



HAL
open science

Il y a 100 ans, le paquebot André Lebon témoin du séisme du Kanto

François Drémeaux

► **To cite this version:**

François Drémeaux. Il y a 100 ans, le paquebot André Lebon témoin du séisme du Kanto. 2023.
hal-04234191

HAL Id: hal-04234191

<https://hal.science/hal-04234191v1>

Submitted on 10 Oct 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Il y a 100 ans, le paquebot *André Lebon* témoin du séisme du Kanto

Le 1^{er} septembre 1923, la terre tremble dans la région du Kanto. Amarré au port de Yokohama, le paquebot français des Messageries Maritimes André Lebon est témoin et acteur d'une catastrophe qui marque profondément le Japon contemporain.

Il est 11h58 à Yokohama. Le temps est lourd et chaud, un typhon approche sur l'océan. Sur le port, on s'affaire autour du paquebot français *André Lebon*. Soudain, la terre tremble. Par deux fois, pas plus d'une minute. « Le navire a été secoué de mouvements frénétiques, » rapporte le commandant Cousin. « Presque toutes les amarres ont été rompues comme des brins de fil ».

Ce séisme, dont la magnitude a plus tard été estimée à 7,9 sur l'échelle de Richter, est le plus meurtrier de l'histoire du Japon. Plus de 100 000 morts, près de deux millions de sans-abris et de considérables dommages qui culminent à quatre fois le budget du pays tout entier. Des archives conservées dans l'établissement French Lines & Compagnies, au Havre, permettent de reconstituer les événements du point de vue du navire français, bloqué en rade de Yokohama pendant la tragédie. L'occasion de s'intéresser au rôle et à la réactivité humanitaire, sanitaire et diplomatique des paquebots, véritables outils de la mondialisation à cette époque.

Une succession de catastrophes

Pour le navire des Messageries Maritimes, la traversée depuis Marseille entamée le 13 juillet n'a pas été une promenade de santé. Peu après Singapour, un feu se déclare dans les soutes. Lors du passage à Hong Kong, le paquebot subit un typhon particulièrement violent. La collision est évitée de justesse avec un navire à la dérive. Quatre jours plus tard, le bateau essuie un nouveau typhon au large de Shanghai. *André Lebon* arrive à Yokohama le 29 août, éprouvé par le voyage. Des réparations sont nécessaires. Les machines du navire ainsi que le guindeau (qui permet de descendre et remonter l'ancre) sont démontés et diverses pièces se trouvent à terre.

Le 1^{er} septembre 1923, les témoins vivent avec horreur une succession de catastrophes. Dans la foulée du tremblement de terre, de gigantesques glissements de terrain déferlent sur Kanagawa et un tsunami détruit la baie de Sagami. Bien plus que les secousses, que les spécialistes estiment être responsables de seulement 10 % des destructions, c'est le feu qui est dévastateur. A travers la poussière et la fumée, l'équipage voit affluer vers le navire une population désemparée. « Beaucoup de blessés, de femmes et d'enfants. Un assez grand nombre était à moitié nu », note le commissaire du bord Clermont.

Fuyant les destructions et les incendies, des milliers de personnes accourent vers le port. Le commandant Cousin ordonne d'accueillir sans distinction toutes celles et ceux qui demandent asile. Un élan qui ne va pas de soi puisque des témoignages rapportent que d'autres navires retirent les échelles de coupée, de peur d'être submergés. Suivent des manœuvres compliquées – car sans machines ! – pour s'éloigner du quai en feu, sans percuter les autres navires. De nouvelles secousses sont ressenties. Stimulés par le typhon qui souffle en parallèle

sur la baie de Tokyo, de multiples incendies se propagent rapidement. Les vents excitent les braises pendant trois jours sur un territoire déjà ravagé.

Jusqu'à 2 500 réfugiés à bord

A bord d'*André Lebon*, le nombre de réfugiés atteint 1 552 à la fin de la première journée. Le commissaire du bord peine à suivre le flux ; le lendemain, ils sont peut-être entre 2 000 et 2 500. De son côté, le navire canadien *Empress of Australia* porte assistance à plus de 2 000 survivants. Le docteur du bord, Charles Guibier, est débordé. Il est assisté par le Dr Kagoshima, lui-même rescapé après la destruction de sa maison. Les blessés les plus graves sont centralisés sur un navire de la P&O, *Dongola*. Quelques médecins, dont le Français, s'y relaient toute la nuit pour opérer.

Pendant quatre jours le navire est livré à lui-même pour sustenter les naufragés terrestres. Le commissaire du bord ayant fait embarquer trois jours de provisions la veille du séisme, des repas peuvent être improvisés « de pain et de jambon pour les Européens et de riz et de viande en conserve pour les indigènes ». La presse nipponne retiendra les largesses du navire français quant aux rations distribuées. Par ailleurs, la répartition des réfugiés dans les cabines reflète la hiérarchie raciale et sociale communément admise à l'époque : « Les Européens furent placés dans les cabines de 1^e classe, les notables japonais, femmes et enfants surtout, dans celles de seconde, les femmes et les enfants chinois en 3^e ».

« Yokohama n'existe plus, » note sobrement le commandant. Toute la région est détruite. Le séisme a été d'une telle intensité que la baie de Sagami et une partie de la préfecture de Chiba ont été soulevées jusqu'à deux mètres, tandis qu'autour de Tokyo et du mont Tanzawa, le sol s'est enfoncé d'un à deux mètres.

L'effroi cède place aux pillages, aux règlements de compte, puis aux récupérations. Pour certains mouvements politiques, c'est l'occasion de dénoncer la décadence et la frivolité de ces secteurs portuaires en contact avec les Occidentaux, et donc une opportunité de renforcer le pouvoir impérial qui préfigure les dérives autoritaires des années 1930. La minorité coréenne est prise pour cible : des milices armées se forment avec l'appui tacite des pouvoirs locaux et environ 6 000 Coréens sont massacrés.

Un paquebot devenu ambassade

L'ambassadeur de France alors en poste au Japon n'est autre que l'écrivain Paul Claudel. Il trouve refuge à bord d'*André Lebon* au matin du deuxième jour, avec une partie de son équipe. Ils ont marché toute la nuit « à travers la ville en flamme ». C'est le titre que l'homme de lettres donnera à son récit des événements. Le consul en poste à Yokohama, quant à lui, a péri sous les décombres de sa résidence.

Pendant dix jours, l'ambassade et le consulat de France – ainsi que le consulat russe – opèrent depuis le navire. Sous l'impulsion de Paul Claudel, le paquebot participe aux secours. Il organise notamment à bord une vaste garderie pour les enfants. Biscuits de mer et eau douce sont distribués aux riverains sinistrés. Le navire donne à l'ambassadeur la souplesse nécessaire pour mettre en œuvre une diplomatie réactive et remarquée. D'après Michel Wasserman,

Claudel tire habilement parti de la situation. La création de la Maison franco-japonaise, l'année suivante, pouvant être considérée comme l'aboutissement de ses objectifs au Japon.

Plus prosaïquement, le commissaire de bord consacre toute son énergie à trouver des vivres. Une page entière de son rapport est dédiée à la bravoure du cambusier Joseph Kineider qui sauve des flammes des barriques de vin entreposées sur le quai, prêtes à être embarquées au moment du séisme. La scène est à la fois épique et cocasse. Pour éviter les pillages, le marin prend des armes, plante le drapeau tricolore sur une embarcation et rame vers le quai en ruine. Les barriques encore intactes sont poussées à l'eau puis réunies en chapelet pour être tirées vers le paquebot. Kineider est accueilli en héros.

Après avoir essuyé une pluie de flammèches et repoussé les incendies des chalands qui dérivait vers le navire le premier jour, *André Lebon* doit faire face à un péril plus grave encore le lendemain. Les réserves de mazout du port de Yokohama se déversent dans la rade et prennent feu, suscitant un brasier géant sur l'eau. Un immense mur de flammes se rapproche du navire, désemparé sans ses machines. Le commandant Cousin ordonne alors une série de manœuvres et, avec l'aide d'un canot à moteur qui permet de déplacer l'amarre, le navire s'éloigne *in extremis* de l'incendie. Le commandant du *Empress of Australia* admire « *a most marvellous escape* ».

Une maquette pour la postérité

Alors que la plupart des navires prennent le large, *André Lebon* doit achever ses réparations. Le paquebot ne quitte Yokohama que le 11 septembre. L'ambassadeur félicite le commandant pour l'activité déployée au cours des événements, ajoutant que « la Compagnie des Messageries Maritimes a ajouté une belle page à son histoire ancienne et glorieuse ». Un épisode dont les Japonais se souviennent : en 1961, le tout nouveau Yokohama Marine Museum souhaite étoffer ses collections par l'ajout d'une maquette du paquebot français. La compagnie s'empresse évidemment d'offrir cet objet, encore visible sur place.

Du point de vue maritime et international, cet épisode symbolise à bien des égards le glissement d'une diplomatie de la canonnière – qui consiste, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, à forcer l'ouverture de pays étrangers avec la menace de navires de guerre – à une autre forme d'influence maritime, plus discrète et pacifique, que l'on pourrait qualifier de diplomatie du paquebot.

<https://steamer.hypotheses.org/1904>

100 years ago, Ocean Liner André Lebon witnessed the Kanto Earthquake in Japan

On the 1st of September 1923, the earth shook in Japan. Moored in Yokohama, the French liner André Lebon witnessed and played a part in a disaster that had a profound effect on contemporary Japan. The archives of French Lines & Compagnies also provide an opportunity to examine the health, humanitarian and diplomatic roles played by these liners during a crisis.

It's 11.58 am in Yokohama. The weather is heavy and hot, with a typhoon approaching over the ocean. In the harbour, people are busy working around the French liner *André Lebon*. Suddenly, the earth shook. Twice, for no more than a minute. "The ship was shaken by frantic movements," reports Captain Cousin. "Almost all the mooring lines were snapped like strands of wire".

This earthquake, whose magnitude was later estimated at 7.9 on the Richter scale, was probably the deadliest in Japan's history. More than 100,000 people died, nearly two million were left homeless and the damage was enormous, amounting to four times the budget of the entire country. Archives held by French Lines et Compagnies in Le Havre allow us to reconstruct the events from the point of view of the French ship, which was stranded in Yokohama harbour during the tragedy. This is an opportunity to look at the humanitarian, health and diplomatic role and responsiveness of ocean liners, which were veritable tools of globalisation at the time.

A succession of disasters

For the Messageries Maritimes ship, the crossing from Marseille that began on 13 July was no walk in the park. Shortly after Singapore, a fire broke out in the cargo holds. During the passage to Hong Kong, the liner was hit by a particularly violent typhoon. A collision with a drifting ship was narrowly avoided. Four days later, the ship was hit by another typhoon off Shanghai. André Lebon arrived in Yokohama on 29 August, exhausted by the journey. Repairs were needed. The ship's machinery and the windlass (used to lower and raise the anchor) were dismantled and various parts were found on land.

On 1 September 1923, witnesses were horrified to see a succession of disasters. In the wake of the earthquake, gigantic landslides swept through Kanagawa and a tsunami destroyed Sagami Bay. Far more devastating than the tremors, which specialists estimate to be responsible for only 10% of the destruction, was the fire. Through the dust and smoke, the crew saw a distraught population streaming towards the ship. "Many wounded, women and children. Quite a few were half-naked", noted purser Clermont.

Fleeing the destruction and fires, thousands of people rushed to the port. Captain Cousin ordered that all those seeking asylum should be welcomed without distinction. This was not a self-evident decision, as there were reports of other ships pulling out their gangplanks for fear of being submerged. This was followed by complicated manoeuvres – because there was no engine! – to move away from the burning pier without hitting the other ships. New tremors were felt. Stimulated by the typhoon blowing in parallel over Tokyo Bay, multiple fires spread rapidly. The winds kept the embers burning for three days in an already ravaged area.

Up to 2,500 refugees on board

On board *André Lebon*, the number of refugees reached 1,552 by the end of the first day. The purser struggled to keep up with the flow; by the next day, there could have been between 2,000 and 2,500. Meanwhile, the Canadian ship *Empress of Australia* provided assistance to over 2,000 survivors. Doctor Charles Guibier was overwhelmed. He was assisted by the Dr Kagoshima, himself a survivor after the destruction of his home. The most seriously injured were centralised on a P&O ship, *Dongola*. A few doctors, including the Frenchman, took turns operating there throughout the night.

For four days, the ship was left to its own resources to feed the castaways from land. As the purser had arranged for three days' provisions to be taken on board the day before the earthquake, meals could be improvised "of bread and ham for the Europeans and rice and tinned meat for the natives". The Japanese press remembered the French ship's generosity in distributing rations. Furthermore, the distribution of refugees in the cabins reflected the racial and social hierarchy commonly accepted at the time: "The Europeans were placed in the 1st class cabins, the Japanese notables, especially women and children, in the second class cabins, and the Chinese women and children in the 3rd class".

"Yokohama no longer existed," noted the captain soberly. The whole region is destroyed. The earthquake was so intense that Sagami Bay and part of Chiba prefecture were raised by up to two metres, while around Tokyo and Mount Tanzawa, the ground sank by one to two metres.

Fear gave way to looting, score-settling and then recuperation. For certain political movements, it was an opportunity to denounce the decadence and frivolity of these port areas in contact with Westerners, and therefore an opportunity to strengthen imperial power, which foreshadowed the authoritarian excesses of the 1930s. The Korean minority was targeted: armed militias formed with the tacit support of the local authorities and around 6,000 Koreans were massacred.

An ocean liner turned embassy

The French ambassador in Japan at the time was none other than the famous writer Paul Claudel. On the morning of the second day, he and some of his staff took refuge aboard *André Lebon*. They had walked all night "through the burning city". This is the title the author gave to his account of the events. As for the consul in Yokohama, he perished under the rubble of his residence.

For ten days, the French embassy and consulate – as well as the Russian consulate – operated from the ship. At the instigation of Paul Claudel, the liner took part in the relief effort. In particular, it organised a large nursery for children on board. Sea biscuits and fresh water were distributed to disaster-stricken local residents. The ship gave the ambassador the flexibility he needed to implement a responsive diplomacy that attracted a great deal of attention. According to Michel Wasserman, Claudel skilfully took advantage of the situation. The creation of the Maison franco-japonaise the following year is seen as the culmination of his objectives in Japan.

More prosaically, the purser devoted all his energy to finding supplies. An entire page of his report is dedicated to the bravery of the ship's storekeeper Joseph Kineider, who saves the barrels of wine stored on the quayside from the flames, ready to be shipped at the time of the earthquake. The scene is both epic and comical. To avoid being looted, the sailor took up arms, planted the French flag on a dinghy and rowed towards the ruined wharf. The remaining barrels were pushed into the water and then gathered into a string to be pulled towards the liner. Kineider received a hero's welcome.

A model for posterity

After enduring a rain of flames and fighting off the fires from the barges drifting towards the ship on the first day, *André Lebon* faced an even greater peril the next day. The fuel oil reserves in the port of Yokohama spilled into the harbour and caught fire, creating a giant blaze on the water. A huge wall of flames closed in on the ship, which was helpless without its engines. Captain Cousin ordered a series of manoeuvres and, with the help of a motorboat that moved the mooring line, the ship was able to escape the fire *in extremis*. The captain of the *Empress of Australia* admired "a most marvellous escape".

While most of the ships set sail, *André Lebon* had to complete her repairs. The liner did not leave Yokohama until 11 September. The ambassador congratulated the captain on the work he had done, adding that "the Compagnie des Messageries Maritimes has added a beautiful page to its long and glorious history". The Japanese remember this episode: in 1961, the brand new Yokohama Marine Museum wanted to add a model of the French liner to its collections. The company was quick to donate the desired item, which can still be seen on site.

From a maritime and international perspective, this episode in many ways symbolises the shift from gunboat diplomacy – which, in the second half of the 19th century, consisted of forcing the opening up of foreign countries with the threat of warships – to another, more discreet and peaceful form of maritime influence, which could be described as liner diplomacy.

<https://steamer.hypotheses.org/1924>