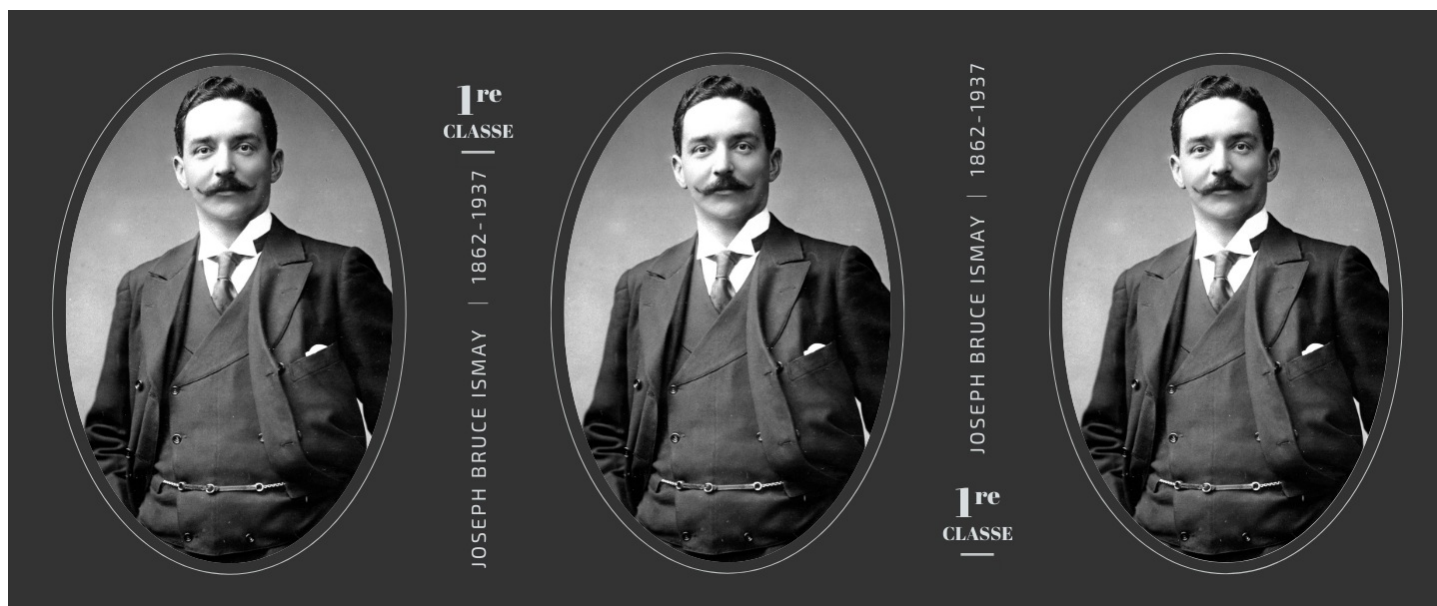




Joseph Bruce ISMAY

🕒 Temps de lecture : 3 min



JOSEPH BRUCE ISMAY

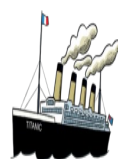
Président de la *White Star Line*, 1^{re} classe



Anglais



49 ans



Embarquement à
Southampton



Rescapé



© UK-NalArch

Joseph Bruce ISMAY est né le 12 décembre 1862 à Crosby près de Liverpool (Angleterre). Il est le fils de Thomas ISMAY, l'un des fondateurs de la compagnie maritime *White Star Line*. À la mort de ce dernier en 1899, Bruce ISMAY accède à la présidence de la compagnie. Il se marie à Julia Florence SCHIEFFELLIN avec qui il a 4 enfants.

À la tête de la *White Star Line*, il intervient dans la construction de plusieurs paquebots : les *Big Four* (le *Celtic*, le *Cedric*, le *Baltic*, l'*Adriatic*) mais aussi l'*Océanic*. En 1902, la *White Star Line* entre dans le consortium américain de l'International Mercantile Marine (IMM).

Bruce ISMAY conserve son poste de président de la compagnie et en 1904, il devient président de l'International Mercantile Marine. Dès lors, la compagnie *White Star Line* entreprend la construction de 3 prestigieux paquebots : l'*Olympic*, le *Titanic* et le *Britannic*. L'objectif principal est de contrer la compagnie concurrente, la *Cunard Line*, qui vient de lancer le *Lustania* et le *Mauretania*.

Désirant participer au voyage inaugural du *Titanic*, Bruce ISMAY embarque en 1re classe à Southampton, le 10 avril 1912. Il occupe une des plus luxueuses suites du paquebot.

Le soir du 14 avril, Bruce ISMAY est réveillé par le choc, il interroge un steward qui n'est pas en mesure de lui dire ce qu'il se passe. Le commandant Edward John SMITH l'informe de la gravité des faits. Dès lors, Bruce ISMAY aide les passagères et les enfants à prendre place à bord des canots. Lors de la mise à l'eau du canot n°5, le voyant penché à l'horizontal, Bruce ISMAY intervient et se heurte aux violents propos de l'officier Harold LOWE qui dirige la manœuvre.

Vers 1h40, il aide au chargement du canot pliable C et monte à bord de ce dernier.

À New York, Bruce ISMAY est l'objet de violentes attaques par la presse et l'opinion publique. Qualifié de lâche, il est critiqué pour être monté à bord de l'un des canots alors que d'autres ont péri en héros.

J'ai embarqué [sur le canot C] juste avant la descente, après toutes les femmes et les enfants présents sur le pont. Il ne restait personne sur le pont... J'ignorais que l'on continuait à battre le rappel des passagers et je n'ai pas cherché à m'en informer.

99



Commission d'enquête américaine © Library of Congress

La commission d'enquête américaine s'ouvre le 19 avril 1912.

La commission reproche à Bruce ISMAY d'avoir augmenté la vitesse du *Titanic* dans une zone risquée. En effet, selon le témoignage d'Elizabeth LINES et d'Emily RYERSON, il évoque en début de traversée, la possibilité d'augmenter la vitesse du paquebot pour arriver le mardi soir à New York.

On lui reproche également d'avoir assuré sa sécurité au lieu de privilégier

l'embarquement des femmes et des enfants. La réputation de Bruce ISMAY est détruite.

Lors de la commission d'enquête britannique ouverte le 2 mai 1912, Bruce ISMAY est longuement interrogé. La réputation britannique est en jeu, la commission le défend.

*Il y avait une place pour lui [sur le
canot C] et il a sauté dedans. S'il
n'avait pas sauté dedans, il n'aurait
fait qu'ajouter une vie
supplémentaire, à savoir la sienne,
au nombre des disparus.*

Sénateur Lord
MERSEY

99

Le 30 juin 1913, Bruce ISMAY démissionne de la présidence de l'International Mercantile Marine et se voit refuser la conservation de son poste à la *White Star Line*. Par la suite, il verse une somme d'argent importante à la fondation des veuves de la Marine marchande. Bruce ISMAY se retire en Irlande où il décède le 17 octobre 1937.

? Le saviez-vous ?

La compagnie *White Star Line* en faillite en 1868 est rachetée pour la modique somme de 1 000 livres par Thomas ISMAY. En 1899, elle devient l'armement britannique le plus puissant. Malgré la perte du *Titanic* en 1912, la compagnie connaît une activité presque normale. Cependant, la compagnie rivale, la *Cunard*, la rachète en 1934.