

fût approchée ; le capitaine s'y fit hisser avec le commis, et à la grande surprise de M. Botsford, ils s'éloignèrent dans la direction du rivage, quoique la chaloupe eut pu prendre 15 ou 20 personnes de plus : il ne revint pas à leur secours. Pendant cet intervalle, une autre chaloupe à voiles s'était approchée ; elle prit 7 à 8 des plus effrayés et s'éloigna elle aussi ; elle aurait pu contenir le double de ce nombre." M. Botsford "laissa le bâtiment peu après dans une petite chaloupe à voiles. (qui venait du rivage) dans laquelle se trouvaient déjà 14 personnes." Il dit que le nombre de personnes transportées par cette chaloupe, qui n'était pas plus grande que la moitié des autres, est une preuve assez forte de la honteuse conduite du capitaine et de ceux qui montaient la seconde chaloupe." M. Botsford ajoute avec force que "il n'y a pas le plus léger doute que la cause de leur naufrage aussi subit que désastreux est le résultat de l'incapacité ou de la folle négligence du capitaine Smith. De prime abord, cet officier était évidemment un homme inférieur à sa position, bien loin d'avoir la politesse et l'éducation des employés de la ligne Cunard et des autres bâtiments portant des passagers : sa nomination devra être un reproche constant pour ceux qui l'ont faite. Le vaisseau avait entièrement perdu sa route et il n'y a pas même une excuse plausible qui ait été donnée jusqu'ici pour expliquer ou justifier une erreur aussi grossière. Lorsque je me rappelle cette catastrophe, ce n'est pas sans une grande indignation que je pense à tant de créatures humaines qui ont perdu la vie au milieu de la nuit et de souffrances que jamais l'avenir ne dira, et que tous nous avons été exposés à un danger imminent et avons perdu nos effets, grâce à l'ignorance et à l'insouciance criminelles de l'officier qui commandait. Il n'y a aucune circonstance atténuante pour le laver de la terrible responsabilité d'avoir causé la mort d'infortunés qui s'étaient fiés à lui ; au contraire, toutes les péripéties du désastre se réunissent pour l'accuser. Comme je l'ai dit, le bâtiment toucha le lundi matin à 5 heures ; le samedi précédent, nous avons eu d'excellentes occasions, à diverses époques de la journée, de prendre des observations aussi bien que de constater la latitude où nous nous trouvions ; à 2 heures de l'après-midi, nous aperçumes le Cap Race, à environ 15 milles au moment où la boîte des dépêches pour la presse associée fut jetée à la mer. Nous nous croisâmes aussi avec un brick qui se dirigeait vers l'est. Malgré que le temps fut un peu brumeux samedi, vers 5 heures P. M., cependant il ne s'était pas élevé de vent assez fort dans l'espace de temps qui précéda alors notre naufrage pour faire jeter le bâtiment hors de sa voie ; d'ailleurs, la vigie signala une lumière qui fut aussi aperçue par les officiers de quart à tribord pendant plusieurs heures de la nuit du samedi, même jusqu'à 3 heures du matin, moment où le bâtiment toucha. La lumière ne pouvait être que celle du Phare de la Tête Blanche (White Head) environ 15 lieues à l'est de Marie-Joseph."

"Eh ! bien, quelle excuse possible peut-on alléguer en faveur d'un homme qui, connaissant la route et la distance parcourues depuis 36 heures que le Cap Race avait été vu, n'en dirigeait pas moins son vaisseau du nord-quart-nord-ouest, à toute vapeur durant la nuit, et apercevait une lumière visible par le bossoir de tribord, tandis qu'après avoir passé l'Isle de Sable il avait à sabord la haute mer et bien qu'il ne fût frété pour aucun port de la Nouvelle-Ecosse ?

"La première heure qui suivit le moment où le bâtiment toucha, le capitaine devint troublé, irréfléchi dans ses ordres et ne fit nullement preuve à l'égard de son équipage, de ce sang-froid, de ce calme et de cette attitude courageuse et digne, si essentielle dans un officier de marine, surtout dans ces terribles circonstances ; bientôt, il parut comme paralysé et errait ça et là sans adresser un mot d'encouragement aux plus effrayés ; comme je l'ai dit, il abandonna le bâtiment à la première chaloupe qui arriva à notre secours, et ne revint plus."

"Pour prouver son incapacité, je dirai qu'après la première excitation passée et aussitôt que le jour eût paru, je m'informai à lui de la marée : il ne put me le dire. Comme il a été prouvé plus tard, le bâtiment avait marché pendant six heures de la nuit, le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse se dirigeant nord-quart-nord-ouest et poussé par le flot de la marée montante : et de toutes ces circonstances, le capitaine n'en savait rien du tout."

"Je cite ce fait afin de faire voir combien le capitaine Smith comprenait peu la responsabilité de sa position et qu'elle était sa parfaite incom pétence en tout. C'est mon opinion que les propriétaires de l'*Indian* se sont fait le plus grand tort en essayant de disculper les officiers de ce vaisseau, au lieu d'instituer sur leur conduite une enquête rigoureuse."

"Je ne puis terminer sans dire un mot du résultat extraordinaire auquel vient d'a-