



LE NAUFRAGE DU GENERAL ABBATUCCI

Extrait de *Les drames de la mer* - Par cinq étoiles (1890)

Alfred Mame & Fils, Editeurs

Source : gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



Le 7 mai 1869, vers deux heures du matin, le **paquebot Général Abbattucci**, de la compagnie Valéry, allant de Marseille à Cività-Vecchia, fut abordé par un brick norvégien et sombra après trois heures d'une lutte désespérée. Quarante neuf passagers et matelots périrent dans ce sinistre épouvantable, qui causa dans toute la France une émotion indicible.

Le paquebot, capitaine Nicolai, était parti de Marseille le 6 mai à neuf heures du matin, à destination de Cività-Vecchia et Naples, ayant à bord vingt-cinq hommes d'équipage, soixante-dix-huit passagers

civils et militaires, les dépêches et diverses marchandises. Les vents étaient sud-est, la mer houleuse. Vers quatre heures du soir, il se dirigeait vers le cap Corse. A minuit les vents passèrent au sud-sud-ouest, le temps se couvrit et une pluie fine tomba. Tous les feux du navire étaient allumés depuis le coucher du soleil. Bien que n'étant pas de quart, l'ayant remis au second à minuit, le capitaine ne quitta la passerelle que vers deux heures un quart du matin, après s'être assuré qu'il n'y avait aucun feu ni aucune voile à l'horizon. Le second, qui était de quart, se trouvait alors sur la passerelle avec deux hommes de vigie et le timonier.

« Je me débarrassais de mes effets, qui étaient trempés par la pluie, écrit le **capitaine Nicolai** dans son rapport, quand, vers deux heures et demie, j'ai entendu la voix du second commander : Bâbord tout, et au même instant une forte secousse eut lieu. Je sortis immédiatement de ma cabine, qui se trouvait sur le pont, je sautai sur la passerelle, et, après m'être rendu compte de l'évènement, je fis stopper la machine, fonctionner le sifflet d'alarme et je pus distinguer alors un gros navire sans feux, qui s'éloignait de nous et qui venait de nous aborder par tribord avant et nous avait fait une grande ouverture. Ce navire, en reculant, nous avait écrasé les deux embarcations tribord ».

Quel était ce navire et comment venait-il ainsi se heurter à toute vitesse contre le paquebot ?

Il faut citer ici le rapport du **capitaine Jensen**, commandant le brick abordeur. Parti de Gênes le 5 mai, à destination de la mer Noire, le brick norvégien **Edward- Hridt** se trouvait dans la nuit du 6 au 7, vers deux heures trente minutes, le long de la côte occidentale de la Corse, dans les eaux de Calvi, à la distance d'environ neuf milles norvégiens de terre ; la conduite du bâtiment était en ce

moment confiée au second, qui avait pris le quart à minuit ; le vent était fort et la mer grosse ; il fut aperçu à tribord une seule lanterne, qui fut prise pour celle d'un bâtiment à voile, car les vapeurs en ont trois. Or, pour l'éviter, le bâtiment fut tourné vers tribord, et alors cette lanterne parut à bâbord. Cependant le bâtiment ignoré s'était rapidement rapproché, ce qui permit de le reconnaître pour un vapeur. Mais il n'était plus possible de l'éviter ; l'abordage avait, en effet, lieu peu après. Le choc fut si violent, que le capitaine du navire norvégien, croyant son navire en péril, sauta sur le pont du navire français et y resta jusqu'au moment où un second rapprochement des deux navires lui permit de remettre le pied sur son brick.

Comme on le voit, les deux commandants se rejettent mutuellement la faute, cherchant chacun à justifier leur marche et leur manoeuvre. Quoi qu'il en soit, l'abordage avait eu lieu et la situation pouvait d'un instant à l'autre devenir plus critique.

« Nous étions alors dans le travers de Calvi, continue le capitaine Nicolai. Voyant que le navire abordeur ne venait pas à notre secours, je descendis visiter les soutes, que je trouvai étanches ; le poste de l'équipage seulement était envahi par l'eau. Voyant aussi que la cloison d'avant tenait bon, je fis en même temps amener la seule embarcation qui me restait, et sur laquelle monta le second avec une partie de l'équipage pour aller réclamer du secours et au besoin amener les embarcations du navire abordeur. Ne voyant rien arriver, dès que ledit navire eut allumé ses feux de position, je fis route sur lui, et, en l'éloignant par tribord de l'arrière à l'avant, je lui criai de mettre en panne et de nous envoyer ses embarcations, et c'est en l'accostant que je lui ait écrasé son feu vert qu'il venait d'allumer et fait quelques avaries à tribord.

« Cette manoeuvre permit à divers passagers et matelots de l'équipage de sauter sur le navire abordeur. Après que ledit navire se fut écarté une seconde fois, je fis de nouveau route sur lui ;

« ensuite, faisant machine en arrière, je vins l'accoster avec mon arrière, et cette seconde manoeuvre me permit encore de sauver quelques passagers. Malheureusement ne recevant ni amarres ni aucun secours de ce navire, qui s'éloignait de plus en plus de nous, après deux heures de fatigues et de manoeuvres je commençais à désespérer, quand vers quatre heures, le jour se faisant à l'horizon, j'aperçus un navire au large. Je mis immédiatement mon pavillon en berne, et, à mes signaux de détresse, ce navire fit route sur nous ; mais la pression de l'eau enfonça la cloison étanche, et alors l'eau gagnait avec une rapidité effrayante le bateau, qui nous manquait sous les pieds.

« Je criai *le sauve qui peut* et le premier je donnai l'exemple en me jetant à la mer. Deux minutes après le navire sombrait.

« J'aperçus alors une vingtaine de personnes, passagers et équipage, se débattre sur l'eau, et, aidés de quelques débris, se maintenir à la surface. Le navire qui venait à notre secours, le trois-mâts norvégien **Embla**, capitaine Toudalh, mit deux embarcations à la mer, et recueillit ainsi vingt des naufragés, à qui il s'empessa de prodiguer tout ce dont ils avaient besoin. »

Après quarante-huit heures de navigation, l'*Embla* débarquait sur la côte près de Livourne les naufragés du Général Abbatucci, et quelques minutes après touchait au même port le navire abordeur Edward-Hridt, ayant à son bord trente-quatre personnes sauvées. Quarante-neuf passagers ou matelots périrent dans ce naufrage : parmi les victimes se trouvait un intendant général, M. le Cauchois-Ferraud, et le consul des Etats pontificaux à Marseille, M. Ferrari.

Ce drame terrible ne pouvait manquer de produire une violente émotion dans tous les ports de la Méditerranée, et le ministre de la guerre dut charger un sous-intendant de faire une enquête spéciale sur les circonstances qui accompagnèrent le naufrage du *Général-Abbatucci*.

« Allant de témoin en témoin parmi les survivants, écrit le sous-intendant Gachet dans son rapport, je suis arrivé à pouvoir recueillir les récits de quelques-uns des naufragés qui n'ont quitté l'Abbatucci qu'au moment où il sombrait, et qui ont tout vu.

Ces témoins de la dernière minute sont le nommé Dufeu, caporal aux zouaves pontificaux, et deux soldats du détachement qu'il conduisait, mais surtout le nommé Paillard (Edouard), soldat au 42^{ème}, qui tenait la roue du gouvernail après l'ignoble désertion de l'équipage, et qui, au dire de tous, est resté à bord le dernier, tout près des victimes. J'ai questionné aussi les sergents Grétin, des chasseurs à pied, et Régnier, du 42^{ème}. Ces deux sous-officiers s'étaient sauvés en s'élançant à bord du brick norvégien, et n'ont assisté au dénouement du sinistre qu'à une certaine distance, trois ou quatre cents mètres.

« Toutes ces narrations comparées entre elles se corroborent, et je puis répondre de l'exactitude des faits qu'elles présentent.

« L'Abbatucci, abordé à deux heures et demie du matin, n'a sombré qu'à cinq heures ; mais, je me hâte de vous le faire savoir, nos malheureux passagers ont presque toujours compté sur leur salut. La catastrophe eut à la fin une explosion presque soudaine ; les moments de désespoir et d'agonie furent courts.

« Le choc fut violent et mit les passagers en émoi. Cette première alarme fut vite dissipée, le capitaine rassurant tout le monde. Des cloisons étanches séparant les compartiments de l'avant, la voie d'eau qui s'y était déclarée ne pouvait gagner ; le navire d'ailleurs continuait à naviguer.

« Néanmoins le capitaine envoya le second dans un canot demander du secours au brick norvégien. Quatre hommes seulement devaient accompagner le second ; mais les quatorze hommes de l'équipage se précipitèrent dans cette embarcation, qui était la seule restant au navire, les deux autres ayant été brisées dans l'abordage. Ces hommes et le canot ne revinrent plus, et le second n'obtint aucun secours du norvégien, gravement avarié lui-même, et qui ne parvint qu'à grand'peine à gagner Livourne, le surlendemain 9, après avoir fait travailler aux pompes l'équipage déserteur de l'Abbatucci, ainsi que les passagers qui s'élançèrent à son bord à deux reprises différentes, par suite des manoeuvres du vapeur.

« Le second, ayant donc échoué dans sa mission, qui consistait à ramener du secours, tenta de revenir seul avec le canot ; mais, n'ayant personne pour le seconder, il ne put lutter contre la mer et fut englouti. Pendant ce temps, le capitaine de l'Abbatucci tentait un suprême effort pour forcer le norvégien, qui s'éloignait, à le secourir ; il fit faire machine en avant, rattrapa le brick et l'éloigna par son tribord : cinq ou six passagers se sauvèrent alors en sautant d'un bâtiment sur l'autre. Les deux navires se trouvant de nouveau séparés par l'effet de leur marche et de la houle, le capitaine de l'Abbatucci fit faire machine arrière et aborda de nouveau le brick.

« Avant ce dernier abordage, rapporte le sergent Grétin, M. le Gauchois-Ferraud avait vivement engagé le capitaine à faire construire un radeau : Nous sommes tous soldats ici, avait-il dit, moi-même je donnerai l'exemple. Mais le capitaine répondit que cela était bien inutile, et qu'il répondait de tout sauver. Le pont était encombré de barriques de pétrole, la construction d'un radeau eut pu être prompte.

« Une quinzaine de passagers purent encore s'élançer et se sauver à ce second rapprochement : des amarres avaient été lancées de l'Abbatucci, mais refusées par le norvégien. Le capitaine comprit alors qu'il ne pouvait plus compter que sur lui-même, et se dirigea vers la côte ; marchant en arrière afin de ménager la cloison étanche de l'avant, la machine donnait le sifflet d'alarme ; le pavillon était en berne. Le jour se leva enfin, et un trois-mâts fut signalé. Ce bâtiment était malheureusement sous le vent, mais on ne tarda pas à voir qu'il avait aperçu les signaux de détresse et qu'il se rapprochait en louvoyant.

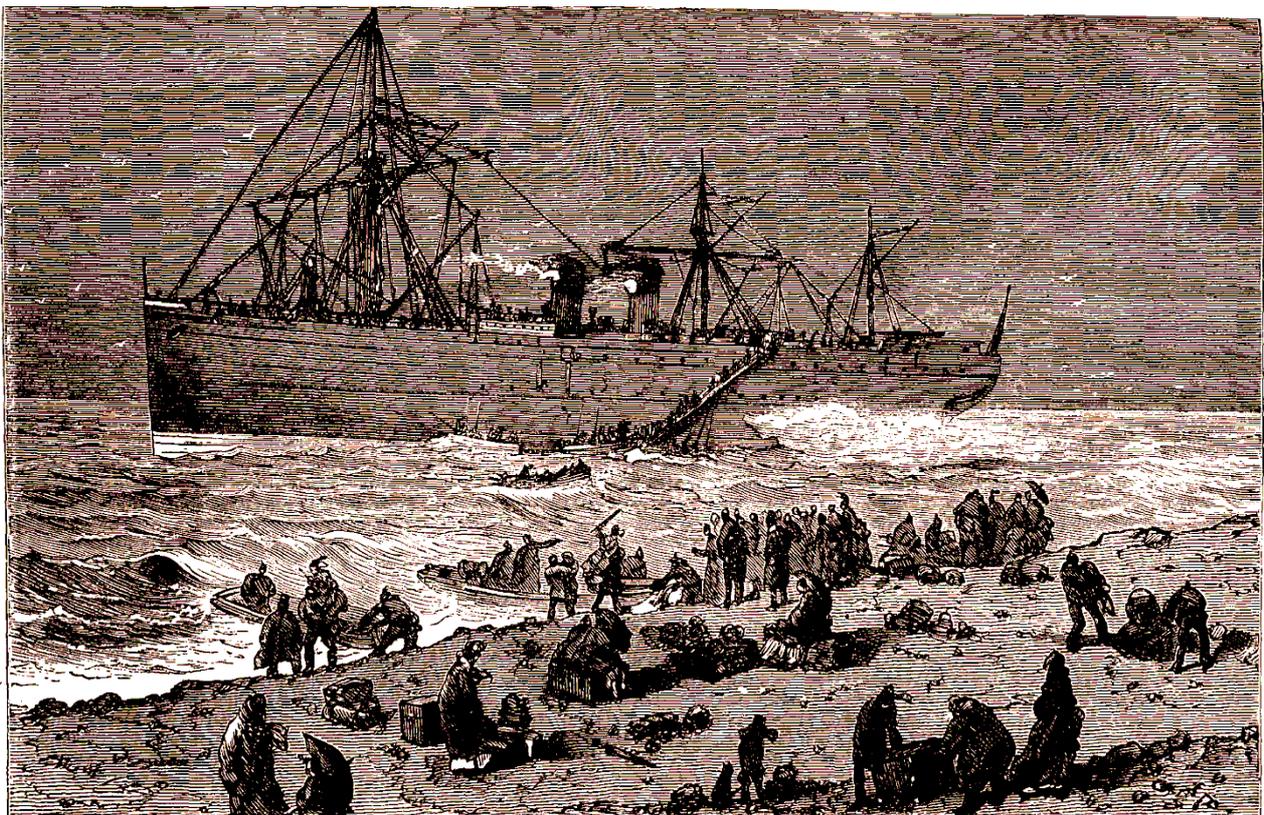
« Tout allait donc bien jusqu'alors. Les passagers de première classe étaient assis sur les banquettes de l'arrière. M. le Gauchois-Ferraud, ayant sa femme à côté de lui, se trouvait du côté de bâbord, sur la banquette adossée à la claire-voie en forme de lanterne, par laquelle la salle à manger des premières reçoit la lumière. Tout à coup la cloison étanche cède, l'eau gagne l'avant, qui s'affaisse, et pénètre peu à peu dans la machine. Le mécanicien laisse échapper la vapeur et se jette à la mer. Une vague balaye tout le pont jusqu'à la dunette et envahit avec fracas l'entrepont et le logement de

la chaudière ; le capitaine crie : *Sauve qui peut !* et s'élance à l'eau muni d'une bouée.
« Quand le capitaine sauta, raconte le soldat Paillard, nous nous mîmes tous à genoux ; un jeune prêtre récitait des prières ; les dames disaient : « Nous allons mourir, faisons des actes de contrition ». Les voyageurs des premières avaient déposé sur le pont leur or, leurs bijoux, leurs montres : « Il ne faut pas, disait-on, paraître devant Dieu avec tout cela ». M. le Gauchois était résigné, à genoux, tenant sa femme par les mains. C'est ainsi que je les vis jusqu'au dernier moment.

L'arrière s'enfonçait alors, tout en plongeant vers l'avant avec la rapidité d'une pierre abandonnée sur l'eau. Craignant d'être entainé dans le tourbillon, Paillard enjamba le couronnement de l'arrière, et s'y tint jusqu'à ce que l'eau l'eût atteint. Il se donna alors de l'élan, repoussant le navire d'un coup de pied, et se maintint sur l'eau pendant une heure et demie, flottant d'épave en épave, jusqu'à l'arrivée des canots du trois-mâts aperçu au point du jour. Vingt passagers furent sauvés de la même manière ».

« Quelques secondes après que Paillard se fut confié à la mer, laissant les passagers priant à genoux, le poids de l'eau rompit la quille de l'Abbatucci vers la machine, l'arrière s'abîma, se reployant sur l'avant, l'hélice apparut verticalement dressée ».

La justice eut à décider à qui incombait la responsabilité d'un pareil désastre ; le gouvernement français sut récompenser ceux qui avaient fait preuve de courage et d'énergie, mais l'abîme ne rendit point ses victimes.



L'Embla débarque les survivants du *Général Abbateucci*.