

LE MADAWASKA

La Cie d'Imprimerie du Madawaska

EDMUNDSTON, N. B. 3 JUIN 1914

G.-E. DION, Administrateur

HORRIBLE CATASTROPHE

911 MORTS ; 456 RESCAPES

Une des plus grandes catastrophes maritimes dont fasse mention l'histoire du monde et qui, en horreur, surpasse celle du "Titanic", s'est produite le 29 mars au matin, vers 1.45, sur le fleuve St-Laurent, près de la paisible paroisse de Ste-Luce, alors que le palais-flottant de la Cie du Pacifique Canadien, l'"Empress of Ireland", en destination de Liverpool, quelques instants après avoir quitté la Pointe-au-Père où il avait relâché pour débarquer son pilote, et ayant à peine repris sa course vers la haute mer, a été abordé par un charbonnier norvégien le "SS. Storstad" et a sombré dans l'espace de dix minutes, entraînant avec lui dans l'abîme plus d'un millier de vies humaines.

L'"Empress of Ireland" était parti de Québec hier après-midi vers 4.35 hrs, avec, à son bord, 1476 comprenant 1061 passagers, dont 87 de première, 258 de seconde, 716 de troisième, et 415 homme d'équipage. Il était sous la conduite du pilote Adélaïde Bernier jusqu'à la Pointe-au-Père, et c'est à peine un quart d'heure après que le pilote Bernier eut quitté son poste que la catastrophe arriva. On est généralement sous l'impression que seul le brouillard à pu être la cause de l'effroyable collision, qui se produisit presque en face de Ste-Luce à un mille du rivage dans un endroit où il peut y avoir d'après les meilleurs sources d'information, de vingt à trente brasses de profondeur.

A l'enquête du coroner

Le lieutenant George Henry Kendall, commandant de l'"Empress of Ireland", originaire de Liverpool et âgé de 39 ans, témoin à l'enquête du coroner dit : J'étais en charge de l'"Empress of Ireland" hier, le 29 mai. Nous avons quitté Québec à 4.30 heures jeudi, le 28. Il était 1.25 du matin, hier, nous venions de déposer le pilote à Rimouski et nous étions à la Pointe-au-Père. La température était claire et nous filions à pleine vitesse. Après avoir passé Cock Point, je vis le charbonnier "Storstad". La température était encore claire. Il était alors à 12 degrés à tribord. La température était encore brume venant graduellement de la terre et je m'aperçus que le banc de brume allait passer entre les deux navires. Alors que le "Storstad" était à environ deux milles, je vis la lumière du charbonnier disparaître et j'ordonnai de faire machine en arrière et le navire s'arrêta, je donnai trois petits coups d'alarme, ce qui signifiait que mon navire faisait machine en arrière à toute vitesse. Le vaisseau me répondit par son sifflet, donnant un coup prolongé. Je regardai alors par-dessus le bord de mon navire. Je vis qu'il était arrêté. J'arrêtai alors mes engins et lançai deux longs cris de sifflet, ce qui signifiait : Mon navire est arrêté. Il me répondit de nouveau par un coup prolongé de sifflet. Le son était alors à quatre points à tribord. Il y avait alors de la brume. Je regardai pour voir d'où venait le son. Environ deux minutes après, je vis les lumières rouges et vertes du "Storstad". Il était alors éloigné de nous de la longueur d'un bâtiment. Je lui criai alors de faire machine en arrière à toute vitesse, car je voyais que le danger d'une collision était inévitable. En même temps je mis mes machines à toute vitesse en avant, avec la proue du navire droit vers le pont dans le but d'éviter, si possible, une collision, lorsque, immédiatement le charbonnier fonça sur l'Empress et coupa mon navire sur une ligne entre les deux tuyaux. Je criai alors au "Storstad" de continuer à faire vitesse en avant pour boucher avec sa proue le trou qu'il venait de faire. Le "Storstad" fit machine en arrière. L'Empress commença à faire eau et à pencher rapidement.

Lorsque mon navire fut frappé, j'avais arrêté mes machines. Après l'accident, je lançai de nouveau le navire à pleine vitesse dans le but de l'amener sur la rive pour le sauver avec les passagers. Presque immédiatement l'engin s'arrêta et le navire s'emplit d'eau et continua à pencher à tribord. Pendant ce temps, j'ordonnai de mettre à l'eau toutes les chaloupes de sauvetages. Je m'élançai moi-même sur le pont de tribord et j'eulevai les câbles des chaloupes Nos. 1, 3, 5, et 7. Je retournai de nouveau sur ma passerelle, où je vis l'officier en chef qui courait vers moi, je lui dis d'aller immédiatement dire à l'opérateur de télégraphie sans fil de lancer le cri de détresse. Il me dit alors que cela avait été fait. Je lui dis de lancer le plus vite possible les chaloupes à l'eau. Ce fut la dernière fois que je vis l'officier en chef.

Trois ou quatre minutes après, le navire chavira et s'enfonça. Je fus moi-même projeté à l'eau de sur ma passerelle et je fus enfoncé par la suction de l'eau ou le tourbillon. Ce que je me rappelle ensuite, c'est que je me trouvais comme par hasard sur un radeau en forme de grillage. Je ne puis me rappeler combien de temps je demeurai sur ce radeau, mais j'entendis quelques hommes crier sur les chaloupes de sauvetages : Voici le capitaine et sauvons-le. Il me prit dans l'une des chaloupes. Il y avait à peu près 30 personnes à bord de cette chaloupe. Je fis alors mon possible avec ceux qui se trouvaient avec moi dans la chaloupe pour porter secours aux autres et les sauver. Nous en sauvâmes 20 ou 25 autres. Dix autres environ s'accrochèrent autour. Voyant qu'il nous était impossible d'en sauver plus, nous nous dirigeâmes vers le "Storstad" qui était alors à une distance d'environ 1 mille et demi. Je fis alors embarquer à bord de ce navire tous ceux qui étaient avec moi. Avec six hommes de l'équipage du "Storstad", je retournai sur le lieu du désastre pour essayer d'en sauver d'autres. Quand nous y arrivâmes, il n'y avait plus personnes, nous cherchâmes tout autour et nous ne vîmes aucun survivant. Nous retournâmes alors au "Storstad". L'Empress s'est enfoncé quinze minutes après l'accident.

Dans mon opinion, la cause de la collision est le "Storstad" qui s'est élançé à toute vitesse sur un navire qui était stationnaire. J'ai crié au capitaine du "Storstad", cinq fois de suite, de faire machine en avant lorsque la collision fut produite. Le capitaine a dû entendre mes cris et il est même impossible qu'il ne les ait pas entendus. Quand même il ne les aurait pas entendus, comme marin, il devait garder son navire à pleine vitesse en avant.

Je n'ai entendu aucune explosion à bord de l'Empress. Il y a à bord 30 à 40 chaloupes de sauvetage, c'est-à-dire pour transporter au delà de 2,000 personnes. Il n'y a pas eu de panique à bord et j'ai eu un plein contrôle de l'équipage. Tous, passagers et membres de l'équipage, se sont très bien conduits. On n'a pu jeter à l'eau que quatre chaloupes de sauvetage. Les autres furent arrachées par l'eau. Les survivants furent sauvés par les chaloupes de l'Empress. Le "Storstad" a lancé trois ou quatre chaloupes et a recueilli ceux qui étaient sur les débris flottants de l'"Empress".

M. Louis A. Gosselin, C. R., l'un des rescapés de l'"Empress", en parlant des marins du "Storstad", au cours d'une interview qu'il accorde à la "Patrie"

M. Louis A. Gosselin, C. R., de l'étude Gosselin, Leblanc, Calder et Leblanc, un des rescapés de l'"Empress of Ireland", est arrivé à Montréal hier, et ce matin il était à son bureau, dans l'édifice du Power.

Un représentant de la Patrie a pu causer quelques instants avec M. Gosselin, qui comme bien on le sait est très affairé. Voici presque verbatim les déclarations de M. Gosselin, aux questions posées par notre représentant, après que nous l'eûmes félicité d'avoir échappé au désastre.

J'ai encore dans l'esprit et jamais je n'oublierai de ma vie les scènes d'horreur qui se sont passées sous mes yeux dans la nuit de jeudi à vendredi dernier.

Dire toutes les angoisses des rescapés—et mon Dieu elles sont bien moindres que celles des malheureux qui ont péri dans cette terrible catastrophe est une chose impossible. Vous imaginez-vous des centaines de personnes à l'eau, en pleine nuit, criant pour avoir du secours et n'en recevant pas ? Pensez donc que les abords de l'endroit où a péri l'Empress of Ireland" était littéralement jonché de malheureux se voyant saisis par l'étreinte de la mort et par des douzaines de cadavres. Car, vous ne devez pas l'oublier, une heure après l'accident, on apercevait aux environs de l'"Eureka", du "Lady Evelyn" et du "Storstad" des centaines de cadavres des noyés.

"Les journaux ont affirmé," demandons-nous à notre interlocuteur, "que vous n'étiez pas très enthousiasmés des officiers et des matelots du "Storstad" ?

"Enthousiasmé ! monsieur je suis presque tenté de dire que ces gens-là ne sont pas des êtres humains. Ces gens-là

(Suite à la deuxième page)

Notes Parlementaires

On a décidé de proroger la Chambre, mardi, le neuf juin. Il y a encore beaucoup de travail à faire, mais les députés sont fatigués. D'ailleurs les députés de l'Ontario ont hâte d'aller prendre part à la prochaine campagne politique de leur province. Les élections auront lieu le 29 juin.

Le bill pour le remaniement des sièges électoraux, sera renvoyé à la prochaine session, dit-on. Ce qui voudrait dire que nous aurons une autre session avant les élections générales. Il y a, paraît-il, quelques changements à faire dans le Cap-Breton et dans l'Ontario sur lesquels les partis ne s'entendent pas.

La résolution préliminaire au bill du *Canadien-Nord* a été étudiée, article par article, et passée, jeudi. Le même jour le bill a subi, sa première lecture. Il serait envoyé au Sénat vers le milieu de la semaine prochaine. On croit qu'à la Chambre Haute, on en fera une courte discussion et on le passera avant la prorogation.

Vendredi, le ministre des finances a présenté un bill pour amender l'acte du Service Civil de 1908. Ce projet de loi, aura pour effet de réorganiser le service et d'augmenter les salaires des fonctionnaires publics. Il n'y a que M. Fowler et le Dr Edwards, de tous ceux qui discutèrent ce bill, qui sont d'avis que les employés civils sont déjà suffisamment rémunérés pour ce qu'ils font. Le ministre a annoncé, cependant, que le bill sera remis à la prochaine session. En attendant, les partis intéressés auront le temps de l'étudier.

Jeudi, à l'occasion du quarantième anniversaire de son entrée dans la politique fédérale, les sénateurs et les députés libéraux présentèrent une jolie montre en or à Sir Wilfrid Laurier. La cérémonie eut lieu aux Communes avant la séance de l'après-midi. Des discours furent prononcés par l'hon. M. Bostock, leader libéral au Sénat, M. Guthrie et par Sir Wilfrid, lui-même.

30 mai 1914.

ARGUS.

CARTES D'AFFAIRES

Casier Postal "S" Tél. 28-41

MAX. D. CORMIER

B. A. LL. B.
Avocat, Notaire Public

EDMUNDSTON, N. B.

Téléphone, 29

STEVENS & LAWSON

Avocats, Notaires Publics

EDMUNDSTON, N. B.

Casier Postal, 4 Téléphone

J. E. MICHAUD

B. A. LL. B.
Avocat, Notaire Public

EDMUNDSTON, N. B.

A. M. CHAMBERLAND

B. A.
AVOCAT, NOTAIRE PUBLIC

Bureau : Grand Falls

St-Léonard, tous les jeudis de chaque semaine

Anderson Siding le 15 de chaque mois.

Phone 11-77

A. J. GUY, M. D.

Médecin Chirurgien

EDMUNDSTON, N. B.

Phone 34

PIO H. LAPORTE

Médecin-Chirurgien

EDMUNDSTON, N. B.

Casier Postal "S" Tél. 46

A. M. SORMANY, M. D.

Médecin-Chirurgien

EDMUNDSTON, N. B.

DR Z. VEZINA

Ex-élève des Hôpitaux de Paris.

—Médecin spécialiste—

de l'Hôpital de Fraserville

Spécialité : Maladies des yeux, oreilles, nez, gorge.

Bureau : 151 rue Lafontaine

Fraserville, P.Q.

Tél. Kamouraska, No. 325.

Tél. National, " 519

Heures de Bureau :

10 hrs à 11.30 rbs a. m.

2 hrs à 5 hrs p. m.

Soir : 7 à 8 P.M.

Téléphone, 18

J. A. RATTEY

Médecin-Vétérinaire

EDMUNDSTON, N. B.

A. E. THIBAUT

MARCHAND DE MEUBLES

Assortiment complet

EDMUNDSTON, N. B.

J. A. DAIGLE

HOTELIER

ANDERSON SIDING, N. B.

JOS A. GAGNE

PEINTRE DECORATEUR,

TAPISSEUR

Toujours en magasin : Peinture et

Tapisseries

Téléphone

LOUIS A. DUGAL

Contracteur Electricien

EDMUNDSTON, N. B.

FIRMIN MICHAUD

Marchand de Liqueurs

ST-LEONARD, N. B.

Casier Postal, 8 Téléphone

JOHN J. DAIGLE

MARCHAND GENERAL

EDMUNDSTON, N. B.

NEW VICTORIA HOTEL

Rue Victoria

Chambres confortables. Service de premier ordre. Salles d'échantillons à la disposition des voyageurs.

S. J. BERNARD, Edmundston, N. B.