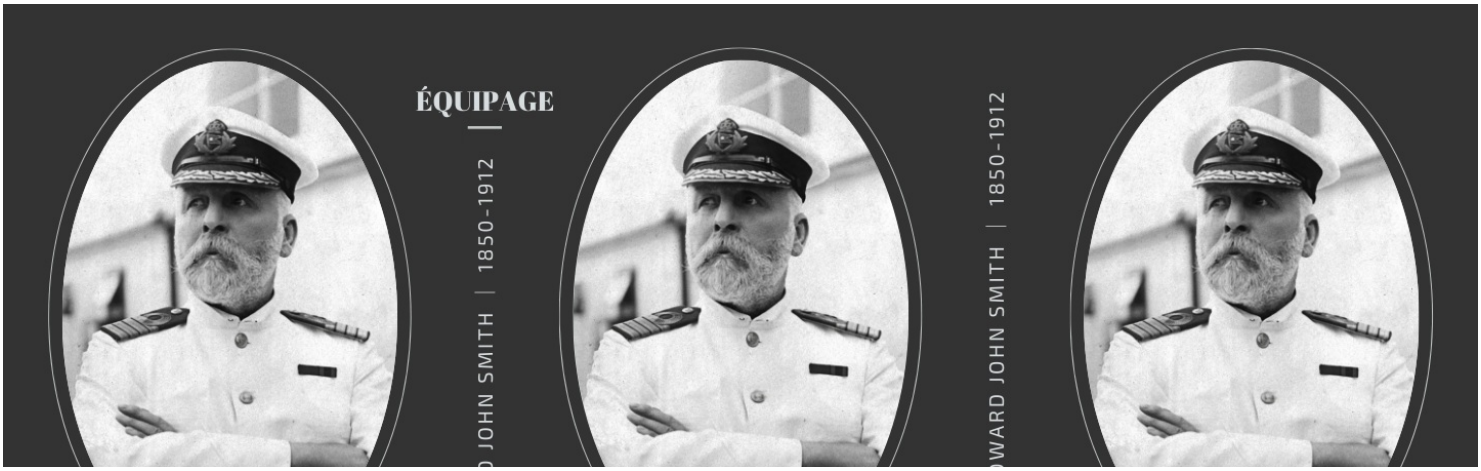
Edward John SMITH, Commandant du RMS Titanic

Temps de lecture : 4 min



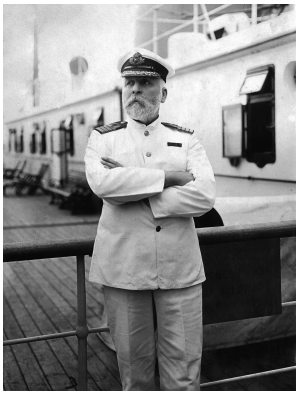
Britannique

62 ans

Embarquement à Southampton

Disparu

Jeunesse



© Bruce BEVERIDGE

Edward John SMITH est né à Hanley (actuellement Stoke-on-Trent), dans le Staffordshire (Grande-Bretagne), le 27 janvier 1850. Jusqu'à 13 ans, il suit les cours de la Etruria British School puis commence une carrière de marin à Liverpool, en devenant apprenti chez *Gibson & Co.*

En 1880, il rejoint la *White Star Line* en tant que 4e officier du Celtic et devient commandant en 1888 sur le *Baltic*. Il commande ensuite 16 navires jusqu'au *Titanic*. Il vit avec son épouse, Eleanor, et sa fille, Helen Melville, à Southampton.

Aux commandes du *Titanic*

Edward John SMITH a la réputation d'être calme et posé, ce qui en fait un commandant recherché par les voyageurs. Devenu « commodore » de la flotte de la *White Star Line*, il est évident pour les responsables qu'Edward John SMITH doit prendre les commandes du *Titanic* lors de son voyage inaugural en avril 1912.

Le *Titanic* quitte Belfast le 2 avril 1912 à 20h pour se rendre à Southampton après une journée d'essais. **Edward John SMITH est aux commandes du prestigieux paquebot.**

Le 10 avril 1912, à 7 heures, le Commandant Edward John SMITH, monte à bord du *Titanic* afin de préparer le conseil d'administration. Sur le paquebot, il est assisté de son valet personnel, Arthur PAINTIN, dit « Tiger ».

Chaque jour à 9h, il reçoit le second, le chef mécanicien, le commissaire principal et le médecin dans sa cabine. Puis à 10h30, il effectue une tournée d'inspection du bateau. Le matin du naufrage, c'est lui qui conduit le culte durant le service religieux de 1re classe.

Au cours du voyage, le Commandant SMITH prend ses repas à une petite table dans la salle à manger ou dans sa cabine, située juste derrière la timonerie. Exceptionnellement, **le soir du 14 avril**, il assiste au dîner organisé en son honneur par la famille WIDENER au restaurant *À la carte*, en compagnie de la bonne société du bateau. Il s'excuse tôt dans la soirée et retourne sur le pont. Il est préoccupé : le navire entre dans une zone de glaces.

Le Capitaine sombre avec son navire

Vers 20h55, SMITH rejoint le **2e officier LIGHTOLLER** qui fait le guet sur la passerelle. Ils discutent de la chute de température, passée de 6° à 0,5°C. Le commandant quitte la passerelle à 21h20 et ordonne : *« Si vous avez le moindre doute, prévenez-moi »*, puis se rend dans sa cabine.

À environ 23h40, le Commandant SMITH est réveillé par le bruit de la collision. Il se précipite sur la passerelle. Puis il va dans la salle radio Marconi et demande aux opérateurs Jack PHILLIPS et **Harold BRIDE** de se tenir prêt à télégraphier un message de détresse. Le Commandant SMITH demande au 4e officier BOXHALL de trouver le charpentier pour qu'il sonde le bateau.

Vers 00h25, le commandant revient vers PHILLIPS pour lui ordonner de lancer un appel de détresse. Le **1er officier MURDOCH** lui apporte le rapport d'accident. Suite à cela, il ordonne immédiatement de préparer les canots de sauvetage, mais attend avant de donner l'instruction de les charger et de les abaisser. C'est finalement le 2e officier LIGHTOLLER qui vient lui demander l'autorisation d'affaler les canots.

Il est vu pour la dernière fois sur le pont des embarcations, lorsqu'il donne l'ordre d'abandonner le navire. À aucun moment, il n'essaie de sauver sa vie. Son corps, s'il a été retrouvé, n'a jamais été identifié.

En 1913, une plaque commémorative est installée à l'*Etruria Middle School*. Attaqué durant les commissions d'enquêtes sur sa responsabilité dans le naufrage, les officiers MURDOCH et LIGHTOLLER prennent sa défense. **Les causes du naufrage ne lui sont donc pas imputées.**

Le saviez-vous ?

On ne sait que très peu de choses concernant les actions du Commandant SMITH durant le naufrage. Ses légendaires compétences pour diriger un navire semblaient l'avoir quitté. Il était indécis mais restait extrêmement prudent. Il encourage le personnel et crie quelques directives au mégaphone avant de repartir vers l'abri de navigation.