

1860  
83  
OL

COPY

vigilance extrême pour les éviter, surtout dans le voisinage de l'Île au Sable et sur les côtes de la Nouvelle Ecosse. Cependant, ces obstacles ne sont pas insurmontables. Le grand banc de Terre-neuve, d'une étendue de 270 milles du nord au sud, se trouve précisément sur la voie des bâtiments qui adoptent cette route; et il ressort clairement des témoignages unanimes de tous les témoins, qu'un paquebot, sous les ordres d'un capitaine de capacités ordinaires, lors même que celui-ci n'aurait pu s'aider d'observations astronomiques, et qu'il n'aurait éprouvé durant toute sa traversée que des temps brumeux ou épais, ne peut manquer de prendre des sondes à cet endroit. Après y avoir vérifié sa position, il double l'Île de Sable par le nord ou le sud, ayant de bonnes sondes de chaque côté. De là, il se dirige en droite ligne sur le Cap de Sable, ayant soin de prendre le sud et se tenir au large à ce passage dangereux. Du Cap Race au Cap de Sable, la route n'est nullement dangereuse, même en temps épais ou brumeux, pourvu que l'on se tienne constamment dans la voie. Les bancs qui se trouvent entre ces deux points sont plus ou moins grands, et donnent de bonnes sondes après lesquelles on perd fond, ce qui aide à confirmer l'exactitude de celles des bancs et à vérifier la route parcourue; suivant quelques-uns des témoins, la position du vaisseau peut se constater avec autant d'exactitude qu'au moyen d'observations astronomiques en faisant constamment attention à la route. Le banc Le Havre, d'environ 60 milles de long, et coupant sur une ligne oblique la route des bâtiments qui veulent passer le Cap de Sable à une distance d'environ 20 milles, suffit amplement à signaler l'approche de cet endroit dangereux.

Il y a encore un banc à environ 40 milles au sud du cap de Sable, qui indique exactement la distance d'un bâtiment du cap et les récifs qui s'étendent au-delà, et le rend capable de se tenir très au large en le doublant. Ainsi donc, sur toute la distance du cap Race et du cap de Sable, dont les dangers rendent si périlleux les voyages entre l'Europe et Portland, surtout en hiver, et qui ont entraîné récemment des catastrophes si lamentables, il est facile de rendre la navigation suffisamment sûre en se guidant sur ces remarques auxquelles ont recours les marins qui ne peuvent plus prendre d'observations astronomiques, et en se servant des lumières étonnantes que le sein de l'océan semble fournir providentiellement aux marins privés de la lumière du jour.

Les témoins affirment que le temps nécessaire pour faire les sondages sur toute la distance de 560 milles du cap Race au cap de Sable ne retarderait le voyage plus de 2 ou 3 heures. Il y a raison de craindre que le désir d'avancer la traversée de quelques heures n'expose les capitaines de bâtiments à des dangers que la vigilance et la crainte de la responsabilité de leurs actes, au civil et au criminel, devraient toujours empêcher.

Malgré que le capitaine Smith ait été, dit-on, excusé en Angleterre dans l'enquête qu'on y a faite de sa conduite, votre comité est d'opinion qu'il n'est nullement sans reproches, et que la perte de l'*Indian* peut s'attribuer au manque de prudence et de capacité de sa part aussi bien que de celle des officiers.

L'honorable Amos Edwin Botsford, membre du Conseil Législatif du Nouveau Brunswick, passager à bord de l'*Indian*, a été examiné par votre comité sur des questions qui lui ont été transmises. D'après le témoignage de ce monsieur, sur lequel on peut se fier grandement, il paraît "qu'il y a eu manque de connaissances combinées et de consultations entre les officiers du paquebot sur leur position journalière; qu'ils ont continué de marcher à toute vapeur pendant la nuit et lorsqu'ils savaient être près des côtes; qu'il y avait peu de vrais marins à bord, en proportion de tout l'équipage du bâtiment, et parmi ceux qui montaient les chaloupes, plusieurs firent preuve d'un manque total de connaissances. Après que le bâtiment eut touché, malgré que le vent soufflât de terre et qu'il y eut conséquemment peu de mer, tels furent la confusion et le manque de présence d'esprit chez les officiers, les marins et les matelots du vaisseau qui, à l'exception de quelques nobles caractères, se comportèrent de la manière la plus lâche, que sur sept chaloupes, trois seulement purent être mises à l'eau en sûreté; et encore il n'y en avait qu'une qui pût servir jusqu'à midi, lorsqu'une chaloupe à quatre rames se détacha de la côte, aborda le navire et le héla. Quelques minutes après, le capitaine du bâtiment, le commis (purser) et un passager d'entrepont, descendirent dans la chaloupe avec l'intention de gagner terre; cependant, trouvant le vent fort et la mer houleuse, ils essayèrent de partir, mais revinrent et attendirent toujours dans la chaloupe, que l'une des chaloupes à voiles que l'on voyait venir