

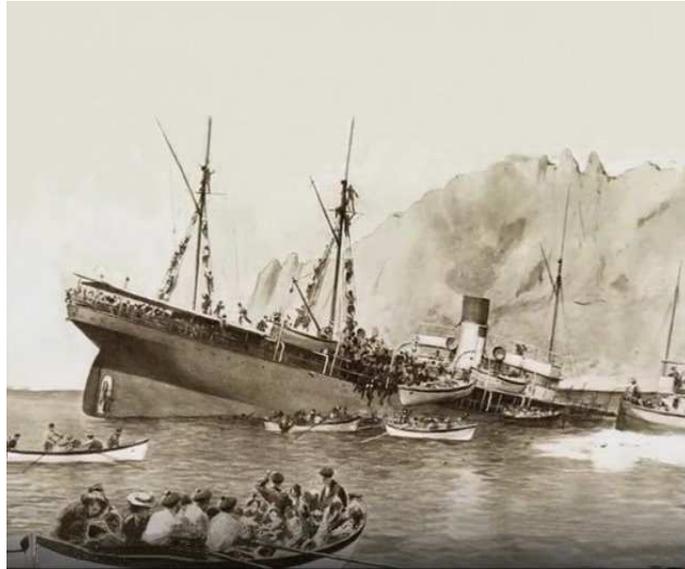


www.corsicamea.fr

LE NAUFRAGE DU LIBAN

Par Emile Thomas

Une Catastrophe
en mer.
Extrait du journal *Le
Figaro* du 08 juin
1903



Une catastrophe épouvantable s'est produite Mer en mer, à une heure du port de Marseille, occasionnant la perte d'un des plus beaux navires de notre marine marchande, et faisant un nombre de victimes que l'on évalue actuellement à près de cent personnes!

Le Liban, paquebot de la Compagnie Fraissinet, qui fait le service postal entre le continent et la Corse, était parti à, onze heures et demie du matin pour Bastia. Le temps était très beau et les passagers avaient presque tous répondu à la cloche du déjeuner. La traversée s'annonçait donc excellente, lorsqu'à une dizaine de milles après la sortie du port, le Liban rencontra *L'Insulaire*, paquebot de la même compagnie, qui- arrivait de Nice et Toulon. Que se passa-t-il à ce moment là ? Quelle fausse manoeuvre se produisit à bord de l'un ou de l'autre des deux navires? C'est ce qu'une sévère enquête établira.

Ce qui n'est malheureusement que trop certain, c'est qu'une effroyable collision se produisit. L'Insulaire aborda par tribord le Liban qui au dire de son commandant, le capitaine Lacotte, qui se trouve parmi les survivants, disparut sous l'eau en moins de dix minutes. Il était à ce moment midi et demi. L'abordage avait lieu à l'est de l'îlot des Deux-Frères, près de Maire. Il avait eu pour témoins quatre vapeurs qui se trouvaient à une assez grande distance, le Balkan et le Plaidier, de la Compagnie Fraissinet, le navire autrichien Rakocsy, et le. bateau de pilotage Bléchamp. Ces navires organisèrent immédiatement les secours. Le patron du Bléchamp se dirigea sur le Liban qui, subitement envahi par les eaux, faisait force de machines pour aller s'échouer à terre. Il n'y parvint malheureusement pas; la submersion fit des progrès effrayants, et quand les sauveteurs arrivèrent à sa portée le navire était déjà englouti. Le Bléchamp commença aussitôt le sauvetage, aidé du bateau-pilote n° 10, et du canot du vapeur Rakocsy. Après des efforts inouïs, on put recueillir une quarantaine de personnes, mais en. Même temps, dans cette première fournée, on ramenait huit cadavres, qui ne devaient pas être, hélas, les derniers: cinq femmes, deux hommes et un enfant.

De son côté, le commandant du Balkan M. Carriès, avait fait mettre immédiatement trois embarcations à la mer. Lorsque la première de ces embarcations arriva à une dizaine de mètres du Liban celui-ci s'inclina brusquement, et ses mâts vinrent s'abattre dans l'eau, à 1 m 50 environ du canot sauveteur qui faillit être emporté dans le remous. Il allait cependant aborder à l'échelle où les malheureux passagers se tenaient cramponnés en véritables grappes humaines poussant des cris épouvantables.

Mais à ce moment le navire s'enfonça dans l'eau et les machines firent explosion, produisant un bouillonnement considérable qui dura plus de cinq minutes. Un silence de mort avait soudain succédé aux cris et aux appels désespérés. Les trois canots du Balkan rivalisèrent de zèle et de dévouement. Le premier, commandé par le lieutenant Seuve, put ramener dix-sept personnes le second, monté par le capitaine en second, M. Merlin-Florent, opéra le sauvetage de vingt passagers; le troisième, sous la direction du

mécanicien Bouars, dut se borner à recueillir vingt et un cadavres qui flottaient à la surface des eaux. Tous les sinistrés, morts ou survivants, furent immédiatement ramenés à Marseille, où la lamentable nouvelle, bientôt répandue, avait produit une émotion considérable. Le maire de la ville, M. Chanot, avait immédiatement fait prendre toutes les dispositions nécessaires. Avec lui s'étaient transportés sur le quai MM. du Bois, secrétaire général de la mairie; De Gentile, substitut du procureur de la République, Gapeter, commandant des ports Bocquet, chef de cabinet du préfet; Bonnaud, commissaire central, etc. Les pompiers et les voitures d'ambulance transportaient les cadavres à la Morgue, où ils étaient placés dans la salle d'autopsie et dans la chapelle de l'Hôtel-Dieu.

Les femmes de Saint-Jean, accourue sur les quais, prodiguaient leurs soins aux naufragés, à mesure qu'ils étaient débarqués dans le vieux port. On entourait entre autre une petite fille de dix ans, Marie Nicollini, qui a été sauvée par l'équipage du Bléchamp, c'est la fille d'un sous-brigadier de police du quatorzième arrondissement de Paris, demeurant 104, rue du château. Elle a été recueillie par M. Mourut, chef du pilotage. Une foule haletante, composée de parents et d'amis des personnes embarquées, attendait anxieusement, implorant des nouvelles. La foule n'était pas moins considérable, place de la Bourse, devant les bureaux de la Compagnie Fraissinet, qui se trouvaient fermés à cause du dimanche. On était incertain sur le nom et sur le nombre des passagers, car la liste, au moment du départ, n'avait pas été remise à la police spéciale des ports. On en était donc réduit aux renseignements recueillis en dehors de la Compagnie et qui fixaient le nombre des voyageurs au chiffre effrayant de 240. Dans ce cas, bien près d'une centaine pouvaient être considérés comme perdus, car les récits des témoins de la catastrophe s'accordent tous sur la rapidité foudroyante du sinistre. Un batelier d'une barque de plaisance, nommé Vinotte, qui se trouvait presque sur les lieux du drame, dit que le spectacle était terrifiant. Les hommes et les femmes s'entremêlaient au milieu des cris épouvantables. Il fit force de rames vers le navire qu'il vit sombrer et réussit à sauver 9 personnes 5 hommes, 1 femme et 3 enfants qu'il débarqua aux Croisettes, où ils reçurent les soins que nécessitait leur état. On dit aussi que le navire ayant coulé de l'avant, les passagers se sont naturellement portés à l'arrière, qui, étant recouvert d'une tente, a formé cage et les a entraînés dans le gouffre. Il est d'ailleurs actuellement impossible d'évaluer encore l'étendue de la catastrophe. On connaît seulement les noms des personnes sauvées par le Bléchamp et le Balkan.

Ce sont, à bord du Bléchamp :

Jean-Baptiste Susini et son neveu Xavier Croccicchia ; Mme Mariani et son fils ; Pierre Delespina ; Pierre Gravazina ; Mme Reel ; Mme Vechini dont les trois fils ont été noyés ; Luigi Digrado ; Francesco Daxasi ; Asila Daxasi ; Maximillo Guintoli ; Ugenio Meyno ; X, maître d'équipage du Liban; Dominique Bistori ; Thyrtée Albertini ; Mme Aimée Bianqui ; Pietro Belzeli ; Mario Penicoti ; François-Marie Mattei ; Marie Nicolini ; Mme Pigari, de Toulon ; Mme Adélaïde Simonetti ; les deux soeurs Lagorio ; Joseph Rodiere.

Voici les noms des passagers sauvés, ramenés à Marseille par le Balkan :

Joseph Pietro, cordonnier ; Léon Fazzi, cordonnier ; Mathieu Colombani, matelot ; Paul Caitucoli ; Gaston du Gardin, sous-inspecteur des douanes à Bastia ; Désiré Mattei, chauffeur et sa sœur Jeanne ; Louis Sillon, chef de cuisine à bord du Liban ; Fransceschetti, magistrat ; Dominique Valeri ; Jean Fascioni ; Aldo Dappilge, ouvriers italiens ; André Mattei, employé ; Félix Sanguinetti, Etudiant ; Antoine Zerbini, matelot du Liban ; Pierre Lorenzi, coiffeur ; Paul André Vincentelli, cultivateur ; Antoine Gonelle, adjudant au 145e d'infanterie ; Jules Vidal, soutier du Liban ; Pietrucci, adjudant, dont la femme et ses deux enfants n'ont pas été retrouvés ; Mme Scotti ; Louis Mori ; Lacotte, commandant du Liban et ses deux fils, Jean et Joseph; Pages, maître d'hôtel, et sa femme, femme de chambre à bord du Liban; Aug-Pierre Galetti, caporal au 111e; Paul Bastelica, matelot ; Thomas Pierre, garde général des eaux et forêts ; Mme Maria Delfini ; Gabriel André; Camili, 2e maître d'hôtel ; Louis Desruisseaux ; Doux, 2e mécanicien ; Hedel, chef mécanicien ; François-Antoine Paoli et son fils ; Jean Meria, chauffeur ; Vaniguiseppe.

Quant aux morts, dont une trentaine étaient déjà, à cinq heures du soir, transportés à la Morgue, voici ceux dont l'identité a pu être établie. Ce sont les nommés :

Louis Rainaldi, 38 ans, percepteur à Digne ; Antoine-Laurent Masica, 71 ans, Villedieu, employé d'octroi ; Marcelin Sarrentini ; Mme Victorine Sarrentini ; Bittini Santi; Louise Gonelle ; Gigent-Dozet; la petite Félicia Orsini, âgée de 21 mois ; le jeune Faggianelli ; et le petit Charles Bernardi, âgé de 7 ans.

Cinq blessés ont été transportés à l'Hôtel-Dieu. Ce sont les nommés :

Poiecchi, seize ans, légèrement blessé ; Angèle Sicuri ; Aimée Bianchi, devenue folle; Lucie Venturi et Caroline Franchi.

On croit malheureusement rester au dessous de la vérité en évaluant jusqu'ici le nombre des morts à plus d'une soixantaine. Presque tous appartiennent au département de la Corse. Naturellement, les actes de dévouement ont été nombreux, ainsi que les scènes émouvantes. A bord du navire Balkan, notamment, dont les officiers se sont admirablement conduits, se trouvaient les artistes du concert français d'Athènes, qui ont

prodigé leurs soins les plus empressés aux naufragés et sont parvenus à en sauver un grand nombre dont l'état paraissait désespéré.

Un touchant épisode s'est produit à bord de ce navire.. Un enfant de huit mois, le petit Razain, venait d'être ramené inanimé sur le pont. A tous il paraissait mort. A l'aide de frictions à l'alcool et de la respiration artificielle, on parvint à le rendre à la vie. Une passagère lui offrit le sein, qu'il prit en souriant et ne tarda pas à s'endormir. Transporté par sa nourrice providentielle, une artiste lyrique engagée à Athènes, chez le commissaire des ports, celui-ci allait le faire transporter à l'hospice de la Conception, quand la présence de la mère, également sauvée, fut signalée à ce magistrat, et l'enfant qu'elle croyait perdu fut rendu à la mère.

Le commandant du Balkan a fait le récit suivant :

« Nous sommes partis ce matin, nous dit le commandant Carriès, non sans une émotion visible dans la voix, à onze heures trente cinq du quai des Anglais, allant à Gènes, Naples et ensuite dans le Levant. Rien d'insolite dans notre marche jusqu'à Maire. Près de cet endroit, nous avons aperçu au large l'Insulaire. Il a sifflé trois fois. Avec ma jumelle de bord, j'ai constaté qu'il avait l'avant endommagé. Je constatais aussi qu'il nous faisait des signaux pour nous diriger plus avant de son côté. Enfin, le commandant Arnaud, de l'Insulaire, nous fait signe d'aller vers le Liban qui se trouvait dans l'est des Deux-Frères, près de Maire. Nous comprimés aussitôt qu'une catastrophe venait de se produire mais nous ne pouvions pas supposer qu'elle fût si terrible. Nous marchons donc dans le sens indiqué par le commandant Arnaud, et nous apercevons le Liban incliné sur l'avant. J'ordonne aussitôt au capitaine en second, Florent Merlan, et à mon second lieutenant, Albert Seuve, de mettre les embarcations à la mer, ordre qui est exécuté en toute hâte car à ce moment le Liban est en train de couler.

La première embarcation dirigée par le lieutenant Seuve arrive sur les lieux juste au moment où le Liban coule, et est obligée de se parer en toute hâte pour ne pas être chavirée dans le choc du grand mât qui s'abat tout près d'elle.

Le lieutenant Seuve se porte immédiatement au secours des naufragés qui apparaissent au-dessus du flot bouillonnant, car le Liban vient de sombrer. Il est assez heureux, au prix d'efforts énergiques, pour recueillir 17 personnes à son bord et les transporter sur le Balkan où des soins leur sont donnés par le docteur Cecconi. La deuxième embarcation dirigée par le capitaine en second Florent Merlan parvient à recueillir en deux fois 21 personnes, parmi lesquelles des passagers déjà asphyxiés par submersion. Un marin de cette embarcation, Semériva, se distingue entre tous en plongeant plusieurs fois et en ramenant chaque fois un petit enfant. Il en a ainsi ramené 4 à flots, mais, hélas tous les 4 sans vie !

La troisième embarcation, conduite par M.Georges Touars, deuxième mécanicien, a recueilli 17 personnes. Ainsi, les trois embarcations ont transbordé sur le Balkan 40 passagers vivants, 17 personnes de l'équipage et 21 personnes noyées dont 8 malheureux petits enfants, 3 hommes et 10 femmes. Presque tous les passagers étaient de 3e classe. En tout 78 personnes.

Il convient d'ajouter qu'à bord du Balkan se trouvait une troupe d'artistes français formée par M. Bonnet et qui se rendait dans le Levant. Tous ont été admirables de dévouement dans cette catastrophe, prodiguant des soins aux naufragés. Citons notamment MM. Max René, Georges Martel et Mmes Lilie Murcie, Liliane et Elic de Noriac.

Un marin embarqué il bord du Liban comme passager a fait le récit suivant, que nous reproduisons simplement à titre documentaire, et en faisant remarquer que le capitaine Lecotte a toujours été considéré comme un des meilleurs officiers de la Compagnie Fraissinet.

Vers onze heures et demie, tous les passagers étaient à table, lorsque leur attention fut attirée par des coups de sirène répétés de façon insolite. Quelques-uns, justement inquiets, montèrent sur le pont, alors que les autres continuaient tranquillement leur repas.

Je me trouvais parmi les passagers montés sur le pont. Nous nous rendîmes immédiatement compte de la gravité de la situation. L'Insulaire arrivait à toute vapeur sur nous. Les sifflets des deux navires continuaient à fonctionner alternativement. S'agissait-il de signaux Je l'ignore. Toujours est-il que ces signaux devaient être plutôt diffus, car notre bateau ne déviait pas de sa ligne, et l'Insulaire avançait toujours !

Que faisait le capitaine du Liban ? Sur la passerelle, il lançait des ordres de tous côtés; mais le coup de barre qui aurait pu nous sauver n'était toujours pas donné. Quelques passagers, affolés par le péril, irrités de ce qui leur semblait une inertie coupable, commencèrent à faire de vives observations au capitaine. Pour ma part, j'estime que la responsabilité de ce dernier est gravement engagée. Je lui ai d'ailleurs reproché, quelques instants, avant la collision, de ne rien faire pour éviter la catastrophe.

Après quelques secondes d'angoisse terrible le choc fatal se produisit. Le Liban abordé sur l'avant fut projeté à 200 mètres du point de la collision. A bord, l'affolement était à son comble les hommes de l'équipage, les passagers, couraient sur le pont, cherchant à mettre à l'eau les canots de sauvetage. Le capitaine essayait de rassurer tout le monde, mais ses efforts étaient vains.

D'instant en instant, le navire enfonçait et, seule, une barque avait été mise à l'eau. Les passagers tentèrent de couper, avec leurs couteaux, les amarres des canots de sauvetage.

C'est alors, qu'avec l'aide de quelques matelots du bord je descendis une embarcation de ses portemanteaux. Nous y primes place avec mes camarades. Au même instant, le Liban s'engloutissait. Nous n'eûmes que le temps de nous éloigner à force de rames, afin d'éviter le tourbillon qui aurait pu nous faire sombrer à notre tour.

L'Insulaire à pu rentrer dans le port de Marseille par ses propres moyens. C'est un navire construit en Angleterre, et qui n'appartenait pas en propre à la Compagnie Fraissinet. Elle avait dû le louer, il y a environ deux ans, et il contribuait au service postal de la Corse en effectuant les voyages de Nice au continent et vice versa. Il était commandé par le capitaine Arnaud.

Le Liban, gros navire de 3,000 tonnes, avait été construit en Angleterre en 1883. L'année dernière, il avait subi d'importantes améliorations et ses machines avaient été complètement remises à neuf. Il était commandé par le capitaine Lacotte, un des plus vieux serviteurs et des officiers les plus réputés de la Compagnie Fraissinet.