

Les paroissiens de Beauport accoutumés, depuis longues années, à vénérer Mlle de Salaberry, qu'ils désignaient, tous, sous le nom simple et touchant de *Made-moiselle*, éprouvent dans sa mort une perte bien sensible; il se fait au milieu d'eux un vide peut-être impossible à combler." Puisse la Providence ne pas laisser refroidir parmi nous le zèle et la charité de ces riches natures qui se vouent au soulagement de toutes les misères! Heureuses les familles à qui sont léguées de semblables traditions de vertu et d'honneur!

Nous donnons ci-après la lettre que M. Alfred Thibeau, passager à bord du *Great Eastern*, a écrite à son frère, de Québec, M. Isidore Thibeau, dans laquelle il donne les détails de la catastrophe qui a failli perdre le vaisseau-monstre. Cette lettre a été publiée dans le *Journal de Québec*; elle est en date de Cork, 18 septembre: (*L'Ordre*.)

"Nous partîmes de Liverpool, le 10 septembre à 4 heures du soir, au milieu des acclamations d'une population immense rangée sur les deux côtés du "Merecy." pour voir passer le "Great Eastern." Le premier et le second jour se passèrent le plus agréablement du monde; un beau soleil, une mer ressemblant à un lac d'huile; et le "Great Eastern" nous emportant avec une vitesse de 15 milles à l'heure. Le 3e jour s'annonça également beau, mais dans l'après-midi la brise s'éleva du sud-ouest, et vers 5 heures nous étions en pleine tempête. C'était le jeudi soir. Sûr du navire, le capitaine ne crut pas devoir changer sa route, et mettre dans le vent, comme la prudence le lui commandait. Le navire roulait avec furie, et à diverses reprises, des vagues immenses virent rouler sur le pont, entraînant tout ce qu'elles rencontraient. L'élévation des sabords au-dessus de l'eau est d'à peu près 46 pieds. Le capitaine s'aperçut alors que le "Great Eastern," tout puissant qu'il fut, n'était pas de taille à défier l'ouragan. Il voulut prendre le vent de front, mais nous présentions trop la surface au vent, et trente hommes qu'il mit à la roue ne purent rien y faire. Il essaya de mettre deux voiles à l'avant; en un clin d'œil elles furent emportées jusqu'au dernier lambeau.

"J'étais sur le pont avec un certain nombre de passagers, nous tenant de notre mieux aux attaches des mâts; j'ai vu toute la tempête; c'était horrible, et nous pensions que chaque vague allait nous engloutir. A 7 heures, neuf de nos embarcations avaient été emportées, et les deux roues mises en pièces; en ce moment il ne restait plus d'elles que le cylindre et le "moyen;" barres et palettes, tout avait disparu "à net." Pour comble de malheur, le gouvernail, sur lequel on exerçait depuis deux heures une pression énorme, se brisa.

"Nous étions à la merci des vagues. Il était 8 heures. Une vague, qui passa sur le pont, me couvrit d'eau jusqu'au milieu du corps, entraînant avec elle les débris de l'échelle du "paddle wheel" qui me frappèrent à la jambe. Je descendis au salon. De tout le magnifique ameublement, il ne restait plus rien debout: tables, chaises, etc., etc., tout glissait par terre, en débris, et allait d'un côté à l'autre du navire, suivant le roulis. La grande lampe du centre et un des deux grands miroirs étaient aussi parmi les débris. Dans un coin, il y avait une vingtaine de femmes et quelques

hommes, étendus sur le plancher, se tenant les uns aux "rails," les autres à un sofa.

"La tempête continua toute la nuit et une partie de la journée du lendemain. C'est bien à tort qu'on a dit que le "Great Eastern" ne remuait pas sur l'eau. Il roule d'une manière épouvantable, "même avec un temps calme." Il est vrai de dire que nous n'avions aucun chargement, et sans doute une partie de nos malheurs vient de là. Nous ne tirions que 26 pieds d'eau, à peine un peu plus que les steamers Canadiens. Cette trop grande légèreté du navire le rendait impossible à gouverner, et le roulis fut ce qui contribua le plus à briser nos roues.

"Une autre source de dangers, peut-être plus terrible encore que les vagues, c'est que rien n'avait été attaché dans l'intérieur. Chaines, barres de fer, meubles, vaiselle, tout cela volait d'un côté à l'autre du steamer à chaque roulis que nous imprimait la vague, et pouvait défoncer la coque; cela produisait le bruit le plus infernal qui se puisse imaginer. Les poêles de cuisine, qui n'étaient pas plus attachés que tout le reste, furent renversés; le feu prit et les matelots furent plus d'une demi-heure sans pouvoir l'éteindre. Nous y perdîmes toute la farine et une partie des provisions qui étaient contiguës. La tempête se ralentit considérablement vers le soir du vendredi, et nous pûmes alors envisager la position qui n'était pas très riante. Les deux roues avaient disparu, mais l'hélice nous remettait. Mais à quoi bon, puisque nous n'avions pas de gouvernail! En attendant, le vent nous poussait vers les mers du nord avec une vitesse de 3 et 4 milles à l'heure.

"Toute la soirée du vendredi et la journée du samedi se passèrent à préparer et à lancer à l'eau une énorme vergue qui, reliée au steamer par de longues chaines, pouvait peut-être suffire à conduire le steamer. Pendant deux jours, matelots et passagers travaillèrent à cet ouvrage avec un courage incroyable. C'était presque notre dernier espoir, car nous étions maintenant tellement au nord que nous n'avions point d'espoir de rencontrer de voiles.

"Le samedi soir la vergue fut lancée à l'eau et l'hélice mise en mouvement. Hélas! tout ce travail devenait inutile; l'hélice ne fit qu'un tour, car le choc qui se produisit fit qu'on arrêta aussitôt les engins. Voici pourquoi. La partie inférieure qui nous restait du gouvernail n'étant plus maintenue en équilibre comme avant l'accident, venait frapper contre l'hélice, et tout allait être mis en pièces en quelques minutes, si on eût arrêté les engins. L'hélice nous devenait donc inutile, et nous n'avions plus d'espoir que dans la Providence. Nous étions maintenant (samedi soir) dans la latitude 51° 50', et de longitude 17°, et les vents nous entraînaient rapidement vers les mers du Nord.

"Une grande partie de nos vivres avaient été endommagés, notamment toute la farine, et nous étions en conséquence réduits à remplacer le pain par le biscuit des matelots. On disait que la coque du steamer n'avait pas été endommagée et cependant, depuis deux jours, dix pompes à vapeur jouaient sans discontinuer. J'ai dit que nous n'avions plus d'espoir, nous en avions un, celui d'être jetés, par quelque changement de vent, sur les côtes d'Irlande dont nous étions éloignés d'à peu près 300 milles. C'était une pauvre ressource puisque sur les côtes du Nord de l'Irlande, il est rare que les naufrages