Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1999)

Heft: 116-117

Artikel: Titanic : l'heure de vérité

Autor: Boyon, Jérôme

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847535

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Titanic : l'heure de vérité

Pour en finir avec la légende, deux expositions font escale à Zürich et Lucerne et pour la première fois, un livre raconte le destin des Suisses à bord du transatlantique. Son auteur, Günter Bäbler, un jeune « titanicologue » zürichois, rouvre le dossier Titanic pour le Messager Suisse.

Jérôme Boyon

Il repose par 3 800 mètres de fond, à 900 km au sud-sud-est de Terre-Neuve, et pourtant il n'a jamais été aussi présent et populaire : *Titanic* n'en finit pas de refaire surface, depuis la localisation de l'épave en septembre 1985. La Suisse apporte ces mois-ci sa pierre au mémorial avec la grande exposition organisée par RMS Titanic, l'organisme américain qui fait office de gardien du temple du paquebot englouti. Cette prolongation de l'exposition présentée en 1997 à Hambourg, intitulée *Expédition Titanic*, fait escale à Zürich jusqu'à la fin du mois. Paradoxe pour un naufrage qui a eu lieu en 1912, l'histoire du *Titanic* conserve une certaine fraîcheur. D'abord parce que pendant des années, la catastrophe a été recouverte d'un voile de deuil. Günter Bäbler, un jeune « titanicophile », organisateur de l'expo de Zürich et auteur d'un ouvrage qui vient de paraître sur les Suisses du *Titanic* : "*le drame a été vraiment saisissant. Les gens ont pensé pendant des années à une victoire de la Nature sur l'Homme. Et c'était une histoire tellement triste, émouvante, que même les journalistes évitaient le sujet. La presse n'a jamais vraiment raconté l'histoire. Elle s'est transmise par oral, de père en fils, ou dans les salles de classe* ".

L'*Expédition Titanic* de Zürich se veut imposante : sur plus de 4 000 m², elle retrace l'itinéraire du paquebot au début du siècle. Tout y passe : la vie à bord, les passagers, le chantier, le récit du naufrage et du sauvetage bien sûr, mais aussi les années de recherche pour localiser et exploiter l'épave. La visite est guidée par des documents historiques, des films, et baignée dans un fond musical composé spécialement pour l'occasion : une véritable immersion sonore, qui mêle des partie composées et des documents authentiques (bruitages et enregistrements radio pris lors de la récupération de l'épave,...) : " *Ce n'est pas Hollywood ou Disneyland,* continue Bäbler, *nous avons voulu faire travailler l'imagination des visiteurs, leur donner l'impression qu'ils font vraiment partie de l'histoire* ". La visite commence avec les portraits des passagers, des visages auxquels on s'identifie immédiatement. Les cabines vides que l'on traverse ensuite sont comme peuplées de ces présences : " *on a utilisé le* Titanic *comme un véhicule, pour raconter ce qu'était cette époque, ce qu'ont été l'émigration, l'industrie au début du siècle, mais aussi des choses d'aujourd'hui comme la technologie qu'on utilise pour plonger jusqu'à l'épave, et jusqu'aux animaux qui vivent sur l'épave, et même les bactéries qui la rongent* ".

Le Musée des Transports de Lucerne n'est pas en reste et propose aussi sa mini-croisière souvenir sur le *Titanic*, en mettant l'accent sur les

grands fonds, avec une projection sur écran géant du film *Titanica*, qui retrace la découverte et les premières plongées vers l'épave. Avec ce même souci qu'à Zürich de rendre la tragédie humaine, palpable.

Titanic était-il ce géant des mers, cette Rolls des paquebots que la légende a retenu ? Pas tout à fait. Bien sûr, ses poids et mesures étaient impressionnants : 270 mètres de longueur, 46 300 tonnes, une puissance de 46 000 chevaux. Mais *Titanic*, qui coûta à l'époque 7,5 millions de dollars à la White Star Line, n'était que la copie conforme de l'*Olympic*, le premier bateau d'une série de trois qui sortira coup sur coup des chantiers Harland & Wolff. En réalité, *Titanic* est loin d'avoir été un événement de son vivant : " *Quand la presse suisse a fait écho du naufrage, elle a dû préciser qu'il s'agissait d'un paquebot britannique. Personne ne connaissait le bateau. Je n'ai pas trouvé un seul article dans la presse suisse ou allemande qui se rapporte au* Titanic *avant le naufrage.*" *Titanic* n'était pas plus luxueux que son aîné : quelques corrections avaient été apportées par rapport à l'*Olympic*, comme le vitrage du pont-promenade des premières classes pour éviter les embruns, quelques mètres carrés de moins pour la salle de lecture. Et il n'est resté que trois semaines le plus grand paquebot du monde, date à laquelle l'*Imperator* de la compagnie allemande Hambac a été terminé : dans les premières publicités pour le *Titanic*, on peut encore lire " *l'un des plus grands paquebots du monde ou le plus grand paquebot anglais* " : la White Star savait que sa suprématie serait de courte durée.

Les légendes, souvent fausses, qui courent autour du *Titanic* sont nombreuses : " *Le nombre de canots de sauvetage sur le* Titanic, *16, était réglementaire à l'époque. La route était normale, et le capitaine s'est même détourné un peu au Sud dès qu'il a eu connaissance des risques.* Le drame du *Titanic* résulte en fait d'un engrenage infernal : " *Ce n'est ni la faute du capitaine Smith, ni de l'officier Murdoch, ni de la grève des mineurs, ou de la qualité de l'acier de la coque. Imaginez un tableau de bord avec une centaine de boutons.*

« un certain nombre de passagers ont préféré rester sur le Titanic, car ils le croyaient vraiment insubmersible. »

Il suffisait qu'un seul de ces boutons soit pressé pour que le Titanic *s'en sorte : par exemple, sans grève du charbon, le* New York *n'aurait pas été dans le port de Southampton, il n'y aurait pas eu de risque de collision au départ du* Titanic, *et le bateau serait passé une heure avant l'iceberg fatal.* "

Quant au nombre des victimes - 1 495 des 2 207 passagers, 712 rescapés - il est dû certes au nombre

Suisses à bord

" *A l'école, quand mon professeur m'a raconté pour la première fois l'histoire du* Titanic, *j'ai eu cette question :* pourquoi les passagers n'ont pas essayé de grimper sur l'iceberg ? *Il n'a pas pu y répondre, alors j'ai voulu répondre par moi-même à cette question farfelue et j'ai commencé à lire des tas de bouquins* " : à 26 ans, le Zürichois Günter Bäbler vient de signer le premier ouvrage scientifique en langue allemande, qui reprend toute l'histoire du *Titanic* : " *Je ne suis pas historien de formation mais j'ai travaillé sur ce livre comme un historien, en utilisant de nombreuses sources. Mais il est difficile aujourd'hui d'être formel sur ce qui s'est passé sur ce bateau, étant donné que la plupart des documents datent de 1912 et qu'il est difficile de faire la part de la vérité, de l'émotion, de l'imagination. J'ai composé le livre à la manière d'une grande mosaïque* ".

Les passagers suisses du *Titanic* offrent un bon échantillon de la société de la Belle Époque : un fondé de pouvoir soleurois, sa femme et sa fille, deux banquiers bâlois, deux Américains installés à Genève, une femme de chambre saint-galloise au service d'un certain Benjamin Guggenheim, de la célèbre dynastie d'origine argovienne, une Bernoise de 17 ans de Langnau, une jeune femme revenant d'une visite à sa famille dans le Val-de-Travers, la famille nombreuse d'un magasinier parti tenter sa chance en Amérique, un couple d'Uri et leur jeune cousine, un jeune fermier. Ils étaient au total 27 Suisses embarqués sur cette croisière sans retour (huit en première classe, deux en deuxième classe, neuf en troisième classe, plus huit employés au restaurant des premières classes *À la carte*). Seuls 12 ont survécu au naufrage. Bäbler parvient à tisser dans le récit les faits et gestes de nos compatriotes sur le bateau, à partir des témoignages qu'en ont donnés les rescapés : « *Le Titanic, c'est Pompéi : une petite ville qui disparaît en un jour et toutes les petites histoires qui s'y sont passées sont préservées, comme piégées dans la glace. J'ai voulu raconter l'histoire de ces gens ordinaires confrontés à un événement extraordinaire* ».

insuffisant de canots de sauvetage, mais aussi à l'excès de confiance et déjà aux ravages de la publicité : « *un certain nombre de passagers ont préféré rester sur le Titanic, car ils le croyaient vraiment insubmersible.* » *Titanic* continue d'attirer les fausses rumeurs : le film de James Cameron laisse penser, à tort, que le premier officier Murdoch s'est suicidé et a tiré sur plusieurs personnes lors du naufrage. De même, l'orchestre du *Titanic* n'a jamais interprété *Plus près de toi mon Dieu* juste avant de sombrer. Ici, la fiction dépasse la vérité. *Titanic* ne cherchait pas à décrocher le *Blue ribbon* (le record de vitesse de traversée de l'Atlantique), ce n'était pas non plus un bateau pour milliardaires, car il conduisait nombre d'émigrants désargentés en Amérique (il y avait autant de passagers en troisième classe qu'en première et deuxième réunies). Et les questions qui restent aujourd'hui posées sont finalement aussi rares que pragmatiques : on ne sait toujours pas par exemple où et dans quelles conditions le *Titanic* a été commandé. L'histoire est souvent mystérieuse là où on ne l'attend pas.

Titanic II

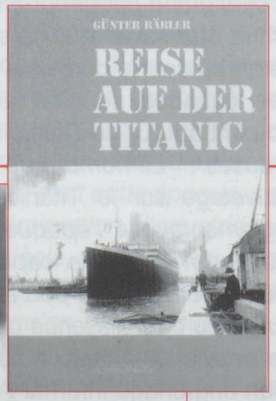
La célèbre White Star Line a été refondée à Bâle en avril dernier. Cette entreprise suisse prépare pour le 10 avril 2002, soit 90 ans jour pour jour après le naufrage, une copie conforme du *Titanic*. Il reprendra la mer à Southampton pour une traversée de sept jours, avec une escale à Terre-Neuve, pour rendre hommage aux victimes. Le nouveau paquebot sera dessiné et construit par les architectes navals de Harland & Wolff, basés à Belfast et constructeurs du premier *Titanic*. Le chantier devrait démarrer en avril 1999 pour une mise à l'eau en 2002. La reconstitution coûtera entre 400 à 600 millions de dollars. *Le Titanic II* pourra accueillir 2000 passagers. Pour un billet aller-retour, il faudra compter entre 10 000 et 100 000 dollars (en 1912, le billet de troisième classe coûtait 7 livres, soit 35 dollars, le coût à l'époque d'un appartement de quatre pièces). Après sa première croisière symbolique, le fils du *Titanic* fera des liaisons transatlantiques régulières. Les réservations sont déjà ouvertes pour 2002. Milliardaires, à vos portefeuilles.

V.O.

" Marie Jerwan beschrieb den Morgen wie folgt : " *Endlich, zur grossen Freude von uns allen, dämmerte es, aber ein Wind setzte ein und wir glaubten schon, ein Sturm würde aufziehen. Nach und nach verschwanden die Sterne und wir erblickten zwei grosse, schwarze Massen. Im ersten Augenblick glaubten wir an zwei Schiffe, welche uns zu Hilfe kamen, aber es waren zwei riesige Eisberge, welche sich wie Berge in die Höhe richteten. Unter anderen Umständen hätten wir den Sonnenaufgang über den Eis bewundert ; er war prächtig ; diese Feuerstrahlen reflektierten sich auf der gesamten Wasseroberfläche, welche vom Wind gepeitscht wurde, das war wirklich ein grandioses Spektakel. Plötzlich sagt uns der Seemann : Ich sehe das Licht eines Mastes : wir hatten uns aber schon viele Male geirrt, so dass wir es nicht glauben konnten. Indessen wurde der Himmel immer heller und wir fassten wieder Mut ; bald erkannten wir die Carpathia und versuchten, uns ihr zu nähern. Es war halb acht Uhr morgens, als wir an Bord der Carpathia landeten. Wir waren vor Kälte steif ; die Angst lähmte uns. Die Kinder wurden in Säcke gesteckt und mit Hilfe einer Seilrolle, eines nach dem anderen, nach oben gehisst. Dann machte man dasselbe mit uns ; man legte ein Seil um den Körper und zog uns, eine nach der anderen, hinauf. An Deck wickelte man uns sofort in Decken und bot uns sehr heissen Kaffe und Likör an. Man rieb uns die Glieder, um die Blutzirkulation wieder anzuregen. Als ich mich wieder bewegen konnte, suchte ich meine Bekannten. Was für eine traurige Angelegenheit. Die Frauen weinten, suchten ihre Ehemänner, andere ihre Kinder. Ich danke Gott, alleine zu sein, denn wenn Armin bei mir gewesen wäre, wären wir vielleicht für immer getrennt worden. "*

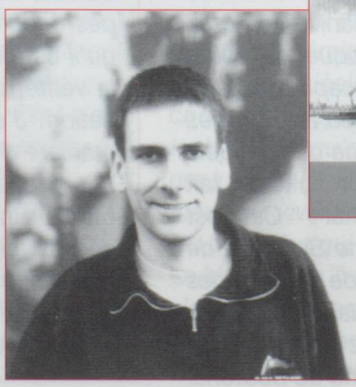
Sir Arthur H. Rostron, capitaine du Carpathia

Extrait de *Reise auf der Titanic, Günter Bäbler, Chronos Verlag, Münstergasse 9, CH-8001 Zürich.*



AVIS DE RECHERCHE

Qu'est devenue Ninette Aubart ? Cette jeune femme française de 24-25 ans en 1912, qui était la maîtresse de Benjamin Guggenheim, a survécu au naufrage. Les historiens savent qu'elle est ensuite retournée à Paris, grâce à un billet payé par la famille Guggenheim et puis mystère : elle disparaît sans laisser de traces. Les recherches ont jusqu'à présent été vaines. Si vous avez des indices sur cette pièce manquante du puzzle *Titanic*, n'hésitez pas à nous les envoyer à la rédaction. Nous les transmettrons à Günter.



« J'ai composé le livre à la manière d'une grande mosaïque ».