

**Zeitschrift:** Suisse magazine = Swiss magazine  
**Herausgeber:** Suisse magazine  
**Band:** - (2005)  
**Heft:** 185-186

**Artikel:** Des Suisses dans la tourmente du Titanic  
**Autor:** Roesch, Martine  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-849628>

### **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**

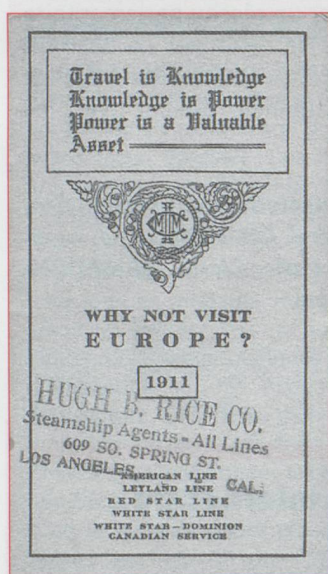
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

**Download PDF:** 24.01.2026

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

## Des Suisses dans la tourmente du Titanic

Avril 1912. Le Titanic, en tournée inaugurale, heurte un iceberg et sombre en plein Atlantique. Parmi les passagers figuraient quelques Suisses. Récit d'un naufrage par le petit bout de la lorgnette helvétique.



« Le voyage, c'est la connaissance. La connaissance, c'est le pouvoir. Le pouvoir, c'est un bon placement. Pourquoi ne pas visiter l'Europe ? »

(source : Kleine Titanic Museum)  
Pour attirer la riche clientèle américaine, la White Star Line ne s'embarrassait pas de subtilités. Des riches personnes américaines de l'époque participèrent à la traversée inaugurale du Titanic : parmi elles, Benjamin Guggenheim, fils du milliardaire et les époux Straus, propriétaires du magasin Macy's à New York.

### Un voyage inaugural annoncé à grand fracas

« Nous sommes tous pareils, nous pouvons donc imaginer que vous aussi avez déjà éprouvé le besoin de vous échapper de la routine de votre vie quotidienne ; dans cette intention, vous avez voyagé à la mer, à la

montagne et vous y avez rencontré votre voisin et son épouse. Au bout de quelques jours, le postier vous a retrouvé et vous vous retrouvez à la merci du téléphone. Bref, vous n'avez pas rompu avec votre vie habituelle.

Pourquoi ne pas accomplir un changement complet ? Le monde est grand, mais votre monde dépend de vos connaissances ; avez-vous songé à les élargir ? »

« L'Olympic, le nouveau vapeur à trois hélices, sera lancé en été 1911 et sera bientôt suivi par son vaisseau frère, le Titanic. Ces deux gigantesques navires représentent le sommet de l'architecture navale et leur réalisation dépasse tout ce que l'imagination peut rêver. Chacun d'eux peut transporter 2 500 passagers dont le confort, le bien-être et la sécurité sont assurés par une escouade de 860 personnes ». Dans leurs envolées lyriques, les rédacteurs de la White Star Line étaient bien dans l'esprit « moderne » et scientifique du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle. La confiance dans le progrès ne souffrait pas d'ambiguïté et il était entendu que les avancées techniques et scientifiques résoudraient tous les problèmes des hommes.

Pour le Titanic, « le plus grand objet mobile jamais

réalisé par l'homme », aucun superlatif n'était de trop.

En outre, on ne parlait pas alors de qualité totale ou de zéro défaut, mais l'esprit y était, et personne ne doutait que le navire était insubmersible.

Et pour cette traversée inaugurale, nombre de passagers prestigieux et riches avaient embarqué pour leur plaisir et dans le seul but de vivre quelques jours dans le luxe inouï du paquebot.

### Des Suisses à bord

Ce n'était pas le cas de trois personnes représentatives de l'économie suisse de l'époque :

M. Alfons Simonius-Blumer avait 56 ans ; il vivait à Bâle et était colonel dans l'armée suisse. Il était président du conseil d'administration de la SBS depuis 1906. Se trouvait aussi sur le paquebot le Dr Max Staehelin, directeur de la S. A. fiduciaire suisse à Bâle. Ils embarquèrent à bord du Titanic en tant que passagers de première classe.

Ces hommes d'affaires n'effectuaient pas la traversée pour leur plaisir, mais se rendaient à New York pour y travailler et établir le bilan des activités d'une entreprise en difficulté dont la SBS venait de reprendre les actifs. Un ami de Simonius-Blumer se trouvait aussi sur le paquebot : Max Frölicher

avait 61 ans ; associé d'une entreprise de soieries, il se rendait à New York également pour affaires et pour revoir de vieux amis ; il avait embarqué à Cherbourg avec sa femme et sa fille.

Ces hommes avaient-ils été sensibles au tumulte (on dirait aujourd'hui « médiatique ») organisé autour du Titanic ? Peut-être pas : Max Staehelin n'apprit qu'à bord qu'il s'agissait du voyage inaugural du paquebot.

Peut-être n'étaient-ils pas avides non plus de profiter le plus possible de toutes les distractions et du luxe grandiloquent, car, le soir du 14 Avril 1912, dans le fumoir des premières classes, Alfons Simonius, Max Frölicher et Max Staehelin s'isolèrent et jouèrent aux cartes jusqu'à 23 h environ.

### Le choc et les réactions des passagers

Le 15 Avril 1912, à 23 h 40, le Titanic heurte un iceberg et va sombrer dans l'Atlantique deux heures quarante minutes plus tard. La plupart des nombreux récits du naufrage indiquent que la plupart des passagers, persuadés que le navire était insubmersible, ne crurent pas tout d'abord au désastre. Ce n'est qu'au fur et à mesure que le navire



s'enfonçait qu'ils passèrent de l'incrédulité à la stupéfaction, puis, enfin, à la prise en compte de la réalité et, pour certains, à la panique.

En revanche, d'après les récits, quoique assez brefs, concernant nos Suisses, il apparaît que ceux-ci ne perdirent pas de temps en conjectures, et prirent des décisions rapides :

Après leur soirée passée à jouer aux cartes, ils rejoignirent leurs cabines vers 23 h 30. Sur le point de se coucher, Max Staehelin sentit un important et bruyant coup de roulis. Il sortit de sa cabine et demanda à un steward ce qui s'était passé. La réponse fut : « Rien ». Il aurait pu se contenter de cette réponse, mais ne le fit pas : il se rhabilla et monta les escaliers. Avec son ami Alfons Simonius, ils décidèrent dans un premier temps de rester à bord. Mais la mise à l'eau des canots de sauvetage commence dans la confusion et Max Staehelin observe celle d'un canot à moitié plein, à l'écart des passagers qui se rassemblent au milieu du bateau. Il voit une expression de terreur sur le visage du matelot aux commandes. Le canot comprend encore vingt places vides, mais il n'y a personne dans les parages et le matelot ne veut pas perdre de temps.

À minuit 50, Max Staehelin et Alfons Simonius sautent dans le canot 3 juste avant sa mise à l'eau. Max Staehelin est désigné comme rameur et, de toutes ses forces, éloigne le canot hors des remous du navire.

De leur côté, à 23 h 40, déjà couchés, mais non encore endormis, Max Frölicher et sa femme ressentirent fortement la secousse. Max Frölicher et sa fille se précipitèrent sur le pont et virent l'iceberg à travers le bastingage.

Ils redescendirent tous deux vers leurs cabines avant de remonter à trois sur le pont du navire. Les femmes embarquèrent sur le canot de sauvetage 5, et peu avant que le canot fut mis à la mer, Max Frölicher fut autorisé à monter. « Pendant que nous ramions pour nous éloigner du navire, ses lumières brillaient encore, et avec l'iceberg à l'arrière-plan, la scène était fascinante. Le navire s'enfonçait lentement par l'avant. L'eau était couverte de radeaux.

Le Titanic sombra jusqu'à ce que la moitié du navire fut submergée et alors, il y eut un grand fracas. Les lumières s'éteignirent. Ceux qui avaient quitté le navire après nous dirent qu'il se rompit en deux.

Lorsque le navire eut sombré, nous commençâmes à chercher quelque nourriture,

mais il n'y avait rien à manger dans les canots de sauvetage. Il n'y avait même pas d'eau potable. Heureusement, un homme avait quelques remontants, qui furent donnés aux femmes ».

Les survivants du naufrage, furent recueillis par le paquebot Carpathia. Nombre d'entre eux, dont nos Suisses voulurent envoyer des télégrammes à leur famille, mais tous les télégrammes ne purent être envoyés.

Ce fut le cas du télégramme qu'Alfons Simonius voulut faire envoyer (voir ci-contre); de ce fait, à Bâle, des messages contradictoires se succédèrent et la plus grande inquiétude régnait au sujet des deux banquiers, avant que n'arrive enfin la nouvelle de leur sauvetage.

Plus tard, la SBS versa une somme importante à une collecte de fonds londonienne destinée aux victimes nécessitées.

Arrivés à New York, nos trois personnages appliquèrent, comme prévu, leurs programmes de travail.

Puis ils prirent à nouveau le bateau pour revenir en Europe; l'histoire ne dit pas en quel état d'esprit ils se trouvaient à l'idée d'embarquer à nouveau pour une aussi longue traversée, mais Simonius et Staehelin firent la traversée trois semaines



La plupart des navires étaient équipés de matériel de télégraphie et de nombreux survivants voulurent envoyer des « marconigrammes » (télégrammes) à leurs familles pour les rassurer. Cependant, jusqu'à l'arrivée à New York, les opérateurs ne purent pas envoyer tous les télégrammes, et ceux qui n'avaient pas été transmis furent tamponnés et gardés tels quels. C'est ainsi que le télégramme écrit par Alfons Simonius à son père : « Staehelin et moi sauvés sur le Carpathia » ne fut pas envoyé.

Source : Kleine Titanic Museum

après le naufrage dès le 7 mai sur le « Victoria Luise », et la famille Frölicher revint le 21 mai à bord du « Kronprinz Wilhelm ».

Max Staehelin, qui présida à son tour le conseil d'administration de la SBS de 1928 à 1944 sera pris d'horreur à chaque fois qu'il pensera au désastre; il vécut cependant encore de longues années et mourut en 1968.

Maximilian Josef Frölicher-Stehli, lui, était décédé soudainement d'un arrêt du cœur un an et demi seulement après le naufrage devenu mythique.

## MARTINE ROESCH

Sources : Historia  
Gazette de la SBS-5/99  
Kleine Titanic Museum

## INFOSPLUS

Le Titanic quitta le port de Southampton le 10 avril 1912 avec 2208 passagers (dont 17 suisses) et hommes d'équipage.

Le Carpathia, qui avait reçu le message de détresse du Titanic recueillit 712 survivants (passagers et hommes d'équipage).



Un témoignage remarquable :

Joseph Scarrott, marin sur le Titanic, répondit en ces termes aux questions de la Commission britannique :

Question : « Quelle était la forme de l'iceberg ? »

Joseph Scarrott : « Eh bien, à ce moment, j'ai eu l'impression qu'il ressemblait au rocher de Gibraltar, quand on le regarde de l'Europe, tout à fait la même forme, seulement un peu plus petit »

Question : « Comme un lion couché ? »

Joseph Scarrott : « Quand vous approchez de Gibraltar, oui, on dirait cette forme. Le point le plus haut était sur ma droite ». Quelques jours après le naufrage, le steamer Bremen se trouva dans la même position que le Titanic par rapport à l'iceberg, et un marin du Bremen prit une photo de l'iceberg selon le point de vue décrit par Scarrott ; le montage ci-dessus montre en effet une symétrie frappante entre l'iceberg et le rocher de Gibraltar.

Source : Kleine Titanic Museum