

Le « PASSAT »



Construit en 1911 par le chantier **Blohm & Voss** de Hambourg,
pour le compte de l'armateur **Reederei Ferdinand Laeisz**

Ses caractéristiques

Quatre-mâts barque à la coque métallique, ce fut l'un des trois clipppers, avec le *Peking* et le *Pamir*, à être construits à la demande de **R. F. Laeisz** pour le commerce des nitrates entre le Chili et l'Europe, via le Cap Horn qu'il passa 39 fois !

Il fut lancé le **20 septembre 1911**. Son nom correspond à l'anglais *Trade wind* et au français *Alizé*.

Long de 98 m et large d'un peu plus de 14 m, son tirant d'eau est voisin de 8 m.

Jauge brute : 3 100 tonneaux, jauge nette : 2 880 tonneaux, port en lourd : 4 700 t.

Hauteur des mâts au-dessus de la ligne de flottaison : 56 m

Surface de voilure : 4 600 m²

Poids de ses ancres : 2 x 3,5 t

C'était un navire rapide, capable d'atteindre Valparaiso en 71 jours, le retour vers l'Europe s'effectuant en 90 jours.



Sa vie commerciale

Il n'effectua que quatre voyages, **chargé de nitrates**, avant d'être bloqué à quai dans le port chilien de Iquique, en 1916, à cause de la première Guerre mondiale. Il y resta bloqué, avec son sistership, le *Peking* (lancé aussi en 1911), jusqu'à la fin de la Guerre. En 1921, il fut livré à la France en compensation de dommages de guerre, pour être finalement revendu à son ancien propriétaire, F. Laeisz, en décembre de la même année (13 000 £). Il reprit son commerce antérieur mais souffrit de contretemps à cause de deux abordages en Manche.

En 1931, il fut vendu au Capitaine **Gustaf Erikson** (installé à Mariehamn, Iles Åland, archipel finlandais sur le Golfe de Botnie, en Mer Baltique), dont la flotte a compté une cinquantaine de navires entre les deux guerres, parmi eux les célèbres *Pommern*, *Olivebank*, *Hougomont*, *Archibald Russell*,

Melbourne, *Pamir*, *Penang* (ex *Albert Rickmers*), *Pestalozzi*, etc. Naviguant dès l'âge de 10 ans, Erikson, devenu Capitaine au long cours, prit son premier commandement en 1900, il a alors 28 ans, sur le *Southern Belle* qu'il achètera quelques années plus tard ! Il devint armateur en 1913.

Le *Passat* fut dévolu au **commerce du blé avec l'Australie**. A noter que Erikson restait fidèle aux navires à voiles alors que ses concurrents, anglais en particulier, se lançaient dans la navigation à vapeur, faisant construire des steamers et bradant leurs voiliers...

Iles Åland



Le *Passat* resta à quai à Meriehamm, avec le *Viking* et le *Pommern*, durant la période 1939-1945.

En 1946, il commerça avec l'Afrique du Sud (marchandises et passagers) qu'il atteignait en 82 jours. Puis fit ses deux derniers voyages de transport de blé, l'un en 1947 de conserve avec le *Viking*, l'autre en 1948 avec le *Pamir*.

En 1947, il rallia Port Victoria (Australie) à Falmouth (Cornouailles) en 143 jours.



Le « *Pommern* »

En 1950, le *Passat* fut vendu (en même temps que le *Pamir*) à Van der Loo (Anvers) pour être ferrailé. Cependant, n'ayant pas été démantelé tout de suite, il fut revendu en juin 1951 à un shiplover argenté, H. Schliewen (Lübeck), qui dut le revendre après des soucis financiers. Afin de devenir un navire-école pour les élèves de la Marine Marchande, il fut réaménagé à Kiel et alors motorisé (moteur de 1 000 ch), cette faible puissance lui permettant une vitesse de 6 nds. Par vent favorable et lorsque toutes ses voiles étaient déployées, il pouvait atteindre 18 nds. Son équipage comptait une centaine d'hommes.

Il fut à nouveau vendu aux enchères, en avril 1954, à Schleswig-Holsteinisches Landesbank, puis en 1956, à la Stiftung Pamir und Passat (Lübeck) qui le remit (avec le *Pamir*) sur la ligne d'Argentine.

En septembre 1957, il vint chercher une cargaison de blé en vrac à La Plata, mais sur son trajet de retour vers Hambourg, aux côtés du *Pamir*, ils furent pris dans l'Atlantique Sud dans un ouragan qui fit riper la cargaison du *Pamir*, ce qui entraîna sa perte (seuls six marins furent rescapés, sur les quatre-vingt-six de l'équipage). Le *Passat*, lui arriva à Hambourg en décembre 1957 et y fut désarmé.

Navire-école à quai à Travemünde depuis 1960, le *Passat* est maintenant un **navire musée**.

Un des plus grands armateurs de voiliers de commerce au long cours du début du XX^e siècle

La **Société Reederei F. Laeisz** fut fondée par Ferdinand Laeisz, né en 1801 à Hambourg. Son premier navire fut le brick *Carl* (prénom de son fils), construit en 1839 par J. Meyer. Dès 1852, Carl travailla avec son père, faisant construire de nouveaux navires, et leur entreprise prospéra rapidement. En 1862, le chantier Stülcken leur livra un trois-mâts barque, le *Pudel*, encore en bois celui-là, puis toute une série de voiliers à coque métallique dont le nom commençait par la lettre « P », ce qui fit rapidement surnommer la compagnie : « The Flying P-Line » ! D'autres navires, achetés d'occasion, furent également rebaptisés avec des noms débutant par un « P ». La plupart de ces « P-liners », comme ils furent appelés, naviguèrent au commerce des nitrates avec l'Amérique du Sud. Ces navires étaient puissants, rapides et très bien équipés pour l'époque.



En 1912, les fils de Carl Laeisz reprirent la Compagnie à leur compte, mais, malheureusement, Herbert fut tué dès le début de la Guerre, et c'est donc Erich qui géra la Compagnie entre les deux guerres, mais mourut à son tour peu de temps après la Seconde guerre mondiale.

La plupart des navires que Laeisz fit construire le furent par **Blohm & Voss** à Hambourg, ou par **Tecklenberg** à Geestemünde. Ces fameux « P-liners », ainsi que d'autres magnifiques quatre-mâts et cinq-mâts barque furent tous construits au début du XX^e siècle : *Passat*, *Pamir*, *Peking*, *Padua*, *Pisagua*, *Pommern*, *Potosi*, *Preussen*, *Priwall*, ou encore *Viking*, *Lawhill*, *Olivebank*, *Kommodore Johnsen*, etc.). Le *Preussen* resta d'ailleurs le plus grand voilier du monde jusqu'à la mise en service du *France II* (affecté à la ligne de Nouvelle-Calédonie pour le transport du minerai de nickel). Ce furent les plus grands voiliers jamais construits et les derniers cargos cap-horniers naviguant à voiles.

Deux de ces voiliers « P » naviguent encore : le *Padua*, devenu le **Krusenshtern** et le *Kommodore Johnsen*, devenu le **Sedov** (du nom de Georgy Sedov, officier de la Marine qui parti en 1912 à la conquête du Pôle Nord, mais mourut en chemin en 1914), tous deux sous pavillon soviétique (avec l'aide financière des Allemands, au moins pour le *Sedov*).



BIBLIOGRAPHIE

Lacroix L. — *Les derniers grands voiliers*. Ed. Maritimes et d'Outremer, 1967.

Puget O. — *Les plus beaux voiliers du Monde*. Solar 1997.

Randier J. — *Grands voiliers français*. Ed. des Quatre Seigneurs, 1974.

Krusenshtern (ex *Padua*)