

Courriers naufragés

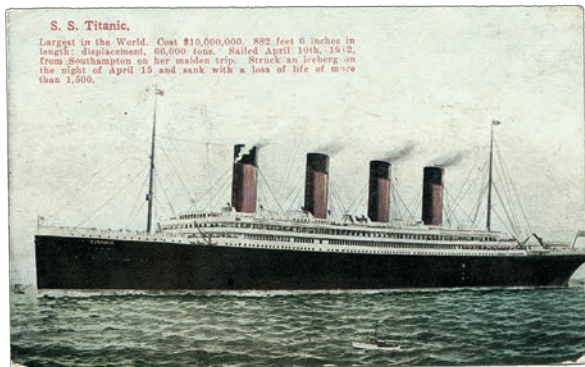
Nous évoquons périodiquement ce qui touche à la mer mais nous n'avions pas encore eu l'occasion de parler des courriers naufragés. L'intérêt des philatélistes pour les plis accidentés est bien réel au point que certains se sont même réunis au sein d'une association. Voici quelques exemples de documents postaux ayant réchappé à des naufrages. Pour débiter cette série d'articles, difficile de ne pas aborder l'histoire du *Titanic* et ses rares documents.



300 CHERBOURG. — Le "Titanic" quittant Cherbourg avant son naufrage.



OCEAN LINER TITANIC—LARGEST STEAMER IN THE WORLD.
Sunk by iceberg on maiden trip off Halifax, April 15, 1912; 1,500 people drowned. Length, 882 feet; breadth, 92 feet; number of steel decks, 11; watertight bulkheads, 15; passengers 3,000; crew, 900; tonnage registered, 45,000; tonnage displacement, 66,000; cost, \$7,500,000.

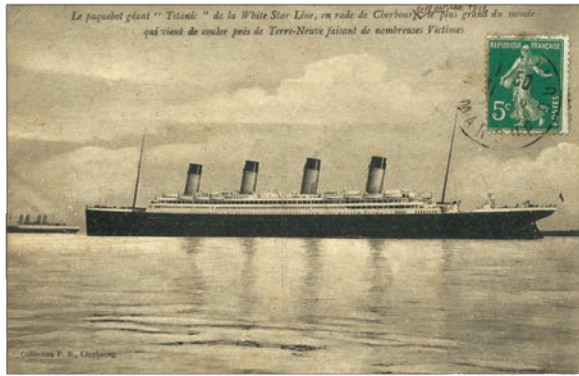


S. S. Titanic.
Largest in the World. Cost \$10,000,000. 882 feet 6 inches in length; displacement, 66,000 tons. Sailed April 10th, 1912, from Southampton on her maiden trip. Struck an iceberg on the night of April 15 and sank with a loss of life of more than 1,500.

Les rares documents du *Titanic*

Ce 14 avril 1912, cela fait déjà plusieurs jours que le *Titanic*, un géant des mers avec ses 269 mètres de long et ses neuf ponts, a débuté son voyage inaugural, destination New York. Le *Titanic* est alors le plus grand et le plus luxueux des paquebots du monde. Construit aux chantiers Harland et Wolf à Belfast, sa ligne est très étudiée, particulièrement élégante, ses installations luxueuses. Les passagers de première classe bénéficient d'un confort digne des plus grands hôtels avec des suites dotées d'un personnel attiré. Raffinée sans être ostentatoire, la décoration n'a pas aussi manqué d'attirer pour la première croisière d'illustres personnalités comme le colonel John Astor – alors un des hommes les plus riches de la planète –, Benjamin Guggenheim (le roi du cuivre), Monsieur Straus (le propriétaire des magasins Macy's à New York) et tant d'autres. Sur le plan technique, le *Titanic* est un bijou en matière d'innovation tant pour la navigation que pour la communication (installation TSF de grande puissance) ou encore l'éclairage. La consommation électrique (10 000 ampoules, moteurs des grues, chauffage, réfrigération etc.) dépasse celle

d'une ville moyenne de l'époque. Alors que sa croisière inaugurale démarrait de Southampton en Grande-Bretagne le 10 avril, il s'en était fallu de quelques mètres pour qu'il ne heurte pas un autre paquebot, le *New York*, un vétéran de l'Atlantique. Un mauvais présage ont dû penser certains marins présents sur les lieux. Des mauvais signes, il y en avait déjà eu avec tout particulièrement la sortie d'un ouvrage prémonitoire dont le titre n'était autre que *Le naufrage du Titan*. Paru quarante ans auparavant, ce roman de l'Américain Morgan Robertson, racontait l'histoire d'un paquebot qui, lors de sa première traversée de l'Atlantique, heurtait un iceberg. Des centaines de passagers périssaient dans les eaux glacées, faute d'un nombre suffisant d'embarcations de sauvetage. Ce livre prémonitoire n'a pas entamé les certitudes des promoteurs du *Titanic*, pas davantage celles de son capitaine Edward J. Smith, un marin particulièrement expérimenté dont il semblerait que c'était son dernier voyage avant qu'il ne prenne sa retraite de la White Star Line, l'armateur du navire. Excès de confiance dans ce bateau réputé insubmersible, doté de quinze cloisons



étanches et de huit pompes pouvant évacuer 400 tonnes d'eau à l'heure ? Probablement. « Avec un navire tel que le Titanic, c'est un problème qui ne se pose plus » indiquait-il à une passagère qui l'interrogeait sur les risques de naufrage.

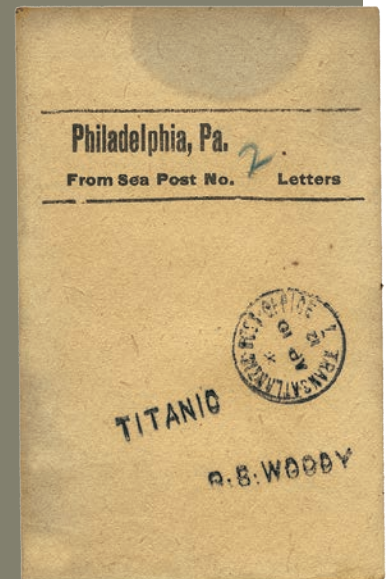
La journée du 14 avril débute comme les précédentes : temps ensoleillé et mer calme. Seul un refroidissement de la température est constaté. Presque du moins car le lendemain un des membres de l'équipe postale embarquée, Oscar Scott Woody, fêtera ses 44 ans. Ils sont cinq au total. Woody compte deux autres collègues américains : John Starr March, William Logan Gwinn et deux Britanniques : James Bertram Williamson et John Richard Jago Smith. Les installations postales sont situées dans le 4^e compartiment tribord avant et comprennent notamment une salle de tri fort bien équipée et un emplacement protégé pour le courrier recommandé. En dessous se trouve une cale postale. Le *Titanic* a emporté un courrier volumineux avec 1 758 sacs embarqués à Southampton, 1 412 à Cherbourg et 194 à Queenstown la dernière escale au large de l'Irlande. L'ensemble

représente environ 7 millions de lettres et paquets, un travail conséquent pour nos postiers. Ces derniers ne font pas partie du personnel de la White Star Line et logent avec les passagers de troisième classe. Cette classe est réputée bruyante avec d'incessantes conversations, des chants, de la musique, une ambiance que n'apprécient guère nos postiers. Aux dires des témoignages, le soir du 14 avril, qui verra la collision du *Titanic* avec un iceberg, l'atmosphère est particulièrement joyeuse et détendue. Les premières classes sont une nouvelle fois gâtées avec un menu alléchant : « Hors d'œuvre variés et huîtres – Consommé Olga et crème d'orge – Saumon à la sauce mousseline et concombres – Filet mignon Lili – Sauté de poulet à la lyonnaise » et bien d'autres bonnes choses encore. Le navire change de cap pour se trouver sur le parallèle de New York, la vitesse est de 21,5 nœuds. Durant la journée plusieurs messages ont été reçus mentionnant la présence de glaces. Le commandant ne modifie pas sa route pour autant mais deux personnes veillent dans la hune et peuvent prévenir à tout moment l'officier de quart par téléphone. A 23 h 40, ils aperçoivent

Un des 17 documents postaux rescapés

Aucun des courriers et colis (environ sept millions au total) embarqués sur le *Titanic* n'a été retrouvé. Les seuls documents postaux ayant échappé à la catastrophe (dont la moitié aujourd'hui conservés dans des musées) sont des « facing slips », des étiquettes pré-imprimées mentionnant la destination du courrier regroupé par le postier. Figure également

la griffe du *Titanic* (lieu du tri), le timbre à date spécifique avec la mention « TRANSATLANTIC POST OFFICE 7 10 AVRIL 1912 ». La date correspond au jour de départ du *Titanic* du port de Southampton et le chiffre « 7 » à l'équipe postale. Sur ce document figure le nom de l'agent postal, O.S. WOODY. Inutile de dire que ce fut avec émotion que nous avons eu entre les mains cette pièce de la collection d'Alain Jacquart. Seize autres étiquettes sont connues : Boston, (D) Mass. ; Boston, (D) Mass. ; Brooklin, N.Y. ; Chicago, (D) Ill. ; Minnesota ; New Orleans, La. ; New York (D.P.O.) N.Y. ; New York Foreign Mixed ; N.Y. & Chic. W. States ; Sealed Distributions Customs / Second Div., N.Y. P.O. ; Iowa ; San Francisco, (D) Cal. ; Washington D.C. ; Washington D.C. ; Wash. & Alaska ; Ship Bag.



un iceberg droit devant. Murdoch, l'officier de quart, ordonne de stopper les machines et de faire marche arrière mais il est trop tard. Le bateau racle l'iceberg et endommage la partie tribord tandis que des blocs de glace tombent sur les ponts. Peu de passagers se rendent compte de ce qui vient d'arriver. Le *Titanic* est à présent arrêté, moteurs coupés. Une première inspection est faite et on s'aperçoit que l'eau envahit deux compartiments. L'agence postale est sinistrée. Les cinq postiers tentent immédiatement de sauver le courrier et ouvrent le local des recommandés. Une vidéo prise à partir d'un sous-marin à la fin des années 1980 montrera qu'il fut effectivement ouvert. Nos cinq postiers montent les 200 sacs de courriers ●●●

Attention aux faux

Un certain nombre de lettres recommandées supposées avoir manqué le *Titanic* existent comme celle-ci. Parties de France pour un seul et même destinataire situé à Washington, elles portent la marque d'un cachet vertical « TITANIC ». Jamais la poste française n'a réalisé de tels cachets. Par ailleurs ces lettres sont affranchies à 25 c, alors que le tarif était de 50 c.



Des Français étaient à bord

Une cinquantaine de Français se trouvaient à bord du *Titanic* passagers et membres d'équipage. Dix huit d'entre-eux seulement échappèrent à la mort. Parmi eux Michel Navratil, dernier survivant masculin (décédé en 2001 à 92 ans). Il avait embarqué à bord du *Titanic* avec son père et son frère dans des conditions bien particulières. Début 1912, la vie du père de Michel n'est pas simple : des difficultés d'affaires s'ajoutent à des problèmes conjugaux. Le couple Navratil se sépare et Marcelle, son ex-femme qui habite à Nice, a la garde des enfants. L'homme profite du week end de Pâques pour enlever ses enfants. Il prend la direction de Calais, Douvres, Londres pour se rendre à Southampton et embarquer avec ses deux fils Michel et Edmond



DR

sur le *Titanic*. Il voyage sous une fausse identité grâce à un passeport emprunté à l'un de ses amis : Louis Hoffman. A bord, il fait croire que sa femme est décédée et fréquente le moins possible les autres passagers pour ne pas attirer les soupçons. La nuit du naufrage, il réveille et habille – aidé d'une autre personne – ses deux fils et les fait embarquer dans un canot de sauvetage. Alors qu'une passagère les prend avec elle, il dit à son fils aîné « *Mon enfant, quand ta mère viendra vous chercher,*

elle le fera sûrement, dis lui que je l'aime profondément et pour toujours ». Le père meurt noyé. On retrouvera plus tard son corps, il portait sur lui un revolver. Il est vrai qu'à l'époque, New York était une ville dangereuse. Ses enfants sont vivants mais bien incapables de fournir leur identité tant sur le *Carpathia* qu'à leur arrivée à New York. Les jours passent, personne ne les réclame et on les surnomme « les orphelins du *Titanic* ». Les journaux du monde entier s'emparent de cette affaire et leur photo circule. C'est ainsi qu'à la lecture du *Figaro* leur mère les reconnaît. Elle ira les chercher à New York le 16 mai 1912 pour les ramener en France. Edmond devint décorateur d'intérieur et mourut à l'âge de 43 ans. Marcel aura une brillante carrière. Agrégé de philosophie, ancien élève de l'Ecole normale supérieure, il enseigne à Montpellier. Il devient ensuite professeur de psychologie. Dernier survivant masculin du *Titanic*, on ne peut être qu'admiratif de cet homme discret dont la vie a basculé brutalement alors qu'il n'avait pas encore quatre ans.

Nos plus vifs remerciements à Alain Jacquot pour sa documentation et une partie de l'iconographie.

●●●recommandés tandis que l'eau s'engouffre à vive allure et inexorablement. La seule solution qui leur apparaît est d'entreposer ce qu'ils peuvent sur l'un des ponts supérieurs avec l'espoir que le courrier puisse être stocké à l'entrée de la première classe. Très rapidement le capitaine Smith et ses proches savent que le bateau n'en a plus que pour une heure et demie au maximum. Des signaux de détresse sont envoyés et les passagers sont alertés. Ils doutent comme certains officiers de l'imminence du naufrage alors que le personnel de l'agence postale est toujours à pied d'œuvre. Il règne une atmosphère irréaliste, certaines personnes en tenue de soirée repartent avec nonchalance au fumoir comme si de rien n'était, d'autres plaisantent.

Trois bâtiments répondent aux appels de détresse tandis que le premier SOS de l'histoire est lancé (SOS au lieu de CQD pour Come Quickly Danger). Alors qu'à seulement 0 h 45 les premiers canots sont prêts, bien des passagers ne se pressent pas pour monter. Dans cette nuit noire, les vingt mètres de haut du bâtiment font peur aux femmes et aux enfants invités à se présenter en premier. Certains canots descendront quasiment à vide ! Ce n'est que trois quarts d'heure plus tard que l'insouciance fait place à la peur, à la panique. Tandis que les dernières embarcations partent, les deux tiers des passagers sont encore à bord et se regroupent mais à 2 h 20 la coque du bateau monte à la verticale pour s'enfoncer dans les profondeurs abyssales de l'Atlantique. Les personnes présentes dans les canots entendent d'insupportables et terrifiants cris de souffrance de ceux qui se noient dans une eau glaciale. Ce sera ensuite un terrible silence qui suivra dans une nuit noire, constellée d'étoiles. Le lendemain matin, le *Carpathia* récupérera les survivants avant de les transporter à New York.

Un peu plus de 700 personnes échapperont, le bateau comptait plus de 2 200 personnes lorsqu'il quittait l'Irlande.

Selon les témoignages, les postiers ont fait absolument tout ce qu'ils pouvaient pour sauver le courrier, avec un incroyable courage et dévouement sans faille. Tous mourront et les corps de deux d'entre eux seront identifiés. Celui d'Oscar Woody sera retrouvé par le Mackay-Bennett. Il flottait haut sur la mer grâce à son gilet de sauvetage. Dans une poche située au niveau de sa poitrine se trouvaient les seuls documents postaux ayant échappé au naufrage.

Nicolas de Pellinec



Les courriers adressés du *Titanic* avant son départ d'Irlande sont bien entendu très recherchés et rares. En témoigne celui-ci absolument remarquable et vendu 16 100 US dollars par Spink Smythe à New York. La lettre est rédigée par George Graham résident à Harriston au Canada. Elle est à destination d'une relation d'affaires en Allemagne auprès de qui il s'excuse de donner des nouvelles si tardivement et espère le retrouver l'année suivante. La lettre a été expédiée de Southampton avant le départ du bateau le 10 avril. Graham était un passager de première classe et logeait dans la cabine B-52. Quelques heures avant le naufrage, il adressa un télégramme à sa femme au Canada pour lui dire qu'il allait bien et arriverait à New York le mercredi. Lorsqu'elle reçut ce message – alors que l'on parlait déjà de la catastrophe – elle pensa que son mari était en vie. Malheureusement quelques jours plus tard elle apprendra que le corps de son époux a été repêché.



Une association à découvrir

Si vous collectionnez les plis accidentés (train, avion, bateau) sachez que vous pouvez adhérer à la Wreck & Crash Mail Society. La cotisation est de 21 € par an permettant de recevoir quatre numéros de la revue *La Catastrophe* éditée en langue anglaise. Contact : Ken Sanford kaerophil@gmail.com ou 613 Championship drive, Oxford, CT, Etats-Unis 06478-3128.

Pour aller plus loin :

Le naufrage du Titanic de Philippe Masson, Editions Tallandier
L'exploration du Titanic de Robert D. Ballard
La Catastrophe éditions de juin, septembre 2008 et juin 2009
www.postalmuseum.siedu/titanic
www.encyclopedia-titanica
www.aftitanic.free
www.titanic.pagesperso-orange.fr

Le bateau aux deux naufrages : le *Ville d'Alger*

Le samedi 27 février 1909 à 20 h le paquebot de 2 920 tonneaux de la Compagnie Générale Transatlantique *Ville d'Alger* assurant la liaison Alger–Marseille fut abordé avant son arrivée dans la cité phocéenne entre le château d'If et le phare Sainte Marie par le vapeur de 2 553 tonneaux de la Société générale des Transports Maritimes *l'Orléanais* en route pour Gênes pour prendre des émigrants. *l'Orléanais* fortement

endommagé au niveau de l'étrave put se dégager tandis que le *Ville d'Alger* prenait l'eau et commençait à couler. Le bateau comptait à son bord plus de 100 passagers et 72 hommes d'équipage, on pouvait donc craindre le pire. Le commandant Cazalis et ses hommes parvinrent avec beaucoup de sang-froid à calmer les passagers. Le port de la Joliette étant relativement proche, Cazalis parvint à approcher son bateau et à 21 h 15 passagers et équipage



Le *Ville d'Alger* après avoir coulé dans le port de Marseille.

étaient débarqués. La catastrophe fut donc évitée mais on eut à déplorer la mort de Monsieur Azoulay, secrétaire du député de ●●●

Le bateau fut renfloué le 6 avril 1909.



Le Ville d'Alger fut réquisitionné par la Marine nationale entre 1915 et 1917 afin de participer à la lutte contre les sous-marins allemands.

Une carte rédigée peu de temps avant le naufrage. Il y est dit : « Souvenir affectueux d'une bonne traversée ! »



●●●Constantine. Moins d'une heure plus tard, le *Ville d'Alger* coulait au port avec toute sa cargaison, seuls les mâts apparaissaient encore. Dans la confusion générale un des passagers du bateau qui était en état d'arrestation parvint à prendre la fuite ! Il y avait à bord le courrier en provenance d'Algérie posté entre les 24 et 26 février 1909. Tous les sacs de courrier furent récupérés par des scaphandriers plongeurs. Une fois séchés, les plis furent remis en circulation et reçurent une griffe (il en existe plusieurs types) mentionnant l'accident car les correspondances étaient retardées et certaines décollées ou endommagées. Les dates d'arrivée en France des lettres et cartes postales sont les 2 et 3 mars 1909, bien peu de temps après le naufrage, le second de notre bateau mis en service en 1890 ! Le *Ville d'Alger* eu une finalement une carrière assez chanceuse car il passa à travers la Première Guerre mondiale malgré les conditions de navigation plus que périlleuses en Méditerranée. Le bateau demeura en service jusqu'en 1921.



Les différentes griffes utilisées La première griffe est la plus rare.

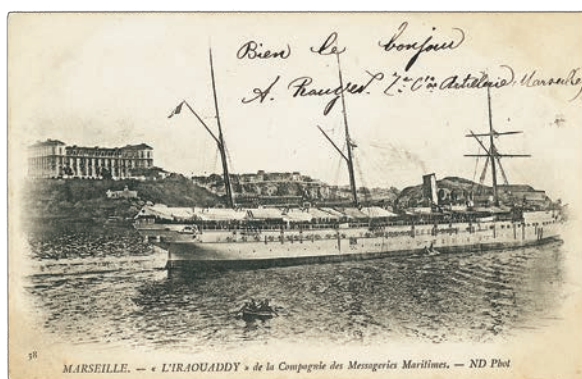


Courriers de l'océan Indien

En mer Rouge comme dans l'océan Indien le boutre ou dhow est un voilier traditionnel, encore utilisé aujourd'hui. Il existe de nombreuses variétés de ce bateau : un ou deux mas et une taille pouvant aller de 8 à 30 mètres. Comme on le voit sur ce timbre, ce boutre est un zaroug, un type rencontré en mer Rouge. Les courriers portant la griffe faisant état de naufrages de boutres sont rarissimes.



Entier postal de la Grande Comore oblitéré du 18 janvier 1905, accidenté lors du naufrage d'un boutre entre les îles de la Grande Comore et Anjouan. C'est à Anjouan que le courrier était embarqué sur un paquebot de la ligne U La Réunion - Marseille. Griffes sur trois lignes apposées à bord du paquebot-poste *Iraouaddy* et cachet de la même entre La Réunion à Marseille 1° LU.N°1 du 26 janvier 1905.



L'Iraouaddy a été lancé en 1872 et affecté au départ à la ligne de Chine puis au Levant avant de servir en Océan Indien de 1895 à 1906. Les courriers naufragés transportés par ce bateau arrivèrent à Marseille le 15 février 1905.



Lettre recommandée affranchie de timbres de la Grande Comore oblitérés du 18 janvier 1905. Cachet « LA REUNION A MARSEILLE 1° LU.N°1 » du 25 janvier 1905 et arrivée à Choisy le Roi le 16 février 1905. A ce jour on ne connaît que trois pièces récupérées de ce naufrage.

