

Saint-Pierre 1902 vu par un matelot du Suchet

extrait du journal de *Georges Goldstein* (1882-1974)

transmis par *Véronique Marchadour*

transcription et notes *Bernadette Rossignol* (décembre 2022)

Georges Goldstein, âgé de 20 ans, quartier-maître mécanicien à bord du Suchet ¹, fait dans son journal le récit de ce qu'il a vu et vécu à Saint-Pierre en mai 1902. Son arrière-petite-fille nous a transmis la copie dactylographiée de ce récit, et nous l'en remercions vivement.

Le Suchet (lancé en 1893 à Toulon) était un « croiseur protégé », croiseur de 2^{ème} classe de la marine à la fin du XIX^e siècle. Les « croiseurs protégés » seront remplacés par les « croiseurs cuirassés ».

Le 5 mai le « Suchet » reçoit l'ordre de se préparer pour assister et représenter la France aux fêtes de l'indépendance cubaine ². A ce moment-là le volcan du Mont Pelé auquel Saint-Pierre est adossé commence à se manifester, timidement d'abord mais en accentuant chaque jour son activité. Le soir du 5, à 9 heures, un nouvel ordre survient : nous devons nous rendre à Saint-Pierre afin de rassurer, par notre présence, la population épouvantée.

A notre arrivée, l'usine Guérin était complètement détruite, elle avait enfoui sous ses débris 25 ou 30 cadavres... ³

Nous pouvions voir distinctement des coulées de lave en fusion et des boues brûlantes qui descendaient de la montagne. C'était un spectacle plein de grandeur dans cette nuit claire des tropiques sous un ciel constellé d'étoiles.

L'activité du volcan s'accroissait toujours et les grondements souterrains ne faisaient que s'amplifier. La population de Saint-Pierre (environ 40 000 âmes) était affolée ; la majorité des gens se tenait dans les églises ; pourtant les plus prudents et ceux qui n'avaient pas grand-chose à perdre s'éloignaient de la cité, soit par mer soit par terre, et allaient se réfugier dans des villages éloignés ou à Fort-de-France.

¹ <https://envelopmer.blogspot.com/2021/04/le-croiseur-suchet-et-leruption-de-la.html>

Dans GHC 148, mai 2002, numéro spécial consacré à la catastrophe, nous avons publié le récit de Georges Hébert, enseigne sur le Suchet, confié par son fils *Régis Hébert* (p. 3513-3517). Le lecteur pourra comparer les deux récits. Voir aussi d'autres témoignages dans StPierre1902 <http://www.stpierre1902.org/document/listdoc.html> et la chronologie des événements <http://www.stpierre1902.org/chrono.html>. C'est par un télégramme du Suchet le 8 mai au soir que le monde apprit la catastrophe.

² 20 mai 1902 naissance officielle de la République de Cuba après la guerre d'indépendance contre l'Espagne commencée en 1895 et gagnée en 1898 grâce à l'aide des États-Unis.

³ La brusque crue de la Rivière Blanche qui a détruit l'usine Guérin avait eu lieu le 5 mai.

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

Dans la journée du 7, et malgré l'insistance du Gouverneur qui était en permanence à Saint-Pierre ⁴, notre commandant LE BRIS, jugeant que notre présence était absolument inutile, décida de rentrer à Fort-de-France, arguant que son équipage était fatigué après une croisière de six semaines et que, de plus, il lui fallait remettre en état navire et machines avant notre départ à La Havane où nous devions toujours représenter la France aux fêtes de l'indépendance cubaine.

Le lendemain 8 mai, nous prîmes chacun notre poste dans les machines à 6 heures. Personnellement j'avais la charge des moteurs auxiliaires de la machine babord et avec mon équipe j'en commençai le démontage lorsque, vers 8 heures, un de mes ouvriers qui était allé prendre l'air sur le pont, redescendit en disant « Un énorme nuage noir vient de la direction de Saint-Pierre (situé à 28 km à vol d'oiseau) et il tombe des cendres et des cailloux. »

Personne à bord ne se doutait de ce qui était arrivé exactement lorsque le commandant d'une espèce de bateau-mouche qui faisait le service régulier entre Fort-de-France et Saint-Pierre ⁵ vint à portée de voix nous aviser que Saint-Pierre était en feu. On nous donna l'ordre de remonter les machines rapidement et d'allumer les feux. Or nous avions à bord des chaudières type « amirauté » auxquelles il fallait environ deux heures pour monter en pression si bien que nous ne pûmes arriver à destination que vers 13 heures.

Le vent, qui précédemment venait du nord, avait changé de direction, de sorte qu'à notre arrivée la visibilité était normale et que nous pûmes nous rendre compte de la situation : elle était d'une horreur affligeante... dans la rade 17 ou 18 bateaux à demi coulés, démâtés, couchés sur le flanc ou la quille en l'air, achevaient de se consumer. La mer était couverte de débris de toutes sortes et de cadavres qui flottaient épars sur les lames.

La campagne dans un périmètre d'environ 5 milles était dénuée de toute végétation – pourtant luxuriante en temps normal – mais recouverte d'un épais linceul grisâtre. Quelque bétail errait çà et là cherchant à boire en gémissant plaintivement ou au contraire se roulant à terre atteint par la rage.

Naturellement dès notre arrivée des embarcations furent mises à l'eau pour aller chercher les survivants qui pouvaient rester sur les épaves ; quelques minutes après, les canots ramenèrent une quarantaine d'hommes, femmes et enfants. Lorsqu'on les hissa à bord, tout l'équipage avait les larmes aux yeux en voyant l'état de ces malheureux ; la plupart étaient entièrement nus, le corps couvert de boursouflures provenant de cruelles brûlures, les cheveux, les barbes brûlés ; en général la peau pendait par lambeaux et les pauvres gens, les chairs à vif, hurlaient de douleur si on les touchait. Certains, de plus, avaient un bras ou une jambe cassé.

Parmi les rescapés provisoires se trouvait une jeune femme qui avait accouché au cours de la catastrophe et qui, devenue folle, serrait son bébé mort dans ses bras ;

⁴ En réalité le gouverneur Mouttet était arrivé de Fort de France à Saint Pierre le 7 mai avec son épouse et les membres de la commission scientifique.

⁵ Le Rubis.

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

il y avait aussi le second capitaine du bateau câblé anglais « Keppler »⁶ qui avait voulu sauver les livres de bord et les tenait sous son bras dont les chairs étaient à vif. Transportés à l'infirmerie avec beaucoup de peine, ces malheureux furent soignés avec les pauvres moyens du bord – et de l'époque – en attendant d'être transportés à l'hôpital de Fort de France mais quelques heures plus tard onze blessés avaient déjà cessé de vivre, probablement empoisonnés par les gaz qu'ils avaient respirés.

Comme il n'était guère possible d'entrer en ville – où d'ailleurs il ne devait plus y avoir de survivants – nous remontâmes vers le nord pour procéder à l'évacuation des pêcheurs isolés dans leurs villages à la suite du raz de marée consécutif à l'éruption. De partout nous arrivaient des signaux de détresse et nous embarquions tous ces gens qui manquaient des vivres et d'eau potable et ne pouvaient s'échapper, le raz de marée ayant détruit leurs bateaux.

Vers 9 heures du soir nous rentrâmes à Fort-de-France pour y débarquer les blessés et les réfugiés recueillis. Cette opération terminée, à 120 tours, c'est-à-dire au maximum, nous filons à Pointe à Pitre chercher le ravitaillement nécessaire à la subsistance des réfugiés qui encombrant la ville. En passant sous le vent de Saint-Pierre nous fûmes littéralement écoeurés par l'odeur des cadavres qui continuaient à brûler en ville.

Les jours qui suivirent furent employés à faire la navette entre Fort-de-France, Saint-Pierre et les villages de la côte pour en continuer l'évacuation, aidés par le navire norvégien « Le Walkyrie »⁷ et le « Pouyer-Cartier »⁸, bateau câblé français. Un jour nous avons ainsi recueilli onze cents personnes qui n'avaient ni bu ni mangé depuis trois jours, les sources étant empoisonnées et vivres détruits. Au Prêcheur, une quinzaine de pirogues nous entouraient, portant 300 ou 350 indigènes ; la mer étant houleuse trois de ces embarcations chavirèrent. Aussitôt ce fut, parmi l'équipage, à qui se jetterait à l'eau pour sauver femmes et enfants... Personne ne fut noyé, les requins ne mangèrent personne et nous arrivâmes à bon port.

Le 13 l'incendie cessa à Saint-Pierre faute d'aliment. Alors 8 matelots sous les ordres d'un enseigne furent désignés pour être débarqués en ville et aller à la Banque pour tenter d'y sauver les valeurs. En qualité de quartier-maître mécanicien, je faisais partie de l'équipe et j'étais muni de tout l'outillage nécessaire pour forcer les serrures. Il était entendu qu'en cas de nouvelles éruptions nous serions sacrifiés et que le « Suchet » qui était en rade, le pont constamment noyé par les lances à incendie, s'éloignerait sans s'occuper de nous.

⁶ En réalité le « Grappler », bateau câblé danois, un des 10 navires en rade de Saint-Pierre qui ont coulé. Voir l'article d'Aimery Caron "The Danish West Indies & the Montagne Pelée Eruption of 1902" <http://sites.rootsweb.com/~vicgl/Caron/MontPeleeEruption.pdf>. Il s'agit peut-être de E.J. Calout, 2nd Officier, qui figure parmi les décédés.

⁷ En fait navire danois, le Valkyrien : <https://docplayer.fr/50138816-Association-des-amis-des-cables-sous-marins.html> p. 14.

⁸ Nom exact : Pouyer-Quertier 1879-1931, du nom d'Augustin Thomas Pouyer Quertier, alors sénateur de Seine Inférieure. Premier navire câblé construit comme tel. Chargé de la pose et réparation des câbles sous-marins du réseau des Antilles. Même source, p. 13-16 et <https://forum.pages14-18.com/viewtopic.php?t=45515>.

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

La première chose que je remarquai, en mettant pieds à terre, ce fut une horloge arrêtée à 8 heures 02. Sur le quai il y avait des cadavres noircis ou à demi consumés. Au cours de notre marche vers le centre de la ville, nous rencontrâmes quantité de monticules recouverts de poussière et de lave. A leur aspect, on se doutait qu'il s'agissait là de groupes humains qui avaient été surpris par le cataclysme et on s'arrangeait pour en faire le tour ou pour sauter par-dessus. Or il m'arriva qu'en voulant ainsi éviter un de ces monticules en sautant, je me retrouvai sur le ventre d'un isolé que je ne soupçonnais pas... Plus loin nous arrivâmes à l'emplacement d'un bureau de tabac ; il y avait un amoncellement de pipes ; à proximité, c'était un tas d'horloges, montres, réveils plus ou moins avariés. Nous continuâmes : la rue qui conduisait à la banque était comblée jusqu'à la hauteur du premier ou du deuxième étage ; des pans de murs squelettiques la dominaient, se profilant sur le ciel d'un bleu profond, le bleu des Antilles. Plus loin encore, la rue était défoncée et, chose extraordinaire, une place, plantée d'une centaine d'arbustes, était transportée 200 mètres plus loin.

Enfin nous arrivâmes à la banque et, la dynamite aidant, caveaux et chambres fortes s'ouvrirent à nous. En plusieurs voyages les hommes de corvée, auxquels des renforts s'étaient joints, remplirent des caisses à munitions de pièces d'or et d'argent tandis que nous empilions des liasses de billets sur des couvertures et que nous emplissions les sacs à subsistance de bijoux mis en dépôt dans les caves de cette banque. À la fin de la journée toutes les richesses de la banque – environ 30 millions – étaient en sûreté à bord, dans une soute à munitions.

Lorsque la nouvelle de la catastrophe se fut propagée, beaucoup de navires étrangers apportèrent vivres et vêtements pour les évacués toujours réfugiés à Fort-de-France. Les indigènes, à qui on offrait d'être payés pour décharger les navires de tout ce qui leur était destiné, refusèrent ; ce furent donc les matelots du « Tage »⁹ et du « Suchet » qui furent de corvée...

Le 20 mai, le Mont Pelé eut encore un sursaut de révolte et, la nuit, nous vîmes le ciel éclairé d'une lueur sinistre tandis que des laves incandescentes retombaient sur la ville et la campagne où il n'y avait plus rien à détruire.

Ces événements révolus, nous avons espéré rentrer en France quand nous reçûmes l'ordre de nous rendre au Venezuela, pays toujours en effervescence politique. Pendant six semaines nous avons donc croisé sur les côtes de cette région, nous montrant à Carupano, La Guaira, Porto Cabel¹⁰, n'interrompant notre croisière que pour charbonner à Curaçao ou à la Trinidad.

Au cours de cette randonnée, le Commandant LE BRIS, par son attitude énergique, fit remettre en liberté à Carupano sept commerçants français qui avaient été emprisonnés après confiscation de leurs biens et, chose curieuse, c'est le

⁹ Le Tage, croiseur protégé de 1^{ère} classe de la Marine française, lancé en 1886 de Saint Nazaire.

¹⁰ Puerto Cabello.

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

Commandant du « Panther » allemand – celui d'Agadir en 1911 ¹¹ – qui nous mit au courant de la situation à notre arrivée en rade.

Le 14 juillet suivant, atteint de fièvre typhoïde, j'entrai à l'infirmerie puis, ensuite, à l'hôpital de Fort-de-France, mais ceci est une autre histoire.

Georges Goldstein, né à Reims et qui faisait probablement son service militaire dans la Marine, étant de la classe 1902, deviendra mécanicien à Reims puis contrôleur technique principal aux chemins de fer de l'Est ; il se mariera en 1905 à Bar sur Aube (Patrick Marchadour, hernium sur Geneanet).

[Lire un autre article](#)

[Page d'accueil](#)

¹¹ La SMS Panther, canonnière de la marine impériale allemande, mise en service le 15 mars 1902. D'après l'article Wikipedia c'est à partir d'octobre 1902 que la canonnière allemande est arrivée au Venezuela, venant d'Haïti. Sur le « coup d'Agadir », voir le même article https://fr.wikipedia.org/wiki/SMS_Panther.