

ladelphie, le Dr Abbott, a découvert dernièrement dans le Kachmir.

L'article de M. Dansereau, *Nouvelles du Paradis Terrestre*, est destiné à produire une certaine sensation ; il est très spirituel, basé sur des documents, et vraiment, c'est une consolation que de pouvoir nous figurer que l'Eden existe encore quelque part, et qu'un jour nous pourrions y aller de notre vivant en chemin de fer ou en tramway électrique.

L'Allemand est complètement enfoncé par l'Américain.

Pas de force, l'Allemand !

*Benjamin Sulte*

## NOTRE PAVILLON



EST l'une des questions du jour. Elle est de toute importance.

Je dis pavillon, ne voulant parler ni du drapeau des troupes, ni de l'enseigne qui flotte sur la résidence du gouverneur, ni du sceau de la Confédération, ni des flammes ou autres bannières que l'on arbore, ou élève, ou suspend après des mats ou des cordages dans les fêtes publiques.

Le pavillon qui m'occupe est celui de la marine.

L'objet d'un pavillon sur un navire est de faire connaître la nationalité de celui-ci à tout venant.

Un navire doit être reconnu à distance. Alors que faut-il pour obtenir ce double résultat ? Vous convenez bien, n'est-ce pas, que le morceau d'étoffe destiné à fournir ce signallement doit parler aux yeux un langage clair qui s'entende malgré la distance.

Ce n'est pas ce que nous avons pourtant.

Les huit cents bâtiments canadiens qui sillonnent sans cesse les mers du globe sont confondus avec les flottes commerciales de l'Angleterre et de ses colonies parce que nous avons un pavillon qui, à distance et même de près, ressemble aux innombrables pavillons des colonies, des maisons de commerce et des compagnies maritimes du vaste empire dont le Canada forme partie.

Tous les navires marchands appartenant à des sujets britanniques portent le pavillon anglais. Il s'en suit que, pour les peuples qui bordent les océans, c'est un seul et même pavillon, un seul et même pays.

Si nous ne portions pas les couleurs anglaises nous renoncerions à la protection des consuls et des ambassadeurs de la Grande-Bretagne dans tous les pays du monde.

Il y a trois ans, l'Amirauté nous a permis de placer les armes du Canada sur la partie du pavillon qui bat au vent, par conséquent montrant les quatre provinces qui composent cet écusson, mais nous avons dépassé le but et c'est à quoi il faut remédier.

La marque ou écusson ainsi composé figure un blason écartelé des armes des sept provinces fédérales, un fouillis de choses incompréhensibles qui, de loin, se présente comme une énigme ou une mystification et qui a déjà été cause de désagréments sérieux dans les ports étrangers.

En vue de rendre plus perceptible et plus intelligible la marque du Canada, les uns proposent une étoile blanche, un castor noir, une feuille d'érable verte, etc. La feuille d'érable réunit la majorité des suffrages. L'Amirauté

exige que le signe soit placé dans un écusson qui en forme l'encadrement.

M. Colin Campbell, officier en retraite de la marine de guerre, a écrit deux excellentes études sur ce sujet dans le *Canadian Almanac* de 1894 et 1895. Il propose un pavillon en quatre parties égales, comme ceci : angle gauche supérieur, croix de saint George, qui est dans les armes d'Ontario ; angle supérieur droit, fleur de lys ; angle inférieur gauche, feuille d'érable, emblème de toutes les provinces et des territoires ; angle inférieur droit, le navire de style ancien qui figure dans les armes du Nouveau-Brunswick, et qui représenterait les provinces maritimes des deux océans, même l'île de Terre-Neuve.

Ce pavillon est coûteux et ne serait pas bien compris à distance.

La feuille d'érable existe dans toutes les provinces canadiennes. Qu'on l'applique sur le volant du pavillon anglais, et nous serons par là toujours reconnaissables.

Notre marine commerciale est la quatrième parmi celles de toutes les nations. Elle ne nous coûte pas un sou pour sa défense, les escadres anglaises lui accordant leur protection sur toutes les mers. En ajoutant au pavillon britannique que nous portons, un signe qui révèle à qui que ce soit notre qualité de Canadiens, nous nous grandirons encore davantage, dans l'estime des nations civilisées.

*Benjamin Sulte*

## LA CATASTROPHE DE CRAIG'S ROAD

(Voir gravures)



Ue bonne heure dans la matinée de mardi, le 16 de juillet, une sinistre nouvelle se répandait dans Lévis, jetant l'effroi et la consternation dans tous les esprits. Un effroyable accident de chemin de fer avait eu

lieu dans la nuit à Craig's Road, à environ cinq lieues de Lévis. Deux trains s'étaient tamponnés. Quatorze morts et une cinquantaine de blessés, tel était le bilan de la catastrophe.

Le 15 de juillet au soir, deux trains du Grand-Tronc, remplis de pèlerins en route pour Sainte-Anne de Beaupré partaient de Sherbrooke, le premier à neuf heures, l'autre trois quarts d'heure après, à dix heures et un quart.

Les deux convois, pour éviter tout accident, devaient se suivre à quarante-cinq minutes d'intervalles.

Le premier train avait pour chef Abraham Dionne et pour mécanicien M. Ferguson ; le second était sous la conduite du chef de train McCabe et du mécanicien Hector McLeod.

A trois heures et quelques minutes, le lendemain matin, le premier train arrêtait à Craig's Road, pour renouveler sa provision d'eau et attendre le passage d'un train venant de Lévis.

Il y avait une vingtaine de minutes que le train stationnait à Craig's Road, lorsque le chef de train, Dionne, qui conversait sur le quai de la gare avec quelques pèlerins, aperçut à l'arrière un convoi arrivant à toute vitesse.

Dionne ne perdit pas son sang-froid et il courut à l'avant donner au mécanicien Fergu-

son l'ordre d'avancer pour éviter le tamponnement.

Son train était à peine en marche que le choc se produisit. La locomotive entra avec violence, on le conçoit, dans le Pullman, puis dans les deux wagons de première classe placés en avant de lui, les mettant en pièces, culbutant, blessant, tuant les malheureux pèlerins à moitiés endormis ou harassés par la fatigue d'une nuit sur un convoi.

On peut difficilement s'imaginer la scène qui se passa alors. Il y avait, raconte un pèlerin, quelque chose de vraiment poignant dans les cris de désespoir poussés par les blessés, littéralement enterrés sous les débris des wagons.

Le premier moment de stupeur passé, les pèlerins indemnes se mirent à déblayer les débris avec l'ardeur du désespoir pour retrouver les personnes qui leur étaient chères.

Pendant qu'on retirait les morts et les blessés de dessous les décombres, le chef de gare télégraphiait à Lévis pour obtenir du secours. Une heure après, un train spécial amenait sur le théâtre de l'accident les médecins Ladrière, Lacerte, Hamelin, Lord, Boulanger et Roy.

Les morts furent déposés dans une salle de la gare de Craig's Road, et les blessés, après les pansements les plus urgents, furent transportés à Lévis dans un train transformé en ambulance.

Treize personnes ont trouvé la mort dans cet épouvantable accident. Ce sont : l'abbé Frédéric-P. Dignan, curé de Windsor Mill ; l'abbé J.-L.-N. Mercier, vicaire à Richmond ; Hector McLeod, mécanicien, de Richmond ; Charles Parkins, chauffeur, de Richmond ; M. Cosgan, de Richmond ; Mlle Phaneuf, Mlle Valin, de Saint-Joseph d'Ely ; Mlle Arsélie Patenaude, Alfred Boutillet, Mme John Cayer, Charles Bédard, de Richmond ; John O'Farrell, Mlle Gaudette, d'Arthabaskaville ; M. Amédée Daigault.

Au nombre des plus sérieusement blessés, on compte John Cadieu, J.-B. Cayer, Séraphine Cayer, Mme Virginie Fontaine, Louise Cayer, Virginie Sylvestre, Joseph Cayer, Louise Gaudette, Patrick McHugh, M. l'abbé Desrosiers, Pierre Allard, Antonia Baril, J. Queensland, etc., etc. Tous, espère-t-on, en réchapperont, grâce aux bons soins que leur prodiguent les dames hospitalières de l'Hôtel-Dieu, de Lévis.

A quoi attribuer l'accident de Craig's Road ? Nous ne le savons pas et nous le saurons probablement jamais. Seul, le mécanicien McLeod aurait pu parler là-dessus, et il a été trouvé sous sa machine éventrée, la tête écrasée et les jambes et les bras presque arrachés du corps.

P.-G. R.

## DIFFICULTÉS DE LANGAGE

Répéter rapidement plusieurs fois de suite les phrases suivantes :

Un plein plat de blé pilé.

Un champ de cent choux.

Ciel, si ça se sait ses soins sont sans succès.

Trois petits pois blancs.

Trois petites pipes fines pour un sou.

Fraises fraîches, fraiches fraises.

Six chaises sèches.

Six scies scient six cypres.

Trois gros rats gris dans trois grands trous très creux.

Chasseur qui chassez, sachez chasser.

Le riz tenta le rat, le rat tenté tâta le riz tentant.

Trois dragons gradés.

Poches plates, plates poches.

Douze douches douces.

Tu dors, tortue tordue ! Dors-tu tordue tortue ?

Des bas blancs, de blancs bas.