

Harold S. BRIDE : une étude

Par Nadine CHERUBINI
et Franck GAVARD-PERRET



(Collection Günter Bäbler, ZA02ad)

Second opérateur radio du RMS Titanic, Harold Sidney Bride – garçon décrit comme « jeune et calme »¹ – accomplit son devoir durant le naufrage et devint aux yeux du monde l'un des héros du drame. A l'instar de son aîné Jack Phillips, il resta à son poste jusqu'à l'affaiblissement de l'intensité électrique. Toutefois, contrairement à son collègue, Bride survécut à la catastrophe et, par les témoignages qu'il accorda, apporta de précieuses informations sur les événements qui se déroulèrent dans la station radio la nuit du naufrage.

I/ Sa jeunesse et sa formation

Harold Bride est né le samedi 11 janvier 1890 à Nunhead, près de Katford, au sud de Londres. Dernier enfant d'Arthur John Larner Bride et de Mary Ann Lowe, Harold avait trois frères Frank, Arthur, Edwin et une sœur Marie Celeste surnommée « Sissie ». En 1869, ses grands parents paternels, John et Mary Bride,

avaient émigré aux Etats-Unis à Brooklyn, New York, pour des raisons financières. Toutefois, tandis que sa famille restée aux Etats-Unis changeait de patronyme pour celui de Jarvis, Arthur Bride et son frère Thomas retournèrent en Angleterre. Vers 1912, après avoir habité à Shortlands et à Beckenham, dans le Kent, la famille d'Harold déménagea pour Bromley, un quartier londonien². Ils résidaient alors au 58 Ravensbourne Avenue dans une maison baptisée *Crofton*.

A l'âge de 20 ans, Harold Bride scandalisa tout le quartier en construisant une antenne dans son jardin afin de pratiquer la télégraphie. Après avoir quitté le collège, il se décida à suivre une formation d'opérateur radio. Après quelques mois passés à la modeste école de télégraphie de Beckenham, il souhaita intégrer l'école Marconi. Bride semblait donc suivre une mouvance. Depuis quelques années, la TSF mise au point par Guglielmo Marconi³, sur un procédé du professeur français Edouard Branly⁴, connaissait un succès croissant. Mieux encore, elle avait prouvé sa grande utilité sur mer lorsque les « CQD » envoyés par des vapeurs en perdition avaient permis aux navires sauveteurs de secourir passagers et équipages⁵. Les naufrages du SS

² C'est dans ce district du sud de Londres que David Bowie (8 janvier 1947 – ...) a passé une grande partie de sa jeunesse.

³ Il existe de nombreuses biographies de Marconi, dont certaines de très bonne qualité. Nous conseillons au lecteur celle de Lisa Sergio, dont des extraits citant le *Titanic* ont été publiés dans le *Sélection du Reader's Digest* en avril 1975. Depuis le 1^{er} février 1999, les lois du Marine Morse Code – utilisées par les télégraphistes à l'époque du *Titanic* – ne sont plus en vigueur. Elles ont été remplacées par le Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

⁴ 23 octobre 1844 – 24 mars 1940. Le site Wikipédia donne les informations suivantes : « Suite aux liaisons de télégraphie sans fil réalisées avec succès par Guglielmo Marconi du 27 mars au 29 avril 1899 entre une station installée à Wimereux (Pas-de-Calais), une à South-Fireland (Douvres) et deux navires L'Ibis et La Vienne, naviguant dans la Manche, Guglielmo Marconi adresse le 29 avril 1899 le télégramme suivant à Édouard Branly : « M. Marconi envoie à M. Branly ses respectueux compliments pour la télégraphie sans fil à travers la Manche - STOP - Ce beau résultat étant dû en partie aux remarquables travaux de M. Branly - STOP. » En effet, tous les récepteurs utilisés au cours de ces expériences, à terre comme à bord des deux navires, sont équipés des radio-conducteurs conçus par Édouard Branly. Édouard Branly répond à ce télégramme : « M. Branly remercie M. Marconi de son magnifique succès et lui exprime son admiration ».

⁵ Le premier message de détresse par TSF aurait été envoyé en 1905 par l'opérateur du *Relief Ship No. 58*, un navire en perdition au large de Nantucket. Il aurait simplement télégraphié le mot « HELP » et aurait reçu une réponse.

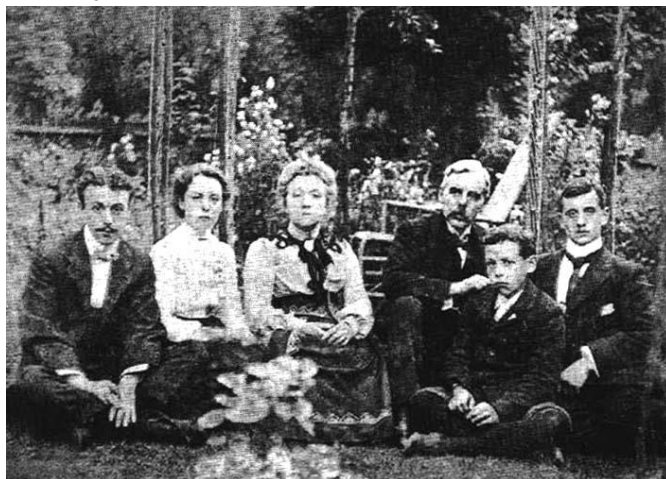
¹ *Titanic Historical Society*, "Harold Sidney Bride, *Titanic* wireless operator", *Titanic Commutator*, Volume XIII, numéro 2, 1989, p.18-24.

*Slavonia*⁶ et du *RMS Republic*⁷ en sont les plus fameux exemples.

Les opérateurs Marconi étaient sélectionnés parmi des postulants ambitieux, doués et jeunes. En effet, seuls les garçons âgés de 21 à 25 ans pouvaient espérer suivre la formation. La plupart répondaient à une annonce parue dans *The Marconigraph*, la revue mensuelle dirigée depuis 1901 par Guglielmo Marconi.

⁶ L'appel de détresse « CQD », qui signifiait « *Come Quick Danger* » (*venez vite, danger*) fut adopté par la compagnie Marconi, le 1^{er} février 1904, après moult discussions aux différents congrès internationaux de télégraphie. Le premier « CQD » de l'histoire est sujet à un débat de longue date. Il fut éventuellement envoyé en 1908 par le vapeur *Santa Rosa* alors qu'il sombrait près des côtes californiennes. Toutefois, l'imprécision du récit laissé par le capitaine du navire Richard Johnstone et le manque incontestable de sources complémentaires (aucune presse ne mentionna le naufrage) ne permettent pas de confirmer cette hypothèse. Il est davantage vraisemblable que le premier CQD fut lancé le 10 juin 1909 par le paquebot *SS Slavonia* de la Cunard Line, qui faisait route de New York vers Trieste et fit naufrage au large de l'île de Flores, dans l'archipel des Açores. Ses signaux de détresse furent entendus par deux autres paquebots : le *Batavia*, de la Hamburg America Line, qui sauva 300 passagers, et le *Prinzess Irene*, de Norddeutscher Lloyd, qui sauva 110 passagers. Il n'y eut pas de pertes. Par ailleurs, en 1899, un poste de télégraphie sans fil installé sur le cuirassé Russe *Amiral D'Apraxine* avait sauvé 27 pêcheurs retenus dans les glaces du golfe de Finlande par – 20 degrés.

⁷ Le *RMS Republic*, de la White Star Line, sombra au large de Nantucket le 23 janvier 1909 après une collision avec le *SS Florida*. Le signal de détresse CQD contribua largement à la popularité des appareils Marconi et leur rôle essentiel sur mer. En effet, la TSF sauva ce jour-là 737 passagers et membres d'équipage en avertissant un navire alentour, le *SS Baltic* de la White Star, venu lui porter assistance. L'opérateur Marconi John « Jack » R. Binns, resté à son poste jusqu'à l'arrivée des secours, fut considéré comme un véritable héros. La presse internationale souligna l'efficacité de l'appareil Marconi. En France, le Président de la république Armand Fallières remit à l'opérateur Binns une médaille en argent ornée du drapeau français, sur laquelle il était écrit « *courage et dévouement* ». L'année suivante, le Parlement vota une loi obligeant tous les navires de la marine marchande française à s'équiper d'un poste TSF. Il faudra attendre le 19 février 1914 pour que la TSF ne devienne obligatoire sur tous les navires transportant plus de 25 personnes. Contrairement ce qui a été soutenu dans différents travaux des années 1960, le *Republic* n'a jamais envoyé de SOS. De plus, Robert Ballard commettait une erreur en écrivant que « *c'était la première fois qu'un navire en péril lançait un appel au secours par radio* ».



Harold Bride photographié avec sa famille le 22 septembre 1904. De gauche à droite, son frère Frank, sa sœur Marie, sa mère surnommée Polly, son père Arthur, lui-même à l'âge de 14 ans, son frère Edwin surnommé Tom (collection Norma D. Free).

Les élèves débutaient par un apprentissage de six mois à la Marconi Training School de Liverpool, où ils alternaient la théorie et la pratique. Par ailleurs, cette école, financée par des investisseurs privés, coûtait fort cher. A l'issue de cette formation, les futurs opérateurs Marconi disposaient de sérieuses connaissances en électricité, magnétisme et transmission. Non seulement ils savaient parfaitement envoyer et recevoir des messages, mais ils étaient également disposés à réparer leurs appareils en cas de panne ou de dysfonctionnement. En outre, cette compétence indispensable devait plus tard être mise en pratique par Phillips et Bride à bord du *Titanic* lors d'un arrêt inopiné de leur station. Selon les archives du Merseyside Maritime Museum, l'apprenti Bride s'avérait capable de taper à une vitesse de 22 mots par minute. Ses professeurs jugèrent ses connaissances théoriques « *très bonnes* ».



UNE ÉCOLE DE TÉLÉGRAPHIE SANS FIL vient d'être ouverte à Londres. Notre gravure représente les élèves munis du casque récepteur et transcrivant des petits bruits auxquels l'oreille s'habitue très vite. La T. S. F. étant utilisée dans l'armée anglaise, des cours gratuits sont donnés aux boy-scouts.

L'école Marconi de Londres
(Je sais tout, mai 1913, collection Olivier Mendez)



Elèves de l'école Marconi de New York en 1912
(collection Franck Gavard-Perret)

Par ailleurs, très peu d'étudiants parvenaient à ce résultat, le plus souvent l'appréciation étant « correcte » ou « bonne ». Bride termina sa formation à l'école Marconi de Londres et, le 28 juin 1911, le jeune homme obtint son diplôme d'opérateur.

Depuis 1900, afin de conserver une prépondérance – sinon une hégémonie – sur les mers et les océans, la Marconi International Communication Company avait convenu avec la grande majorité des compagnies maritimes qu'elle se chargeait elle-même de fournir des opérateurs aux navires. Ainsi, les boutons de manchettes cousus sur l'uniforme de Bride portaient le sigle de Marconi. En outre, les opérateurs étaient traditionnellement appelés les « Marconigrams »⁸.

Leur condition et leur statut à bord d'un navire étaient tout à fait particuliers. En effet, ils gagnaient peu d'argent pour un travail de longue haleine effectué dans une salle étriquée. Bride devait déclarer qu'il était payé 2,5£ par mois par la White Star et recevait également un salaire de 4£ de la compagnie Marconi⁹.

Croulant le plus souvent sous un torrent de messages à transmettre et à réceptionner, les communications de Bride se limitaient essentiellement à des abréviations. Ainsi, pour demander à un autre navire « *quel est le nom de votre station ?* », le code qu'il devait transmettre était « QRA ». Son destinataire s'identifiait en lui révélant l'indicatif de son navire. En l'occurrence, celui du *Ti-*

tanic était MGY¹⁰. Ainsi, Bride se présentait aux autres opérateurs en envoyant « QRA MGY ». Aussi, certains messages facilement identifiables étaient régulièrement reçus et transmis par les opérateurs de tous les navires. A titre d'exemples, il était habituel d'entamer une conversation par « GM OM », signifiant « *good morning, old man* » (*bonjour, mon vieux*) et de la conclure par un « TU OM GN », abréviations de « *Thank you, old man, good night* ». Enfin, un opérateur répondait « QRT » à un importun qui le dérangeait dans son travail, ce qui signifie « *keep quiet, I'm busy* » (*boucle-la, je suis occupé*).

En juillet 1911, Bride fut affecté à bord du *Haverford*¹¹. Il navigua par la suite à bord des *Lanfranc*¹² et *Anselm*¹³, deux navires de dimensions modestes appartenant à la Booth Line. Avec seulement pour expérience profes-

¹⁰ La lettre M signifiait que le navire était pourvu d'un appareil Marconi. En Janvier 1912, le *Titanic* se vit attribuer l'indicatif MUC. Pour une raison inconnue, l'indicatif fut changé le mois suivant en MGY. L'indicatif MUC fut attribué au *Yale*, un navire de la Pacific Steamship Company construit en 1906 et vendu à l'armée américaine en 1918, devenant ainsi le *USS Yale*.

¹¹ Navire de l'American Line construit en 1901, le *Haverford* effectuait des liaisons entre l'Europe et les Etats-Unis, notamment Liverpool - Philadelphie. Après avoir été racheté par plusieurs compagnies, notamment la White Star Line en 1921, il fut démantelé en 1925.

¹² Le *Lanfranc* était un navire de la Booth Line construit aux chantiers écossais de la Caledon Shipbuilding & Engineering Co., à Dundee. Il effectuait des liaisons entre les Etats-Unis et l'Europe, en passant régulièrement par Le Havre. Lancé en 1906, il devint navire-hôpital pendant la Première Guerre mondiale avant d'être torpillé en avril 1917 par un U-Boot 40. 34 passagers anglais et allemands perdirent la vie dans le naufrage. Plusieurs chercheurs américains pensèrent que Bride travailla en 1911 à bord de *La France* en confondant les noms des deux navires. Pourtant, Bride ne pouvait se trouver à cette époque sur le paquebot de la French Line. En effet, ce dernier effectua son voyage inaugural le 20 avril 1912, soit cinq jours après le naufrage du *Titanic*. Par ailleurs, *La France* arrivée sur les lieux du naufrage, une cérémonie religieuse fut improvisée sur le pont principal et une gerbe de fleurs jetée en mémoire des disparus.

¹³ Construit à Belfast aux chantiers Workman Clarke & Co. Ltd, le *Anselm* fut lancé en 1905. Partant de Liverpool et passant par Le Havre, il se rendait à Manaus, la plus grande ville de l'Amazonie brésilienne. Changeant à plusieurs reprises de propriétaires, il survit à deux Guerres mondiales. En 1952, l'explosion d'une chaudière l'endommagea sérieusement et tua six membres d'équipage. Il fut envoyé à la ferraille de Rio de Janeiro en 1959.

⁸ Les opérateurs avaient un autre surnom : « *Sparks* », c'est à dire « l'étincelle électrique », faisant référence à l'étincelle produite par les appareils Marconi.

⁹ Robin Gardiner, *The Ship that never sank?*, Hershman, Ian Allan Publishing, 1998, p.72.

sionnelle trois traversées sur l'Atlantique¹⁴, Bride se vit offrir une promotion rapide et rare. Doué et motivé, il fut muté sur le prestigieux *Lusitania*¹⁵. Nos recherches ne nous ont pas encore permis de déterminer si à cette époque, Bride a participé à la traversée pendant laquelle Roger Bricoux, futur violoncelliste de l'orchestre du *Titanic*, a participé.

Après un voyage sans encombre passé sur le Cunarder, la société Marconi réserva une nouvelle surprise à Bride en le transférant à bord du dernier né de la White Star Line, le *Titanic*.

II/ A bord du *Titanic*

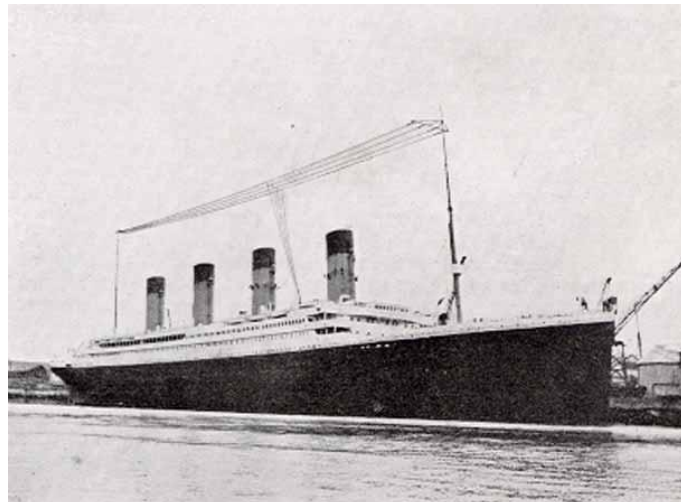
Le 2 avril 1912 à Belfast, alors que les appareils Marconi étaient en cours d'installation dans la salle de radio, Bride prit ses quartiers sur le nouveau navire qui lui était destiné en qualité d'opérateur télégraphiste junior. C'est probablement ce jour-ci qu'il rencontra John George « Jack » Phillips, l'opérateur télégraphiste senior du navire¹⁶.

Selon la revue *Marconigraph* de mai 1912, l'on considérait l'équipement de TSF du navire comme « *le plus moderne et le puissant jamais installé sur un navire, à l'exception de celui de l'Olympic* ». L'émetteur était de type Marconi rotatif à étincelle et avait une puissance de 5 kW. Ainsi, dans la journée, les messages transmis couvraient une superficie de 400 miles. La nuit, lorsque le trafic hertzien était moindre, la portée pouvait atteindre jusqu'à 2000 miles¹⁷.

L'antenne, en forme de T, était supportée par les deux mâts à une hauteur de 60 mètres de haut et séparés par une distance de 183 mètres¹⁸.

La poste radio du *Titanic* se composait de trois petites pièces distinctes. La première comprenait le récepteur, la table d'opération et le matériel de contrôle. Dans la seconde se trouvait l'appareil de transmission. Enfin, dans la troisième pièce, séparée des deux autres par une allée, avait été aménagée une salle de repos, avec

un lit, dans laquelle dormait l'opérateur qui n'était pas service.



Sur cette photo prise à Southampton la veille du voyage inaugural, on voit très bien les câbles de la TSF du Titanic (collection privée)

Le 2 avril, *Titanic* partit pour Southampton, la ville où Bride résidait et où le paquebot entamerait son voyage inaugural le 10 avril¹⁹. Une fois la station en état de marche, les opérateurs effectuèrent les premiers tests sur l'appareil flambant neuf. Les premiers messages furent envoyés aux stations de Malin Head (dans le nord de l'Irlande) et Liverpool, toutes deux relativement proches. Le lendemain aux aurores, Bride et Phillips décidèrent d'alimenter leur appareil avec la puissance électrique maximale. Leur appel fut reçu par les stations de Tenerife et de Port-Saïd, respectivement situées à plus de 2000 et 3000 milles du vaisseau. Le *Titanic* arriva vers minuit dans la nuit du 3 au 4 avril. Satisfaits par les premiers essais, Phillips et Bride profitèrent de deux jours à quai. Ils visitèrent tous deux l'île de Wight. Phillips devait probablement dormir sur le paquebot, Bride quant à lui séjournait au Bannister's Hotel à Hulse Road au centre ville de Southampton²⁰. Selon John Walker, Phillips aurait pris ses quartiers à bord du *Titanic* dès le 6 avril à l'aube, comme de nombreux membres de l'équipage. Bride aurait rejoint son supérieur le 9 avril vers minuit²¹.

Jusqu'à la collision du paquebot, le travail des opérateurs du *Titanic* consistait à envoyer des messages privés vers la station du Cap Race, située au sud-est de l'île de Terre-Neuve (Newfoundland en anglais), qui se

¹⁴ Il se rendit deux fois aux Etats-Unis et une fois au Brésil.

¹⁵ Le *Lusitania* de la Cunard Line fut construit en deux ans et lancé le 7 juin 1907 aux chantiers écossais de Clydebank. Son torpillage par un sous-marin allemand U-20, le 7 mai 1915, au large de l'Irlande, avec plus de 1200 passagers (dont près de 200 Américains) et un chargement secret de munitions contribua à l'entrée en guerre des Etats-Unis.

¹⁶ Né à Godalming dans le Surrey en 1887, Phillips avait aussi été formé à l'école Marconi de Liverpool en 1906.

¹⁷ Geoffrey Marcus, *The Maiden voyage*, New York, Manor Books, 1974, p.62.

¹⁸ Karl Baarslag, *SOS to the Rescue*, New York, Oxford University Press, 1935, p.20.

¹⁹ Lors de son inscription, Bride indiqua qu'il résidait au Bannister's Hotel, situé Hulse Road à Southampton

²⁰ Cet hôtel existe toujours aujourd'hui.

²¹ British *Titanic* society, « The *Titanic*, Tenerife and a first radio message », *Atlantic Daily Bulletin*, 1999, n°1, p.8-9.

chargeait de les relayer le long de la côte est des États-Unis, voire plus loin vers l'ouest.



Jack Phillips (collection Marconi Marine Ltd)

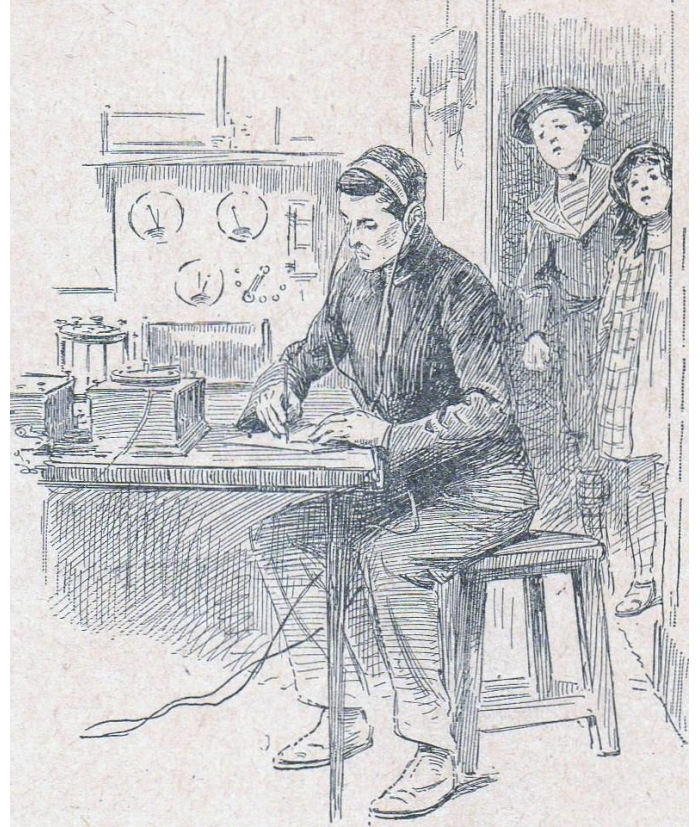
En outre, le *Titanic* véhiculait lui aussi des informations reçues de navires alentours de tailles plus modestes et dont les stations radio n'avaient pas une portée très importante.

Aussi, les opérateurs devaient réceptionner des « nouvelles fraîches » afin de tenir les passagers informés des actualités. Ces dernières étaient envoyées depuis les différentes stations terrestres aux navires « abonnés au service d'informations Marconi »²². L'opérateur en service les confiait au commissaire de bord, Hugh McElroy²³, qui rédigeait un article sommaire à paraître dans l'*Atlantic Daily Bulletin*, quotidiennement édité à bord du *Titanic*. McElroy remettait ensuite son travail à

²² La station envoyait un message commençant par « *to all ships subscribing to the Marconi news service* » aux navires concernés se trouvant le plus proche des côtes. Ces derniers relayaient ensuite les informations aux paquebots situés en pleine mer.

²³ 28 octobre 1874 – 15 avril 1912. Son corps (n° 157) fut retrouvé par le *Mackay-Bennett* mais, trop abîmé, fut remis à la mer le 24 avril 1912. L'équipage du *Mackay-Bennett* identifia le corps et une étiquette mentionnant le prénom « Herbert » y fut attachée. Toutefois, ses prénoms étaient bien Hugh Walter et non Herbert.

l'imprimeur Abraham Mishellamy²⁴ qui se chargeait de la mise en page et de l'impression de l'information. *The Atlantic Daily Bulletin* était placardé dans le fumoir de 1^{ère} classe pour que chacun puisse le lire mais pouvait aussi être distribué dans les cabines des passagers de 1^{ère} classe qui en faisaient la demande²⁵.



La cabine de télégraphie du *Titanic* imaginée par J. Jacquin et A. Fabre en 1913 dans leur roman *Les petits naufragés du Titanic* (illustration de G. Dutriac, collection Olivier Mendez)

La dernière tâche des opérateurs consistait à informer l'état-major du *Titanic* des informations importantes reçues des navires se trouvant à proximité. Ainsi, Phillips et Bride se trouvaient continuellement en contact avec les paquebots croisant la route du *Titanic*. Si l'on en croit Geoffrey Marcus, Bride n'avait pas particulièrement apprécié cette traversée sur le *Titanic*, l'essentiel du travail étant assuré par l'opérateur principal Phillips²⁶. Cependant, le vendredi 12 avril vers 23h00, un événement imprévu demanda aux deux opérateurs de la concentration, du savoir-faire et de la motivation. En effet, une panne partielle de radio sur-

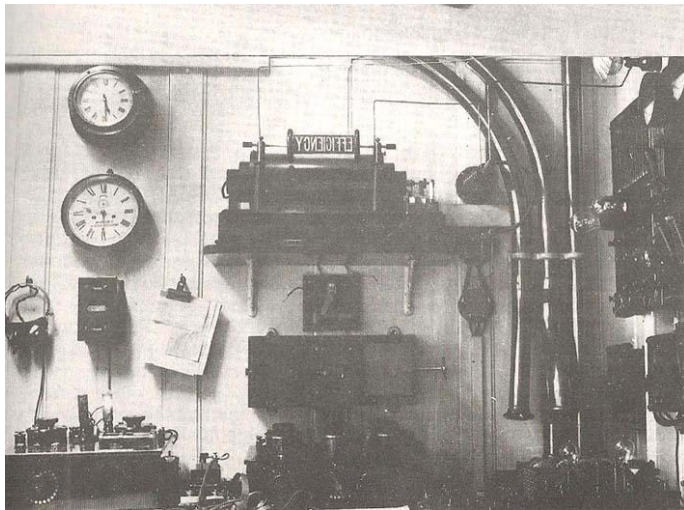
²⁴ Né vers 1860, décédé le 15 avril 1912). Il était chargé d'imprimer les listes de passagers de la 1^{ère} et de la 2^{ème} classe ainsi que des différents menus.

²⁵ Merci à Olivier Mendez pour ses précisions à ce sujet. Par ailleurs, la British *Titanic Society* édite aujourd'hui une revue interne nommée *The Atlantic Daily Bulletin*.

²⁶ Geoffrey Marcus, *op.cit.*, p.87.

vint. Manifestement, l'ennui provenait du transmetteur. Après une première analyse, Phillips et Bride crurent que le condenseur avait sauté. Après un examen plus approfondi, ils découvrirent que quelques fils du transmetteur avaient brûlé. Le 13 avril, vers 4h30, la station marchait à nouveau²⁷. En conséquence, le soir de la catastrophe, les messages privés à envoyer s'étant accumulés, le travail des opérateurs s'avérait particulièrement fastidieux.

Le 14 avril au soir, les opérateurs totalisaient l'envoi et la réception de 250 marconigrammes. Dans la journée, pas moins de sept messages avertissant de la présence de glaces furent interceptés par les opérateurs. Le premier, à 9 h, provenait du *Caronia* de la Cunard. Le message, adressé au commandant du *Titanic*, fut affiché dans la salle des cartes. A 13 h 42, l'un des opérateurs remit à E.J. Smith un message du *Baltic* de la White Star, informant que le navire grec *Athenai* avait croisé de nombreuses glaces.



Station radio de l'Olympic, identique à celle du Titanic ; l'horloge supérieure, qui donnait l'heure du navire, a été récupérée sur le mur de l'épave par une équipe de chercheurs, et entièrement démontée pour être nettoyée ; elle fait désormais partie de la collection de RMS Titanic Inc., mais n'a a priori jamais été exposée au public (collection Franck Gavard-Perret)

Trois minutes plus tard, la station radio intercepta un message du vapeur *Amerika* adressé à l'Hydrographic

²⁷ Certains spécialistes soutiennent aujourd'hui que la panne se produisit dans la nuit du samedi au dimanche, soit 24 heures avant la collision. Bien que peu probable, cette hypothèse n'est pas à exclure. En effet, plusieurs messages en provenance du *Titanic* furent réceptionnés par d'autres navires entre 23h00 et 4h30, tandis que les opérateurs s'afféraient aux réparations. Il est à croire que ces messages n'étaient en réalité que des tests effectués par Phillips et Bride.

Office de Washington confirmant la présence d'icebergs. Fort occupé par l'amas de télégrammes privés à envoyer, le message de l'*Amerika* ne fut jamais porté à l'état-major du *Titanic*. A 14 h 31 fut remis au Commandant Smith un billet émanant du *Noordam*²⁸, avertissant de la présence de glaces au nord de la route du *Titanic*.

A 19h30, Harold Bride entendit une discussion entre les *Californian* et *Antillan* de la Leyland Line, signalant trois gros icebergs dans le secteur. Fatigué et occupé par son travail, il ne se déplaça pas à la passerelle. Vingt minutes plus tard, il fut contacté par Stanley Adams, l'opérateur radio du *Mesaba*, qui l'avertit d'un grand nombre de growlers et d'icebergs. Conscient de l'importance de son message, Adams attendait une réponse signée par le commandant du *Titanic*. Pourtant, Bride ne le communiqua pas à l'Etat-major du *Titanic*. Il répondit sommairement à son interlocuteur « *bien reçu, merci* » et se remit à son travail.²⁹ Assurément, cette négligence devait ultérieurement avoir une incidence majeure. Peut-être pour se donner bonne conscience et rassurer l'opinion, aux commissions d'enquêtes américaine et britannique, Bride nia fermement avoir pris connaissance d'un message d'avertissement émanant d'un navire alentour, à l'exception de celui du *Californian*. En outre, l'année suivante, il revendiqua fermement qu'il était « *de son devoir de transmettre aux officiers du navire les messages concernant la navigation [et] que ces derniers devenaient prioritaires sur les messages privés* ». Il ajouta : « *si j'avais reçu un avis de glace important, je l'aurais immédiatement transmis à la passerelle* »³⁰.

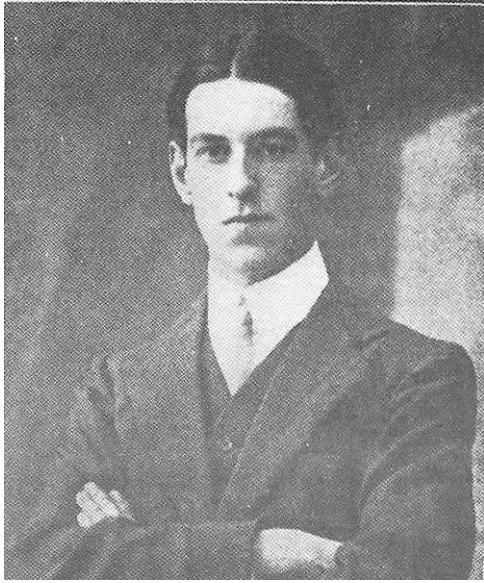
Bien que cette conviction fut assurément celle adoptée par Bride et Phillips, il apparaît évident que les opérateurs radio étaient à cette époque sujets à une pression constante. Surchargés de travail, mal payés, ils étaient chargés de satisfaire pleinement les passagers de 1^{ère} classe envoyant des messages privés. Une erreur ou une désobéissance eut été rapidement signalée par un

²⁸ Voir *Latitude 41* n° 14, biographie de John Georges Reuchlin (6 décembre 1874 – 15 avril 1912), directeur de la Holland-America Line, propriétaire du *Noordam*. M. Reuchlin avait été invité par Bruce Ismay à participer au voyage inaugural du *Titanic* : il disparut dans le naufrage.

²⁹ Le message comportait deux abréviations : « *R. Tks* », signifiant « *received, thanks* ». Par ailleurs, le *Mesaba* reçut ultérieurement deux avis de glace qu'il ne transmit jamais au *Titanic*. Commission d'enquête britannique, 21^{ème} jour, témoignage de Stanley Adams (questions 22022 à 22088).

³⁰ *Times*, 21 juin 1913.

passager à l'état-major du paquebot. Ainsi, « *le luxe primait sur la sécurité* »³¹.



Cyril Evans du Californian (collection Marconi Marine Ltd)



A TERRE-NEUVE, un des officiers de la Lorraine, M. Lemaître, a eu la bonne fortune de photographier la pointe extrême du cap Race, chose très difficile étant donné le danger qu'il y a à naviguer en ces parages. Ce furent les courants qui jetèrent le navire si près de ces côtes inhospitalières.

Le Cap Race, photographié par un officier du paquebot français La Lorraine en 1913 (Je sais tout, septembre 1913, collection Olivier Mendez)

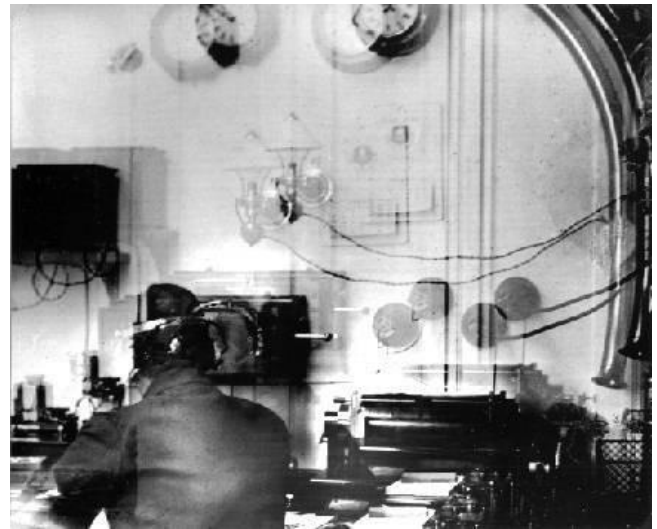
Vers 20h, exténué, Bride partit se coucher. Phillips devait prendre le poste jusqu'à deux heures du matin. Peu avant 23h, le jeune opérateur Cyril Evans³² travaillant sur le *Californian* contacta Phillips et d'autres opérateurs alentours pour l'avertir de la présence de glaces. Fort occupé à transmettre des messages privés, Phillips fut perturbé par ce message. Pire encore, le *Californian* se trouvait si proche du *Titanic* que le communiqué d'Evans retentit fortement dans le casque de Phillips. Ce dernier, excédé, lui rétorqua : « *Taisez-vous ! Je communique avec Cap Race !* » Sans demander

³¹ G. Marcus, 'Disaster at Sea', *Sunday Telegraph*, 8 avril 1962.

³² Agé de 20 ans et résidant à Liverpool, Cyril F. Evans se trouvait dans la même promotion que Bride à l'Ecole Marconi. Plus tard, il avait rencontré Phillips dans les bureaux londoniens de la société Marconi. Opérateur depuis six mois sur le *Californian*, Evans avait antérieurement travaillé à bord du *Cedric* de la White Star Line (Commission d'enquête américaine, huitième jour, témoignage de Cyril F. Evans).

d'explications, Evans retourna à ses occupations. A 23h25, n'entendant plus que le *Titanic* envoyer des messages privés, il posa son stylo et se prépara pour la nuit. Dix minutes plus tard, après n'avoir intercepté aucun message important, il coupa son poste et se coucha.

Peu avant minuit, Bride se réveilla. N'ayant senti aucune secousse, il ignorait tout de la collision avec un iceberg qui venait de se produire. Constatant la grande fatigue de son collègue, Bride décida de relever Phillips, dont le service se terminait pourtant à 2 heures. Machinalement, il endossa le casque tandis que son supérieur s'apprêtait à se coucher. Lorsqu'il ressentit l'immobilité du paquebot, Phillips en déduisit que le *Titanic* avait subi une avarie. Il ajouta à son assistant qu'il présentait un « *retour au Belfast* »³³. Tandis que les opérateurs plaisantaient, le Commandant Smith pénétra dans la station.



Bride travaillant le 11 avril dans la station radio du Titanic (Father Browne SJ collection)

Bride relata cet épisode dans un témoignage livré au journaliste Jim Speers, paru dans l'édition du 19 avril 1912 du *New York Times*. « *Je me tenais à côté de Phillips, je lui ai dit d'aller au lit quand le capitaine mit sa tête dans la cabine. "Nous avons heurté un iceberg, a-t-il dit, et je fais faire une inspection pour savoir ce qu'il nous a causé. Tenez-vous prêt pour envoyer un appel d'assistance mais n'envoyez rien tant que je n'en ai pas donné l'ordre". Puis le capitaine disparut. Il revint dix minutes plus tard, alors que nous pouvions entendre une terrible confusion au dehors. Toutefois, rien ne laissait paraître un problème. La salle radio fonctionnait parfaitement. "Envoyez l'appel d'assistance", ordonna le capitaine mettant tout juste sa tête à la porte. "Que dois-je envoyer ?" demanda Phil-*

³³ Signifiant des réparations aux chantiers Harland & Wolff.

lips. 'L'appel international réglementaire d'aide, juste cela.' *Quand le capitaine nous quitta, Phillips commença à envoyer des C.Q.D.* ». A 00h15, Phillips envoya le premier message demandant assistance « CQD Titanic 41.44 N 50.24 W ». Le *Frankfurt*, situé à 170 milles, puis l'*Olympic* à 500 milles, répondirent. Bride poursuivit son récit : « *Tandis que Phillips envoyait le signal de détresse, nous plaisantions et faisons le point sur le désastre. Nous envoyâmes des signaux pendant cinq minutes environ, avant que le capitaine ne revienne. "Qu'envoyez vous ?" demanda t-il. Ce à quoi Phillips répondit "Le C.Q.D." Le comique de la situation m'interpella et j'ai osé une petite remarque qui a fait rire tout le monde, y compris le capitaine. "Envoie un S.O.S, ai-je dit, c'est le nouvel appel, et c'est peut être ta dernière chance de l'envoyer !" Phillips, avec un sourire, changea le signal en SOS.* »³⁴

Créé en 1906 à la convention internationale sur la radiotélégraphie réunie à Berlin, le signal de détresse SOS remplaça officiellement le CQD en 1908. Il fut retenu pour sa simplicité d'écriture en alphabet morse (trois signes courts, trois longs, trois courts : ...---...) et non pour abrégé « *save our souls* » (sauvez nos âmes). Si plusieurs navires répondirent au *Titanic*, peu se trouvèrent en mesure de lui porter secours. Trop éloignés, *La Provence*, le *Virginian*, le *Birma*, le *Mount Temple* ne pouvaient apporter aucune assistance au paquebot en perdition. Pas plus que le *Frankfurt*, dont l'opérateur ne saisit pas l'importance du message de détresse³⁵. L'unique espoir vint finalement vers 0 h 25 d'un modeste navire de la Cunard faisant route vers Fiume. « *Le Carpathia*, se souvient Bride, répondit à notre signal. Nous lui avons communiqué notre position en précisant que nous couillions par l'avant. » A ce sujet, la position indiquée par l'opérateur radio – 41° 46' N, 50° 14' W –

³⁴ « Thrilling story by Titanic's surviving wireless man », *New York Times*, 19 avril 1912. Merci à Benjamin Ducret pour la traduction.

³⁵ Selon Bride, le *Frankfurt* fut le premier navire à répondre à l'appel de détresse envoyé par Phillips, à 00h15. En réalité, les recherches ont démontré que la première réponse provint du navire français *La Provence*. Cette erreur prouve que Bride ne prit pas connaissance de l'ensemble des messages reçus et transmis par Phillips. D'une part, il pouvait être absent, parti transmettre les dernières informations au quartier des officiers. D'autre part, il pouvait difficilement saisir le sens des communications en raison du bruit provoqué par l'équipage sur le pont et la vapeur s'échappant des cheminées. Vers 2h, courroucé par l'inexplicable non réaction de son homologue allemand, Phillips perdit son sang-froid et, après avoir insulté le télégraphiste d'« *imbécile* », demanda au *Frankfurt* de ne plus l'interrompre dans son travail.

fut celle retenue par la commission d'enquête américaine dans ses conclusions. Pour autant, après l'étude des courants marins, de la location des canots récupérés par le *Carpathia* et de position de l'épave, il a depuis été prouvé que le *Titanic* se trouvait environ 13,5 milles plus au nord ouest, soit 41° 43' N, 49° 56' W ³⁶.

L'opérateur radio du *Carpathia*, Harold Cottam, fonça prévenir son capitaine et, cinq minutes plus tard, annonça à Phillips que le navire mettait le cap et se dirigeait sur nous. « *Notre capitaine nous avait quittés à ce moment-là*, précisa Bride. *Phillips me demanda de courir l'avertir que le Carpathia avait répondu. Ce que je fis à travers une foule incroyable de personnes. Les ponts étaient remplis d'hommes et de femmes se bousculant. En revenant, j'entendais Phillips donner les ordres directs au Carpathia. Il me demanda ensuite d'enfiler des vêtements car, jusqu'à cet instant, j'avais oublié que je n'étais pas habillé. Je me rendis dans la cabine et m'habillai. Je pris un pardessus pour Phillips, étant donné qu'il faisait vraiment froid, que je lui ai posé sur les épaules pendant qu'il travaillait. Très souvent, il m'envoya vers le capitaine pour lui porter des messages. Ceux-ci indiquaient seulement que le Carpathia arrivait à notre secours et lui donnaient sa vitesse.* » Au sujet de l'évacuation des passagers et membres d'équipage, Bride relata : « *J'ai remarqué lors d'un de mes retours qu'ils embarquaient les femmes et les enfants dans les canots de sauvetage et que l'inclinaison de la proue était croissante.* »

Vers 1h30, le Commandant Smith vint à la station et annonça aux opérateurs que les salles de machines prenaient l'eau.

Assurément, les générateurs ne seraient plus longtemps en mesure de fournir l'électricité nécessaire. Tandis que Bride partit à la recherche de deux gilets de sauvetage, Phillips contacta à nouveau l'opérateur de l'*Olympic* pour savoir si le paquebot était en mesure de lui porter assistance. En recevant en retour une nouvelle position calculée, Phillips comprit que l'*Olympic* ne pourrait être d'aucun secours pour le *Titanic*.

Bride comprit rapidement que la situation devenait dramatique. « *Phillips m'a dit que la puissance du signal radio faiblissait. Je suis sorti et j'ai regardé tout autour de moi. L'eau était pratiquement au niveau du pont des embarcations. Il y avait une grande cohue à l'arrière. Comment ce pauvre Phillips gérait tout cela, je n'en sais rien. C'était un brave homme. J'ai appris à l'apprécier cette nuit, j'ai soudain ressenti un grand respect pour lui de le voir posté à son travail pendant que tous*

³⁶ Final report of the Committee on Commerce, United States Senate, pursuant to S. Res. 283, to investigate the causes leading to the wreck of the White Star Liner "Titanic", 62^{ème} congrès, 2^{ème} session, mai 1912 ; Robert Ballard, *The Discovery of the Titanic*, Londres, 1987.

les autres étaient dans la confusion. Je ne vivrai pas sans oublier le travail que Phillips a fourni pendant les terribles quinze dernières minutes. »



Dans son numéro de juillet 1912, Lectures pour tous rendit hommage aux radios du Titanic (collection Olivier Mendez)



L'Olympic filant à toute vapeur sur l'Atlantique. Situé à 500 milles de son frère-jumeau, il ne pourra être d'aucun secours aux passagers du Titanic (collection Franck Gavard-Perret).

Selon Bride, le capitaine releva les opérateurs de leurs fonctions peu après 2h00. Moins de dix minutes après, l'eau commença à envahir la station radio. C'est alors qu'un chauffeur, venu tout droit des entrailles du *Titanic*, fit irruption dans la salle et tenta de voler l'un des gilets de sauvetage. Bride saisit le premier objet à sa portée et frappa. A terre et immobile, l'homme d'équipage était inconscient. Bride raconta ultérieurement qu'il quitta la station radio après ce sinistre événement, ignorant si l'homme était mort ou non. Selon la déposition de Bride aux deux commissions d'enquête, les deux opérateurs se seraient quittés à cet

instant, tandis que l'eau gagnait la salle de radio. Phillips serait parti en direction de la poupe et aurait définitivement disparu. Bride se serait alors dirigé vers le quartier des officiers en apercevant douze hommes occupés à préparer deux radeaux pliables.

Arrivé au quartier des officiers, Bride aurait rejoint un petit groupe de passagers occupé à préparer le radeau pliable B. Il semblerait que Lightoller ne figurait pas encore parmi ces personnes. En effet, Bride « *suppos[a] qu'il n'y avait pas un marin dans la foule. Ils n'y arrivaient pas.* »

La lucidité manifeste de Bride dota son récit d'une solide crédibilité. A titre d'exemple, l'heure à laquelle il évalua la fin de l'alimentation électrique (vers 2h05) fut ultérieurement confirmée par James Bisset, second officier du *Carpathia*, qui rapporta que les signaux de détresse du *Titanic* cessèrent complètement à 2h05³⁷.

Or, quelques détails laissent à penser que Bride a apporté un témoignage imprécis, voire erroné. En effet, dans leurs dépositions devant la commission d'enquête américaine, Bride et le second officier Charles H. Lightoller affirmèrent que les canots avaient été détachés et correctement montés avant que l'eau ne gagne le pont. Cependant, si l'eau gagna la salle de radio située au milieu du navire lorsque Bride quitta Phillips, le quartier des officiers et ses deux radeaux étaient submergés par les flots depuis plusieurs minutes. En outre, si le radeau B avait effectivement été déplié, il se serait fâcheusement retourné sur le pont avant qu'une vague l'emportât au large.

Aussi, un détail rapporté devant la commission d'enquête américaine laisse perplexe. En effet, Bride affirma avoir vu le commandant Smith plonger dans la mer depuis la passerelle³⁸.

De plus, les derniers instants passés avec Phillips semblent confus. Au plus tard, les deux opérateurs auraient quitté la station à 2h10. Pourtant, il a été établi que le *Titanic* envoya des messages de détresse jusqu'à ce que l'alimentation électrique soit interrompue, trois minutes avant que le navire ne disparaisse. En effet, à 2h17, le *Virginian* reçut un ultime signal du *Titanic*, incomplet, prouvant que l'opérateur radio fut stoppé dans son travail par l'arrêt total du système électrique. Enfin, il subsiste une troisième interrogation. Dans son témoignage livré au *New York Times*, Bride se souvenait que « *de l'arrière venaient des airs de ragtime ;* "Au-

³⁷ James Bisset, *Tramps and Ladies: my early years in steamers*, Norwich, Angus & Robertson, 1960, p.282.

³⁸ Commission d'enquête américaine, dixième jour (27 avril 1912), témoignage de Harold Bride, p.1053.

turnn” ». Cette déclaration est discutée aujourd’hui car l’ultime prestation des musiciens du *Titanic* reste nimbée de mystères. Que joua l’orchestre dirigé par Wallace Hartley ? La plupart des témoignages semblent concorder avec celui de Bride puisque de nombreux rescapés se souviennent d’airs légers et enlevés, tels ragtimes et valse. De plus, il est fort improbable que l’orchestre – réuni pour éviter toute panique à bord – ait interprété « *Plus près de toi mon Dieu* ». Un cantique évoquant la mort prochaine eut en effet été particulièrement maladroit. Pour autant, *Autumn* fut-il vraiment le morceau que Bride entendit ? En effet, ce morceau est en réalité adapté du cantique religieux *Guide-moi, Ô toi Grand Jehovah !* La réponse à ce mystère viendrait des investigations menées par Walter Lord : « *il ne peut s’agir que d’un air que les musiciens connaissent par cœur et peuvent jouer dans le noir, sur un bateau qui penche dangereusement [...] il pourrait très bien s’agir d’une valse musette qui fait fureur à l’époque, intitulée Songe d’Automne, mais que l’on appelle communément Autumn. Composée par Archibald Joyce, elle est méconnue aux Etats-Unis, alors que c’est l’un des grands succès de l’année 1912 en Grande-Bretagne ; on l’entend partout, dans les pubs, dans les patinoires etc. Harold Bride la connaît certainement, sans se douter que tel n’est pas le cas des Américains.* »³⁹ L’hypothèse est fort plausible puisque Bride n’a jamais évoqué un cantique dans son interview. Toutefois, la rédaction du journal n’ayant pas vérifié l’information, la déclaration de Bride porta à confusion.

Ainsi, confronté à la nécessité de justifier ses actes ou de défendre la société Marconi qui l’employait, Bride livra des propos imprécis voire mensongers au *New York Times* et lors des commissions d’enquêtes.

A propos de son propre sauvetage, l’opérateur déclara : « *J’ai réussi à prendre une rame et je suis parti avec. Ensuite, je me souviens avoir été sur le radeau.* » Il eut été préférable pour le télégraphiste de dire « sous » le radeau. En effet, « *le canot était renversé, j’étais donc sous celui-ci. Je me souviens avoir réalisé que j’étais mouillé jusqu’aux os et que je devais à tout prix respirer car j’étais sous l’eau. [...] Comment suis-je remonté à la surface, je n’en sais rien, mais je sentais enfin un souffle d’air. Il y avait des hommes tout autour de moi, des centaines d’hommes. L’océan était rempli d’hommes qui dépendaient tous de leur gilet de sauvetage. Je sentais qu’il fallait que je m’éloigne du paquebot. C’était alors un spectacle grandiose. Fumée et étincelles sortaient des cheminées. Il y avait dû avoir une explosion mais nous n’avons rien entendu. Nous avons seulement vu un gros jet d’étincelles. La proue du navire*

penchait doucement comme un canard qui pique du bec. Je n’avais qu’une chose en tête : partir loin pour ne pas être aspiré.

Bride se rappela également que, à ce moment précis, l’orchestre jouait toujours. Il précisa : « *Je suppose que tous les musiciens ont disparu. Ils se sont comportés comme des héros. Ils ont joué Autumn jusqu’au bout.* » Une fois encore, son témoignage suscite des interrogations. S’il est inutile de revenir sur les possibles morceaux joués par l’orchestre, il est apparaît évident que la déclaration de Bride attise une autre controverse : les musiciens jouèrent-ils jusqu’au bout ? Ainsi, le témoignage de Bride semble aujourd’hui faible. En effet, les différents témoignages prouvent que l’orchestre n’a pas joué jusqu’aux derniers instants⁴⁰. L’inclinaison du navire contraignit les musiciens à cesser toute interprétation. De plus, il n’est pas à ce jour prouvé que tous les membres de l’orchestre jouèrent réunis ce soir-là. En effet, aucun survivant n’eut le souvenir des pianos de Theodore Brailey et Percy Taylor installés sur le pont des embarcations.

Bride attesta : « *Je me suis alors mis à nager de toutes mes forces. Je suppose que j’étais à environ cinquante mètres quand la proue du Titanic s’enfonça alors que sa poupe s’élevait droit vers le ciel. Il commençait lentement à sombrer. Quand finalement, les vagues ont submergé son gouvernail. Je n’ai pas senti la moindre aspiration. Il a dû couler à pic en un seul morceau. Peu après, je me sentis couler. J’avais vraiment froid. J’ai vu un canot proche de moi et j’ai nagé de toutes mes forces jusqu’à lui. C’était vraiment difficile et j’étais seul quand une main m’a attrapé et m’a tiré dans le canot. C’était le même canot pliable avec les mêmes personnes dessus.* » Interrogé à la commission d’enquête britannique, Bride estima qu’une cinquantaine de personnes – passagers et membres d’équipage – étaient parvenus à se hisser sur le radeau B. Son témoignage paraît solide puisque le passager Archibald Gracie et l’officier Lightoller totalisèrent respectivement une soixantaine d’individus. Néanmoins, d’après quelques recherches menées, seule une vingtaine de personnes auraient eu accès au radeau

³⁹ Walter Lord, *Les Secrets d’un naufrage*, Paris, l’Archipel, 1998, p.128.

⁴⁰ Les survivants se rappelant avoir entendu de la musique jusqu’à la disparition du navire sont rares. Par ailleurs, ils se trouvaient dans différents canots de sauvetage, à plusieurs centaines de mètres du navire, ce qui rend leurs témoignages peu plausibles. En outre, deux des dernières personnes à avoir quitté le paquebot – les passagers de première classe Archibald Gracie et Algernon Barkworth – se rappellent avoir vu les musiciens déposer leurs instruments sur le pont.

lors du naufrage et, à 6h30, quatorze rescapés auraient été repêchés par le *Carpathia*⁴¹.

A l'inverse, Bride se rappelait précisément de cette difficile épreuve de survie. « *Il y avait juste assez de place pour rouler sur le bord. Je me suis étalé sans me soucier de ce qu'il se passait. Quelqu'un s'est posé sur mes jambes. Elles étaient coincées entre les planches arrachées. Je n'avais plus le cœur de lui demander de se pousser. C'était une vision d'horreur tout autour de nous ; partout, des hommes nageaient et coulaient.*

Une fois le *Titanic* disparu et le radeau B à peu près stabilisé, les rescapés désespéraient de voir quelque navire leur porter secours. Pourtant, il est aujourd'hui évident que Bride joua un rôle d'une importance capitale jusqu'à l'arrivée du *Carpathia*. Optimiste, motivant les troupes, il permit à ses compagnons d'infortune de croire fermement en la venue d'un navire sauveteur. A ce sujet, le passager de première classe Archibald Gracie soutenait : « *Quand Lightoller fut informé de la présence à l'arrière du bateau du second opérateur du système Marconi, il lui demanda le nom des vapeurs auxquels il avait signalé la détresse du Titanic. Tous entendirent la question, crée par-dessus les têtes, et tous se rappellent la réponse de Bride : "Le Baltic, l'Olympic et le Carpathia". Et c'est dans l'espoir de repérer ce petit vaisseau de la Cunard, dont nous entendions le nom pour la première fois, que nous entreprîmes de scruter l'horizon* »⁴².

Vers 3h30, alors qu'il envoyait des fusées tous les quarts d'heures pour avertir de sa présence, le *Carpathia* se rapprocha de la position présumée du *Titanic*. A 4h00, lorsqu'il aperçut les premières lumières émises par quelques canots, le navire sauveteur s'immobilisa. Entre 6h30 et 7h, les occupants du radeau B furent assistés par le canot n° 12. Enfin, vers 8h30, l'opérateur et ses compagnons d'infortune gagnèrent le *Carpathia*. Bride mentionna à ce sujet : « *J'ai aperçu des lumières au loin et j'ai su qu'un navire arrivait à notre secours. Je ne me souciais plus de ce qui se passait. Je me suis étendu et je prenais une bouffée d'air quand je le pouvais tout en subissant la douleur au niveau de mes pieds. Je la sens toujours d'ailleurs. Enfin, le Carpathia s'approcha et les gens ont pris une échelle de corde. Notre canot était presque entièrement immergé et les hommes étaient hissés un à un. Un homme était mort. Je l'ai dépassé et me suis dirigé vers l'échelle bien que mes pieds me fis-*

sent terriblement mal. L'homme sans vie était Phillips. Il est mort d'hypothermie. Je suppose qu'il a été assidu dans son travail avant que l'accident ne soit survenu. Il a gardé sa lucidité jusqu'à ce que la crise soit terminée et que le paquebot ait sombré. Mais à ce moment là, j'eus à peine une pensée pour lui, je ne pensais pas à grand-chose. J'essayais de monter à l'échelle de corde. Mes pieds me faisaient un mal terrible, mais je suis arrivé en haut et j'ai senti des mains m'attraper. »

Cette référence à Phillips, a priori peu crédible, a longtemps été discutée pour plusieurs raisons. En effet, puisqu'il ne vit jamais le corps du défunt, Bride livra uniquement le témoignage d'un inconnu qui lui fut rapporté sur le *Carpathia*⁴³. De plus, Archibald Gracie et Charles Lightoller, qui se trouvèrent tous deux très proches du corps, étaient persuadés qu'il ne s'agissait pas de Phillips. Ainsi, qui vit réellement le télégraphiste sans vie sur le radeau B ? Pourquoi ce témoin n'apporta-t-il pas un témoignage officiel ? Tant de questions qui ont sérieusement remis en cause l'hypothèse du décès de Phillips. Il ne pouvait s'agir de l'opérateur puisque les personnes défuntes, dont on inhuma les corps à bord du *Carpathia*, furent toutes identifiées. Les dernières recherches ont démontré qu'il s'agissait en réalité de David Livshin, un bijoutier voyageant en troisième classe sous le pseudonyme d'Abraham Harmer⁴⁴.

Frigorifié et à bout de force, Bride fut transporté dans une cabine pour trouver chaleur et repos. Puis il reçut les premiers soins à ses pieds. Il se rappela : « *une femme était penchée sur moi et j'ai senti sa main caresser mes cheveux et frotter mon visage. J'ai senti quelqu'un à mes pieds et aussi la chaleur de l'alcool. Quelqu'un m'a pris par les bras et j'ai été transporté à l'infirmerie. C'était tôt dans la matinée. Je suppose que je suis resté à l'infirmerie jusqu'à la nuit suivante* ».

A bord du *Carpathia*, l'opérateur Cottam était submergé par la quantité de messages privés à envoyer, visant à rassurer les familles. De plus, il recevait une multitude d'autres navires désireux d'obtenir des informations sur le naufrage. Cottam répondit notamment à l'*Olympic* : « *Je ne peux pas tout faire tout de suite. Patience svp.* » En début d'après-midi, alors qu'il envoyait une première liste de rescapés à Cap race, relayée par l'*Olympic*, l'opérateur se montra particulièrement exténué. N'ayant rien mangé depuis la veille à 17h30, il fut demandé à Bride de l'épauler.

⁴¹ Parmi eux, certains furent médiatisés par la publication de leur expérience, tels les passagers de 1^{ère} classe Archibald Gracie et John B. Thayer Junior, ainsi que le second officier Charles H. Lightoller (le responsable du radeau).

⁴² Archibald Gracie, *Rescapé du Titanic*, Paris, Ramsay, 1998, p.94.

⁴³ Commission d'enquête américaine, dixième jour (27 avril 1912), témoignage de Harold Bride, p.1053.

⁴⁴ Les trois autres personnes identifiées étaient William Fisher Hoyt (passager de première classe), William Henry Lyons (marin) et Sidney Conrad Siebert (steward).



« Harold Bride, l'opérateur radio du Titanic porte assistance à bord du *Carpathia* ». Dessin réalisé par Louis F. Grant, vers 1915 (collection Günter Bähler, ZA14j).

Malgré la douleur que lui causaient ses pieds, il accepta. Il fut écrit que les deux hommes se relayèrent jusqu'à l'arrivée du *Carpathia* à New York. En réalité, l'essentiel des marconigrammes fut transmis par Cottam. Selon l'officier du *Carpathia* James Bisset, Bride prenait à son tour les écouteurs uniquement lorsque Cottam effectuait une sieste d'une heure ou deux⁴⁵. Mais le télégraphiste du feu *Titanic* ne demeurait pas pour autant inactif. Sa tâche consistait à préparer les messages, prenant réception des messages privés envoyés par les rescapés et écrivant absolument tout au crayon à papier.

Le 17 avril, tandis que le *Carpathia* traversait un épais brouillard, la station communiqua principalement avec le U.S.S. *Chester*, à qui Bride envoya une liste de rescapés aussi complète que possible. Bride souligna par ailleurs l'incompétence de son interlocuteur, lui reprochant en outre de lui avoir fait perdre un temps essentiel⁴⁶.

III. « Récit exclusif, gardez le silence ! »

Avant même que le *Carpathia* ait gagné la terre ferme, quelques messages passés par TSF entre Bride, Cottam et Marconi attisèrent une polémique. Férés de témoignages inédits, de nombreux journaux américains lorgnaient le récit exclusif de l'unique opérateur survivant du *Titanic*. En tant que patron de la société qui

employait Bride et Cottam, Guglielmo Marconi joua un rôle prépondérant dans cette affaire. Bien entendu, au sujet des diverses propositions qu'il reçut, le scientifique se montra discret et évasif.

Pourtant, Marconi n'envoya pas moins de huit messages à Bride et Cottam à bord du *Carpathia*, tous interceptés par un opérateur de la marine américaine. L'un d'entre eux mentionnait : « Gardez le silence et ne divulguez pas votre récit. Tout est arrangé pour que vous touchiez le paquet. » « Arrangé pour vous, récit exclusif pour une somme à 4 chiffres en dollars. M. Marconi d'accord. » « Allez au Strand Hotel pour rencontrer M. Marconi et M. Sammis⁴⁷. Gardez le silence. » Un autre ordonna à Bride de ne rien divulguer avant d'avoir rencontré son employeur à New-York. Défendant sa cause et évitant toute salissure à l'honneur qui était porté à sa T.S.F., Marconi ne reconnut jamais qu'il avait envoyé ces télégrammes.

Selon Melville E. Stone, président de l'*Associated Press*⁴⁸, Marconi lui avait accordé l'exclusivité des témoignages (pour un montant à ce jour inconnu). Toutefois l'affaire ne fut jamais conclue⁴⁹. Finalement, Marconi autorisa Bride à confier ses impressions et ses souvenirs à un seul journaliste, Jim Speers du *New-York Times*, que le scientifique connaissait depuis quelques années.

Au soir du 18 avril, tandis que le *Carpathia* accostait, Bride continuait son travail dans la station radio. Une main posée sur son épaule l'interrompit dans son travail. Posant son casque, il se retourna et eut la surprise de trouver en face de lui Guglielmo Marconi, souriant, manifestement fier du devoir accompli par son employé⁵⁰. Jim Speers, l'unique journaliste autorisé à monter à bord en compagnie de Marconi, réalisa les deux interviews tant convoitées. La première fut celle de Cottam qui, fourbu, accorda quelques mots avant de gagner un hôtel de Manhattan, non loin des bassins de la Cunard⁵¹. Bride y livra son récit qui parut le lendemain. Selon différentes sources, Bride et Cottam reçurent chacun la somme de 750 dollars pour leur témoignage au *New York Times*. De plus, pour 250 dol-

⁴⁷ J.M. Sammis était l'ingénieur chef du bureau américain de la Marconi Company.

⁴⁸ L'*Associated Press* fut fondée par six journaux new-yorkais, en mai 1848, sous la forme d'une coopérative. Elle compte aujourd'hui 145 bureaux aux Etats-Unis, ainsi que 95 succursales dans 72 autres pays, en particulier en Europe et en Asie.

⁴⁹ Enquête britannique, onzième jour, déposition de Melville Stone.

⁵⁰ Geoffrey Marcus, *op.cit.*, p.203.

⁵¹ Il s'agissait du Strand Hotel, où les correspondants du *New York Times* avaient habituellement leurs quartiers.

⁴⁵ James Bisset, *Tramps and Ladies: my early years in steamers*, *op.cit.*, p.306.

⁴⁶ *Daily Telegraph*, 21 avril 1912

lars supplémentaires, Bride accorda la publication de son récit en Grande-Bretagne. La jolie somme de 1000 dollars qu'il perçut représentait trois ans de salaire pour l'opérateur.



Le 15 décembre 1910, le magazine *Je sais tout* publiait un long article intitulé : *La T.S.F. étend son règne sur le monde*. Il était illustré de ce portrait de Marconi (collection Olivier Mendez)

Bride fut appelé à témoigner les deuxième, dixième et quatorzième jours de l'enquête américaine présidée par le sénateur républicain du Michigan William Alden Smith. L'enquête débuta le vendredi 19 avril 1912 à l'hôtel Waldorf-Astoria, appartenant à John Jacob Astor puis, le 21 avril, elle se poursuivit dans les locaux du sénat américain pour se terminer le 25 mai de la même année.

Le samedi 20 avril au matin, Harold Bride fut appelé à la barre après son collègue Harold Cottam. Lorsque le témoin entra dans la salle, une émotion fut nettement ressentie. La foule fixa Harold Bride, installé dans une chaise roulante. Son visage blême et creusé traduisait son état de fatigue. Un oreiller lui maintenait la tête et ses pieds étaient encore enveloppés dans d'épais bandages. Des dizaines de personnes – agglutinées – souhaitaient voir LE radiotélégraphiste rescapé du *Titanic*, ce qui rendait l'accès à la table de conférence très difficile pour le témoin. Quelques volontaires portèrent

donc Bride jusqu'à une chaise large et parfaitement rembourrée.

Les premières questions du sénateur Smith portèrent sur sa formation de télégraphiste, les appareils Marconi installés à bord du *Titanic* et le travail effectué à bord en compagnie de Phillips. Interrogé au sujet des marconigrammes avertissant la présence d'icebergs, l'opérateur fut catégorique. Il nia fermement avoir reçu, vu ou entendu le moindre message de l'*Amerika*. Il précisa que ces éventuels messages ne furent jamais les sujets de discussion avec Phillips ou Ismay. Cependant, il reconnut avoir livré au commandant Smith, le dimanche 14 avril en fin d'après-midi, un message du *Californian*. S'il se garda d'évoquer le *Mesaba* pour éviter quelque critique à l'égard de son travail, Bride relata longuement l'incompétence du télégraphiste du *Frankfurt*. Bien au-delà de l'incapacité, l'opérateur anglais souligna « *la non utilisation du sens commun* » de son homologue allemand, laissant habilement entendre que le *Frankfurt* n'avait pas souhaité venir au secours du *Titanic*. Cette conviction, bien que regrettable, n'est pourtant pas dénuée de raisonnement. En effet, à cette époque, les sociétés Marconi et Telefunken se livraient sur mer une lutte commerciale qui était féroce livrée par leurs plus jeunes télégraphistes.

En plein interrogatoire, une femme en pleurs – au bord de l'hystérie – fit irruption dans la salle pour obtenir des nouvelles de William Murdoch. Personne n'ayant le courage d'annoncer publiquement la disparition du Premier officier, le sénateur Smith pria Lightoller – assis non loin avec Bruce Ismay et Philip Franklin – de quitter la pièce avec la dame pour lui apporter les réponses qu'elle désirait⁵².

On interrogea Harold sur le fait d'avoir ignoré les demandes de renseignements concernant le naufrage réclamées par la presse et la Navy qui voulaient connaître ce qui était arrivé à Archibald Butt, l'ami personnel et aide de camp du Président Taft. Bride déclara que la priorité était donnée aux messages personnels, de s'en tenir à la liste des survivants et que la Navy ne comprenait pas les signaux du Morse européen, ce qu'elle réfuta. Guglielmo Marconi fut accusé d'avoir demandé à ses opérateurs de ne rien divulguer sur le naufrage pour accorder une interview exclusive au *New-York Times* mais il nia cette accusation. Il n'interdisait pas à ses opérateurs de vendre leur récit du naufrage, au contraire, ainsi ils pouvaient gagner un peu

⁵² Wyn Craig Wade, *Titanic : end of a dream*, Londres, Futura Publications, 1980, p.203-204.

d'argent. C'est une chose qui se fait, employée en des occasions très spéciales. L'enquête n'alla pas plus loin. Mécontenté par l'attitude étrange du *Californian*, Guglielmo Marconi consacra une douzaine d'années à l'amélioration de son appareil. Il l'équipa notamment d'une alarme se déclenchant à la réception d'un appel de détresse⁵³.

Cyril Evans, l'opérateur du *Californian* a expliqué pourquoi il n'avait pas vendu son histoire : « *Je ne pense pas qu'il soit juste de recevoir de l'argent pour quelque chose comme ça* », dira-t-il.

IV. Une vie après le *Titanic*

A sa sortie de l'hôpital St-Vincent, Harold a été hébergé par sa famille de New York, probablement chez son oncle Walter E. Jarvis qui résidait au West 92nd Street. Selon une déclaration d'Harold Bride à W.R. Cross, directeur du trafic de la Compagnie Marconi, un message lui a été adressé au 294 West 92nd Street, New York, où on lui demandait de rester dans sa famille et d'attendre les directives de la Compagnie Marconi.

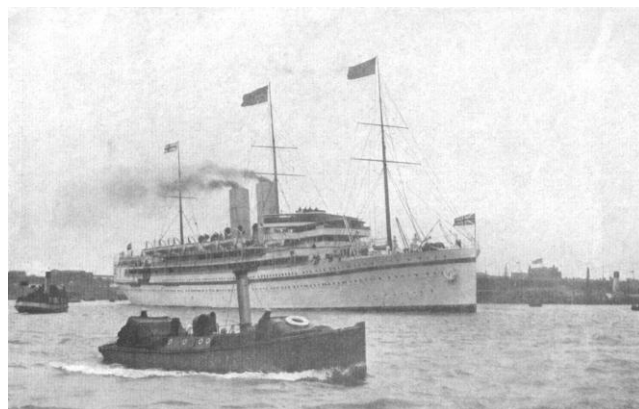
En compagnie de Cottam, Bride rentra en Europe à bord du *Baltic*. A son arrivée à Liverpool le 18 mai, son père l'accueillit. De retour à son domicile, l'opérateur fut acclamé par les habitants de sa ville. Dans la presse locale, son ancien professeur de cours physique attribua le sauvetage de Bride aux cours de natation qu'il lui avait inculqués quelques années plus tôt. Logiquement, il fut également appelé à comparaître lors de la commission d'enquête britannique. Une petite fille (Mme Thompson) se souvient que les cheveux d'Harold étaient devenus presque blancs.



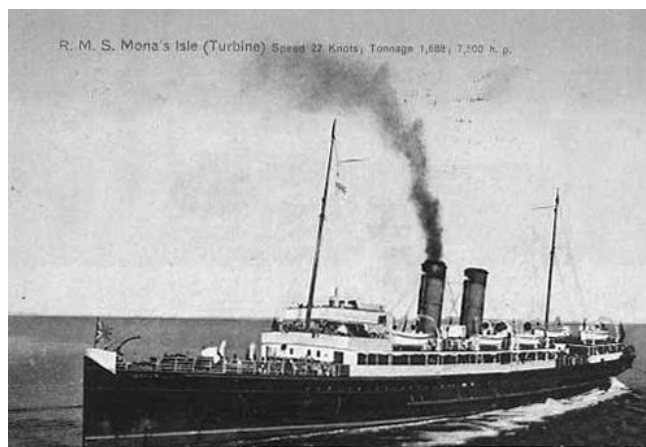
Le SS. Baltic de la White Star (collection Franck Gavard-Perret)

Depuis le 16 mars 1912, Bride était fiancé à Mabel

Ludlow, une infirmière. Selon le *Daily Sketch* du 24 avril 1912, il lui a envoyé un télégramme après le naufrage disant simplement qu'il était sain et sauf. Il rompit avec elle au mois de septembre. Son diplôme ayant été perdu dans le naufrage, on lui en envoya un double le 25 juin 1912. Harold a continué de travailler en tant qu'opérateur radio dans un bureau de poste à Londres. Selon un article du *Marconigraph*, le magazine de la Compagnie Marconi, Bride est retourné en mer à bord des navires *Medina* en août 1912, *German* en décembre, puis *Dover Castle* et *Namur* au début de l'année 1913. Harold Cottam, opérateur radio du *Carpathia* qui a secouru les survivants du *Titanic*, releva Bride sur le *Dover Castle*. Plus tard, Bride fut assigné à une station à l'ouest de l'Ecosse. De 1914 à 1916, au cours de la Première Guerre mondiale, il travailla sur le *Mona's Isle*. Son dernier emploi comme télégraphiste fut à bord du *Cross-Channel Ferry* jusqu'en 1922.



Le SS Medina en 1911, peu après sa construction. Au cours de ce voyage se trouvait à bord le Roi George V. En 1912, Bride travailla à son bord comme télégraphiste (collection Günter Bäßler, D714e).



Le Mona's Isle, sur lequel Bride travailla en 1913 (collection privée)

Harold Bride s'est marié le 10 avril 1920 à Lucy Johnstone Downie, née le 6 novembre 1889, une maîtresse d'école écossaise à Stranraer, Wigtownshire en

⁵³ John Maxtone-Graham, *The Only way to cross*, New York, Collier Macmillan, 1978, p.81.

Ecosse. Le garçon d'honneur n'était autre que le frère de Lucy, James Downie, un ingénieur maritime. Ils eurent trois enfants. Lucy, née en 1921, John (surnommé Jack) né en 1924 et Jeanette née en 1929. De l'avis de tous, ce fut un père très strict qui se rendait chaque dimanche à l'église accompagné de sa famille.

Lucy est devenue infirmière au Nigeria et s'est mariée à un médecin. John est allé à Oxford après la Seconde Guerre mondiale puis a travaillé pour la commission de sylviculture.) Il s'est rendu au Nigeria où il a été tué dans un accident de voiture qui semble avoir en fait été une embuscade. Il laissa une femme d'origine danoise et une fille. Jeannette devint institutrice en Ethiopie avant de s'installer en Ecosse. Elle ne s'est jamais mariée et décéda d'un cancer.

Le père de Bride mourut en 1922 et le reste de la famille déménagea en Ecosse. Bride exerçait à présent le métier de pharmacien à Stranraer puis il devint voyageur de commerce pour une compagnie pharmaceutique de Londres. Harold prit sa retraite en 1948, le couple déménagea à Glasserton, près de Whithorn où Lucy enseigna à l'école primaire de Isle-of-Whithorn. Pendant l'hiver de 1955-56, ils s'installèrent à Provon Hall dans les environs de Glasgow où Harold passa les derniers moments de sa vie.

Dans la plus grande discrétion, Harold Bride décéda le 29 avril 1956 d'une tumeur cancéreuse aux bronches, à l'hôpital Stobhill. Ce bâtiment se situait au 133 Balornock Road, à Stepps⁵⁴.



Stobhill Hospital à Stepps (collection privée).

Le 1^{er} mai, la rubrique nécrologique du *Glasgow Herald* évoquait brièvement sa disparition et soulignait que les funérailles se dérouleraient dans la plus stricte intimité. Le lendemain, Harold Bride fut incinéré et ses cendres dispersées au Jardin du Souvenir à Maryhill Road, un quartier populaire de Glasgow. Ses biens au moment de sa mort représentaient 137 livres sterling. Son épouse Lucy retourna à Stranraer et résidait au 17 Vic-

toria Place à Prestwick (province de Ayrshire) lorsqu'elle décéda le 8 août 1973, à l'âge de 83 ans. Selon sa volonté, elle fut incinérée et ses cendres furent probablement dispersées au même endroit où ont été déposées celles de son mari.

En dépit de l'ampleur de la catastrophe, Bride conserva toute sa vie une vive passion pour la télégraphie et ne cessa d'émettre et de recevoir divers messages à partir de son propre appareil installé à son domicile. Il ne demeurait pas moins choqué par ce drame et par la disparition de son collègue et ami, Jack Phillips. Considérant le naufrage comme « *un livre fermé dans sa mémoire* »⁵⁵, Bride restait discret et ne parlait pas plus du *Titanic* à la presse qu'à sa famille. A l'inverse, il lui arriva occasionnellement de se confier auprès d'amis proches. Preuve de l'émotion de leur oncle, ses nièces Kathleen, Christina et son neveu Robert découvrirent – cachés dans une bible qu'il conservait chez lui – des coupures de journaux relatant le naufrage. Il figurait également une carte postale du *Titanic* postée à Belfast peu de temps avant que le navire n'appareille pour Southampton.



The Garden of Remembrance à Glasgow, où les cendres de Harold Bride furent dispersées (cliché Robert Dixon).

M. Charlie Laing et Mme McCullough se rappellent que les Bride étaient une famille très discrète. Les membres de sa famille se souviennent d'Harold comme quelqu'un de petit et rond avec des cheveux très frisés et un fort accent écossais, très jovial et aimant faire des plaisanteries. Christina, une de ses nièces raconta que pendant les dernières années avant sa mort, il était devenu radioamateur et restait très tard la nuit à contacter d'autres radioamateurs partout dans le monde. Pourtant aucune licence n'a été retrouvée.

⁵⁴ Le certificat de décès de Bride indique effectivement « bronchial cercimona » (General Register Office, New Register House, Edinburgh).

⁵⁵ « Harold Sidney Bride, *Titanic* wireless operator », *op.cit.*, p.18.

Mais en août 1999, une déclaration d'un habitant de Whithorn au radioamateur et artiste David Waugh révèle qu'il y avait plusieurs antennes autour de la maison de Bride laissant à penser qu'il n'avait pas tiré un trait sur la radio après son travail chez Marconi.

Une plaque commémorative en l'honneur d'Harold Bride fut érigée sur le mur de la maison où il a grandi, 58 Ravensbourne Avenue à Bromley, un quartier de Londres. La plaque a été dévoilée le mercredi 18 février 2004 par Peter Smith et Peter Edgley. La maison est habitée par un ancien policier, Peter Smith, qui l'a achetée en 1983 et qui a voulu rendre hommage à Harold Bride.



Remerciements :

Les auteurs remercient chaleureusement tous ceux qui ont collaboré à la réalisation de cet article en ouvrant leurs collections privées et en accordant les droits de reproductions d'illustrations : Olivier Mendez (Association française du *Titanic*), Günter Bähler (*Titanic Verein Schweiz*), John P. Eaton, Charles A. Haas (*Titanic International Society*), Senan Molony (*British Titanic Society*), Fraser Darrah, Robert Dixon et Benjamin Ducret.

Sources :

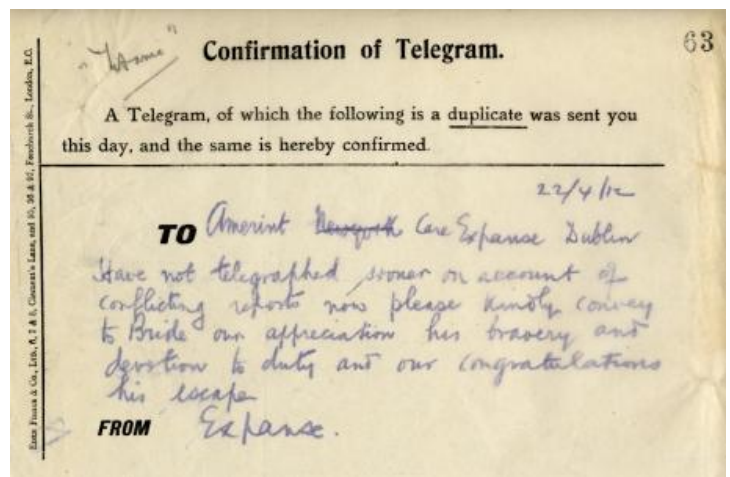
- **Commission d'enquête américaine** (19 avril - 25 mai 1912) : les témoignages de Harold Bride (deuxième, dixième et quatorzième jours), Harold Cottam (premier, deuxième, sixième et dixième jours) et Guglielmo Marconi (premier, deuxième, sixième et dixième jours).
- **Commission d'enquête britannique** (2 mai - 3 juillet 1912) : les témoignages de Harold Bride à (quatorzième jour, questions 16285 à 16286, puis questions 16323 à 16801), Harold Cottam (quinzième jour, questions 17053 à 17215) et Guglielmo Marconi (vingt-sixième jour, questions 24850 à 24956).

Presse :

- « Thrilling story by Titanic's surviving wireless man », *New York Times*, 19 avril 1912.
- « Sinking ship's band chose fitting hymn », *New York Times*, 21 avril 1912.
- « From H.S. Bride's father », *New York Times*, 8 juillet 1912.
- *Ocean Liners of the past : Olympic & Titanic*, London, Patrick Stephens Limited, 1970.
- « Obituaries », *Glasgow Herald*, 1^{er} mai 1956.

Bibliographie :

- George Behe, « The Frankfurt Incident », *Titanic Commutator*, volume XIV, numéros 3 et 4, 1990.
- John Booth, Sean Coughlan, *Titanic : Signals of Disaster*. Westbury, Wiltshire U.K., White Star, 1993.
- John Booth, « Fine voyage, fine ship », *Titanic Commutator*, Volume XVI, n° 4, avril 1993, p.52-61.
- Duncan Haws, *Merchant Fleets in profile*, vol. II, Stevenage, Patrick Stephens Limited, 1979.
- Walter Lord, *Les Secrets d'un naufrage*, Paris, l'Archipel, 1998.
- Geoffrey Marcus, *The Maiden Voyage*, New York, Manor Books, 1974.
- Robert Prot, *Précis d'histoire de la radio et de la télévision*, Paris, L'Harmattan, 2007.
- *Titanic International Society*, spécial « Liners at war », *Voyage*, printemps 2009, n° 67.
- *Titanic Historical Society*, « Harold Sidney Bride, Titanic wireless operator », *Titanic Commutator*, Volume XIII, n° 2, 1989, p.18-24.
- Carlo Toché, « Ondes qui passent, étincelles qui chantent », *Je Sais tout*, 15 juin 1912, p.645-554.
- Charles Torquet, « La TSF étend son règne sur le monde », *Je Sais tout*, 15 décembre 1910, p.588-598.
- Wyn Craig Wade, *Titanic : end of a dream*, Londres, Futura Publications, 1980.
- Jack Winocour (dir.), *The story of the Titanic as told by its survivors*, New York, Dover Publications, 1960.
- La biographie de Harold Sidney Bride sur <http://www.encyclopedia-titanica.org>.
- La station radio du *Titanic* sur le site d'Alain Dufief : <http://pagesperso-orange.fr/titanic/page40.htm>



Le 22 avril 1912, la Marconi Company adresse ce télégramme à l'attention de Harold Bride : « ... ayez la gentillesse de transmettre à Bride que nous avons apprécié son courage et sa dévotion au devoir, et félicitez-le pour nous d'avoir survécu. »
(Collection privée)