

## Revue mensuelle.

L'épouvantable catastrophe dont l'une de nos côtes vient d'être le théâtre est probablement le plus grand sinistre maritime de notre siècle, et le nom de l'*Atlantic* vient s'inscrire avec un éclat funèbre à la suite de cette longue liste de vaisseaux enfouis avec tant d'existences humaines dans les abîmes de l'océan. L'*Atlantic* était parti de Liverpool le 20 mars. Après onze jours de marche, le 31, le capitaine s'aperçut qu'il n'y avait plus à bord que 127 tonneaux de charbon, quantité insuffisante pour alimenter les feux jusqu'à New-York. Les provisions de bouche menaçaient aussi de manquer. Il y avait à bord, tout compris, 896 personnes parmi lesquelles étaient un grand nombre de femmes et d'enfants. Après avoir consulté ses officiers le capitaine résolut de relâcher à Halifax qui se trouvait le port le plus proche. Il mit, en conséquence le cap sur cette place. A minuit et demi, il calculait qu'il avait fait 122 milles du point de sa déviation et qu'il devait se trouver à 48 milles au sud de Sambre Island. Le capitaine s'endormit alors et recommanda qu'on l'éveillât à trois heures. Vers deux heures, au milieu de la nuit noire, le vapeur vint frapper sur un roc de Meagher's Island, Nouvelle-Ecosse, et ce fut alors que commença ce drame terrible dont le dénouement coûta la vie à 585 personnes; 311 seulement ont été sauvées. Toutes les femmes et les enfants, un seul excepté, ont péri, emportés par les vagues ou écrasés à l'intérieur du vaisseau. L'*Atlantic* appartenait à la compagnie *White Star*.

L'enquête qui se poursuit actuellement à Halifax a constaté, d'une manière indubitable, les deux points principaux : le navire avait un approvisionnement insuffisant de charbon et le capitaine n'était pas à son poste lorsque l'accident est arrivé. Pour ce qui est du défaut de combustible il n'a qu'une opinion à cet égard, et la presse est unanime à blâmer la compagnie *White Star* qui, par pur esprit de mesquinerie, se joue ainsi de la vie de ses passagers. Il est en effet établi que, le charbon était beaucoup plus cher à Liverpool qu'à New-York, les propriétaires de steamers ont tout intérêt à s'approvisionner dans ce dernier port, et ils achètent par conséquent le moins possible à Liverpool, quittes à gonfler leurs soutes à New-York pour le voyage de retour. Les profits réalisés ainsi peuvent s'élever à au-delà de \$100,000 par an.

Si cette spéculation pouvait s'effectuer sans danger, nous n'y verrions aucun inconvénient. Mais nous avons aujourd'hui sous les yeux un exemple des résultats qu'elle peut amener. En effet, si les armateurs avaient complété leur provision de charbon à Liverpool (ce qui, à raison de la différence dans les prix leur aurait fait une dépense additionnelle d'environ \$400), le navire n'aurait pas été obligé de faire escale à Halifax, et il est présumable que les passagers seraient tous débarqués sains et saufs à New-York. Il est possible que les lois ne puissent pas punir un semblable méfait; mais le sentiment public a déjà prononcé son jugement contre la conduite sordide de la compagnie.

Quant au capitaine, on a peut-être été trop sévère à son égard, et on a mis sur son compte bien des actes qui ne peuvent pas lui être équitablement imputés. Il n'en est pas moins vrai, cependant, qu'il a contre lui une faute dont il lui est impossible de se disculper : il dormait lorsque l'accident est arrivé. Un capitaine de navire n'est pas moins que les autres sujet aux nécessités de la nature humaine, et il lui est impossible de se passer complètement d'une certaine somme de repos. Il faut toutefois qu'il sache choisir ses heures. Et ce n'est pas lorsqu'il s'approche, la nuit, à cette saison de l'année et par un gros temps, d'une côte reconnue comme excessivement dangereuse par tous les marins, et sur laquelle il avoue qu'il n'avait jamais abordé, ce n'est pas dans ce moment qu'il aurait dû laisser son poste pour aller goûter un sommeil intempestif. Il pouvait d'ailleurs se tromper dans ses calculs, ce que l'événement a démontré d'ailleurs. Or, quand on a sous sa garde la vie d'un millier de personnes, on doit prendre jusqu'au plus petites précautions, à plus forte raison ne doit-on pas négliger les grandes.

L'organisation du sauvetage n'a d'ailleurs été très-défectueuse et il semble que tout l'état-major du vaisseau ait perdu la tête au mauvais moment. Il faut avouer que les circonstances y prétaient; mais il n'en est pas moins vrai qu'il y en a, là encore, une faute à signaler. Le *Courrier du Havre* fait, à propos du naufrage du *Northfleet*, une remarque très-sensée, et qui emprunte une force nouvelle de la circonstance présente. Dans les navires de guerre, on a dit-il, le *branc-bis de combat*; pourquoi, dans la marine marchande, n'aurait-on pas le *branc-bis de sauvetage*? A bord d'une frégate, aux premières approches de l'ennemi, sur

un coup de sifflet du maître d'équipage, chaque homme, désigné pour cette fin, est rendu, en quelques secondes, à un point du vaisseau qui lui est assigné d'avance, qu'il connaît et dont il sait par cœur les moindres détails. Il a à ce mouvoir dans un cercle déterminé et sait ce qu'il doit faire pour toutes les circonstances possibles. De cette façon, il y a peu de crainte de ces embarras qui résultent ordinairement d'un accident subit. Pourquoi les équipages de navires ne seraient-ils pas dressés de la même manière pour les cas de naufrage? Ce n'est pas le grand nombre qui est nécessaire. Car vingt, et même dix hommes bien dressés feront tous jours plus et mieux qu'une foule quelconque qui se jette et se rue péle-mêle dans toutes les directions excepté dans la bonne. En un mot, dix hommes de sang-froid valent mieux que cent qui ont perdu la tête, ce qui arrive toujours dans de semblables circonstances. Il y a là une idée éminemment humaine et le sujet vaut bien la peine qu'on l'étudie et qu'on en fasse au moins l'essai.

A propos du naufrage de l'*Atlantic*, nous trouvons dans un journal le résumé suivant des sinistres maritimes qui ont eu lieu depuis trente ans. On peut voir par cette liste qu'il est grand temps de mettre tout en œuvre pour trouver quelque nouveau moyen de protéger la vie de ceux qui ont à voyager sur la mer. "Un des désastres qui ont laissé la plus profonde impression dans la mémoire des hommes est celui de la frégate française la *Méduse*; mais l'horreur de ce souvenir est due moins au nombre des victimes qu'au récit des longues souffrances qu'elles ont endurées et au génie du peintre qui en a retracé l'effroyable réalité. Le *Président*, le premier des steamers transatlantiques, périt en 1841, dans son voyage de New-York à Liverpool, sans laisser aucun indice de sa triste destinée. Il avait un nombre considérable de passagers, mais qui était loin d'égalier celui des navires d'émigrants. Deux autres grands steamers, le *Pacific*, de la ligne Collins, et le *City of Boston*, de la ligne Inman, ont disparu d'une manière également mystérieuse. Les sinistres les plus fameux des vingt dernières années sont celui de l'*Arctic*, qui fut abordé par le steamer français *Vesta* pendant un brouillard, et périt avec 300 personnes; celui du *Central America*, qui sombra dans la mer des Antilles avec 595 voyageurs, dont 152 parvinrent à se sauver; celui de l'*Austria*, qui brûla au milieu de l'océan en 1858, et dont 67 passagers seulement sur 538 échappèrent à la mort; celui du *Hungarian*, qui se perdit en 1860, sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, avec toutes les personnes qu'il portait; celui de l'*Anglo Saxon*, qui naufraga en 1863 sur la côte de Terre-Neuve avec 446 passagers, dont la moitié périrent; enfin celui du *Northfleet*, qui a sombré l'hiver dernier dans la Manche, à la suite d'un abordage, et dont la perte a entraîné celle de 325 personnes."

Chassons le souvenir de ces détails douloureux, et reportons notre pensée sur un fait qui doit causer bien du bonheur à notre mère patrie, et à nous également : car rien de ce qui l'intéresse ne peut nous être indifférent, et nous avons le droit de nous associer à ses joies comme nous avons mêlé notre douleur à la sienne. La libération complète du territoire français est définitivement arrêtée pour le mois de septembre prochain. En vertu d'un traité, qui a dû être ratifié le 15 mars, les Allemands évacueront le 1er juillet tous les postes qu'ils occupent en France, excepté Verdun et ses environs, d'où ils ne se retireront que le 5 septembre. A cette époque, le paiement des cinq milliards sera complété et la France pourra enfin secouer de son corps ensanglanté le dernier des vampires qui s'abreuvait depuis trois longues années du plus pur de son sang. Aucun événement ne pourrait nous causer une joie plus sincère.

Nous n'avons que le temps de signaler au passage la célèbre affaire du Memphis-el-Paso. Cette monstrueuse spéculation vient d'être jugée par les tribunaux français. De haut personnages y ont trouvé une condamnation que nous regrettons pour eux, mais à laquelle nous sommes cependant forcés d'applaudir par un sentiment de justice. Tous les hommes sont égaux devant la loi. Quand un pauvre homme poussé par l'aiguillon du besoin et par les pleurs de ses enfants affamés, dérobe un pain pour sauver sa vie et celle des siens, on le condamne, il subit sa peine et la société dit : c'est bien. Or, qu'un riche, qu'un grand, pour assouvir de nouveaux appétits créés par ses habitudes de luxe, sorte, lui aussi, de la ligne droite de l'honnêteté, nous ne voyons pas pourquoi il ne serait pas appréhendé au corps, pourquoi la loi ne le condamnerait pas, et pourquoi la société n'aurait pas le droit de dire également : c'est bien!

Les grèves monnent de recommencer à New-York. Cette fois, c'est le tour des ouvriers des usines à gaz. Tous les em-