés deux cabines exiguës et un carré faisant aussi office de cuisine, de cambuse et d'atelier, on installe un carré plus spacieux, qui peut aussi servir d'atelier: c'est là qu'Ilkka, véritable Géo Trouvetou, invente, construit et répare toutes sortes d'équipements électroniques ou mécaniques pour le voilier. Sur le pont, la surface occupée par le grand panneau de cale est réduite. Tous ces emménagements sont réalisés en bois et dans le respect du style d'origine.

Ambiance seventies pour une journée de navigation familiale à bord d'Astrid. La tradition d'embarquer des familles amies demeure. "Bon nombre de nos enfants ont vécu à bord depuis leur enfance", dit l'un des copropriétaires.

Au marché au hareng d'Helsinki

Les derniers rayons du soleil avivent les couleurs de cette fin de journée. Les bateaux de pêche se balancent doucement, amarrés cul à quai, leurs plages arrière accueillent des étals de poissons, harengs et saumons surtout, et de conserves. Ici et là s'échappent de stands bariolés des vapeurs de cuisson. Des jeunes se baladent, tenant entre leurs mains des cônes en papier remplis de *muikku*, de délicieux petits poissons frits. Où en trouver? "Partout!" disent leurs mains. Je m'approche d'un stand où une fille souriante dispose des filets de saumon mariné ou fumé, tandis qu'une autre prépare les *muikku*. Avec ma barquette bien remplie des deux spécialités, je cherche où m'asseoir. Toutes les tables sont prises. À côté de deux femmes, une chaise libre. Je suis le bienvenu, les cabas sont déplacés et on me fait de la place à la petite table. La conversation s'engage. Tout ici se passe de manière naturelle et familiale.

L'histoire du marché est vieille de quatre siècles, même les guerres ne sont pas parvenues à le supprimer. En 1594, la Finlande faisait partie du royaume de Suède quand Helsinki reçut

le privilège de tenir son marché au poisson indépendant. Au début du XIX^e siècle, quand le pays devint le grand-duché de Finlande sous la couronne de Russie, l'ouverture du marché fut fixée réglementairement aux premiers jours d'octobre et sa durée à une semaine. Son rôle principal était de réguler le prix du poisson en général pour tout le grand-duché. Le hareng salé de la Baltique (*Clupea harengus*) est demeuré longtemps la principale source de protéines des Finlandais pendant le long hiver boréal.

La pêche au hareng débute traditionnellement le 25 juin, pour s'achever le premier jour de la foire d'Helsinki. La meilleure période se situe vers la fin du mois de septembre, quand l'eau froide pousse les bancs de harengs et de sprats à se regrouper entre les îles et vers la côte, facilitant leur capture.

Tout au long des deux siècles écoulés, l'importance du marché d'Helsinki n'a cessé de grandir, attirant les pêcheurs des régions voisines et de l'Archipel, quelquefois même du golfe de Botnie et d'Estonie. En 1931, on recensait soixante-huit bateaux



Délices de la mer Baltique à la finlandaise.

pour un volume de hareng pêché de quatre cent vingt tonnes! Le poisson était aussi acheminé par camions, une dizaine en 1934 par exemple pour 10 tonnes. Aujourd'hui, trente pêcheurs vendent environ 40 tonnes de poisson, essentiellement mariné ou fumé, aux particuliers et aux restaurants de la ville. "Les îliens de l'Est et de l'Ouest du golfe de Finlande, jusqu'aux îles Åland ont toujours profité du marché pour vendre leurs produits traditionnels, me signale une dame. Comme les mitaines en laine de mouton, qui sont très chaudes. Après guerre, ma mère venait ici faire ses courses. Les poissons salés ou marinés étaient conditionnés dans des tonnelets en bois. Les poissons frais étaient conservés vivants dans l'eau. Jusqu'au milieu des années cinquante, le repas de tous les jours était à base de hareng

salé et de pain noir; les familles bourgeoises s'offraient aussi du hareng mariné." Ensuite, la rapide amélioration du niveau de vie a été défavorable au hareng. Jusqu'à ce que le renouveau du patrimoine maritime le remette au goût du jour, au milieu des années soixante-dix. Au début de la décennie suivante, la régata des voiliers traditionnels en bois a été associée au Silakkamarkkinat, et, pendant la semaine du marché, le vieux port d'Helsinki retrouve son cachet d'antan. ■

Au début du XX^e siècle, toutes les classes sociales sont encore friandes de hareng. On voit ici, au premier plan, une femme de la bourgeoisie, sans doute accompagnée de son fils, faire l'achat d'un tonneau de poisson saumuré au marché d'Helsinki.





Ci-dessus : le soir venu, les musiciens du bord sortent volontiers leurs instruments, saxophone et tuba, pour faire danser leurs camarades.

Ci-dessous : des banquettes confortables, une table et quelques tabourets : la cale, jadis remplie de sable, est aujourd'hui la pièce centrale du voilier.

Page suivante : tout dessus dans la brise de l'archipel finlandais, l'un des plus vaste au monde.



“La durée de vie moyenne de ce genre de voilier, robuste mais fait pour le dur travail de cabotage, était estimée à quinze ans, dit Olli. *Astrid* a eu la chance d’être bien entretenue.” Peu à peu, le navire est devenu le centre de sa vie. Autrefois employé au service informatique d’une grande société nationale, il a obtenu son brevet de capitaine peu avant sa retraite, ce que ses amis n’imaginaient pas possible. À la fin des années quatre-vingt, quand conseillé par son ami Erkki, pro du marketing, le groupe de copains a créé une société pour gérer le voilier, il en est devenu salarié. Depuis, il touche à tout, au choix des bois lorsqu’une restauration s’impose, au moteur comme aux voiles, et dévore les livres anciens et étrangers pour approfondir ses connaissances.

En 1987, Ilkka, Olli et Erkki ont fondé l’association Helsingin Purjelaivasatamayhdistys, basée à Helsinki, qui fédère la flottille de navires traditionnels finlandais. “Ensemble nous avons mené un dur combat pour faire comprendre aux décideurs l’importance de ces navires comme pièces de notre histoire et de notre identité nationales. Nous avons marqué un point important quand nous avons obtenu comme port d’attache Halkolaituri, où les voiliers avaient l’habitude de décharger à Helsinki. La réhabilitation du site est aujourd’hui quasi achevée et les voiliers qui y sont amarrés redonnent à la ville son caractère maritime. Ensuite il a fallu trouver un lieu où abriter les voiliers en hiver et les restaurer. Après une longue période de négociation avec l’administration de la forteresse de Suomenlinna, nous avons pu nous installer dans le chantier naval Viapori, un haut lieu où les galères étaient construites au XVIII^e siècle! Grâce à Hannu Matikka, qui a créé un registre naval spécial et une base de données concernant la plupart des bateaux historiques de Finlande, les restaurations et réparations sont suivies par un scientifique dans un souci de véracité historique.” Aujourd’hui ce registre porte mention de quatre-vingt-six navires : quinze voiliers, cinquante-quatre à vapeur, treize à moteur et quatre chalands.

Erkki, qui assume volontiers le rôle de porte-parole du groupe fait aussi remarquer combien l’histoire du navire est placée sous le sceau de l’amitié : “Nous nous sommes mariés, on a eu des enfants qui ont grandi à bord. Si des personnalités aussi différentes que les nôtres ont réussi à vivre ensemble aussi longtemps, c’est grâce à notre grande passion pour les voiliers traditionnels. Mais

le temps passe. Nous nous posons la question du lendemain. Notre dernier défi sera de transmettre à notre tour notre savoir-faire à une nouvelle génération.”

Au soir de la régates, tous les équipages se sont retrouvés sur le bateau-feu *Hyöky* afin de célébrer dignement la fin de la saison de pêche et fêter le vainqueur de la course, le *Svanhild*, une kaljaasi de 30 mètres lancée en 1948. C’est étonnant, car ce bateau est arrivé au port avec un certain retard sur les premiers. Son assez jeune capitaine, Markku Salovaara, pratiquement né à bord, reçoit pourtant en récompense un baril en bois de goudron de Suède. Olli ébauche un petit sourire malin : “Autrefois le goudron était cher, on l’appelaient goudron de Suède mais on l’a toujours fabriqué ici, en Finlande. Pour les navires en bois il est essentiel, il nous représente bien. Pour ce qui est du gagnant, c’est simple : Markku a participé à toutes les régates mais n’est jamais arrivé premier. C’est donc à son tour d’avoir le trophée!” Une curieuse façon de voir les choses, qu’Ilkka éclaircit : “Les voiliers qui participent à la régates sont tous si différents. Certains sont des bons marcheurs, d’autres plus lents. Si l’on ne faisait pas quelque chose ce serait toujours le même qui emporterait le prix! Quelques capitaines fixent les «règles». La condition pour gagner est changée à chaque fois et tenue secrète jusqu’à l’arrivée de la course.”

Des chants s’élèvent, les voix montent en volume, la fête commence. Au centre du bateau-feu, le capitaine du *Svanhild* serre de ses deux mains le tonneau de goudron, un grand sourire illumine son visage tandis que ses collègues le félicitent. Qu’est-ce que Markku va bien pouvoir faire avec tout ce goudron? La question fait redoubler son hilarité : “Mais rien, le baril est vide!” ■

Contact : Helsingin purjelaivasatamayhdistys, Pohjoisranta 8, 00170 Helsinki, Finlande, <www.purjelaivasatama.com>, konttori@purjelaiva.fi (charter).

