

boutir l'enquête sur la perte du paquebot l'*Indien* faite sous la direction du comité de commerce du Conseil Privé, et par lequel le capitaine Smith est honorablement acquitté ! et l'officier, W. H. Smith, est félicité de la conduite pleine d'honneur dont il a fait preuve en s'avancant le long du rivage à 30 milles vers l'ouest, en se rendant au lieu le plus rapproché pour se procurer une goëlette et sauver les naufragés. Ce rapport ne pourra rien moins que paraître des plus surprenants à ceux qui connaissent bien les circonstances qui se rattachent à la conduite de ces officiers. Quels sont les faits ? Eh ! bien, au moment où cet individu, Smith, faisait 30 milles comme on le dit, pour se procurer du secours, il ne se trouvait pas moins d'une demi-douzaine de petites goëlettes et un brigantin dans le havre de Marie-Joseph, éloigné d'à peu près 3 milles et d'où l'on pouvait certainement apercevoir les mâts de notre bâtiment ; et lorsqu'il revint il y avait près de 30 heures que les passagers et l'équipage étaient sauvés ; la nuit suivante il ne restait plus de visible de l'*Indien* que le cylindre. Le fait est que ce second fut assisté de plusieurs passagers pour mettre sa chaloupe à la mer ; puis, lorsqu'elle fut descendue, il s'éloigna lâchement, malgré qu'il lui eût été ordonné de se tenir près du bâtiment et de prendre des passagers. Quant à avoir été entraîné en mer malgré ses plus grands efforts et ceux de l'équipage, c'est tout simplement une fabrication de faits, d'autant plus que deux autres chaloupes (dont l'une reçut les dames et fut mise sous le commandement du quatrième officier) placées absolument dans les mêmes circonstances atterrirent malgré le vent.

“ Le plus singulier de cette enquête de la Chambre de commerce est que le second, un M. Stewart, soit le seul qui ait été censuré par la Cour. Et d'abord, il n'y avait pas de route possible par laquelle le bâtiment aurait pu sortir des récifs dont il se trouva environné après la découverte des brisants. Aussi, je regarde comme extrêmement heureux que la course du vaisseau n'ait pas été arrêtée, car la pleine vitesse avec laquelle il marchait le fit glisser sur le récif de manière à laisser hors de l'eau le derrière du bâtiment, sans quoi on aurait eu à déplorer une plus grande perte de monde. Or, M. Stewart a été le seul officier qui a rempli son devoir comme il le devait, et malgré un peu trop de hâte de sa part, il a déployé cependant un vrai courage et une grande énergie non seulement durant la catastrophe, mais durant tout le temps du danger.

“ Si ce sont bien là les résultats des enquêtes *ex parte* faites sous la direction de la Chambre de commerce sur les causes des naufrages, m'est avis qu'il serait très-préférable de ne point faire servir le pouvoir à de telles choses ; car, enfin, le public n'aurait pas le scandale de voir des officiers incapables et des hommes qui ont lâchement déserté leur poste, loués et exaltés par les autorités officielles pendant que le petit nombre de ceux qui se sont conduits avec courage et énergie sont censurés et réprimandés !

“ Si le bien public et la justice impartiale exigent que ces enquêtes se fassent sous la direction de la chambre de commerce, la farce jouée à l'égard de l'*Indian* démontre assurément que l'on ne doit pas borner seulement l'examen aux individus impliqués dans ce crime ; dans le cas contraire, ce serait couvrir de telles enquêtes de ridicule et de mépris.”

La conclusion qui ressort inévitablement de tous les témoignages est que la veille au soir de la catastrophe, lorsque le capitaine Smith n'était pas sûr de la position indiquée par les sondages et qu'il aperçut une lumière qu'il ne reconnut pas, il aurait dû mettre en panne et attendre le jour pour se guider, ce que le capitaine Borland du *North Briton*, paquebot de la même ligne et d'autres témoins, marins de beaucoup d'expérience, auraient fait, disent-ils, par devoir, dans de semblables circonstances ; aussi, lorsque placé dans cette grave alternative où la vie des passagers et de l'équipage dépendait de sa décision, il résolut de poursuivre sa route, il se rendit coupable d'une erreur des plus inexcusables, sinon d'un crime, comme les circonstances l'ont si fatalement démontré, et dont il peut être responsable devant la loi ; bien plus, si les autorités britanniques eussent adopté ce point de vue et eussent transmis les témoignages au Procureur-Général de Sa Majesté, la nouvelle garantie que cette démarche aurait inspiré n'aurait pas peu servi à prévenir le retour de telles catastrophes, et la compagnie des paquebots océaniques de Montréal se serait probablement dispensé des services du capitaine Smith, au lieu d'en faire le premier officier du *North Briton* où il sert actuellement avec ce titre.

Quant au paquebot *Hungarian*, comme votre honorable Chambre n'a pas besoin de l'entendre répéter, rien n'a transpiré qui pût permettre au comité de se former une opinion