LE MADAWASKA

—Il n'est pas de plus grande gloire que de combattre pour la langue de la patrie.—Jean Dorat.

ABONNEMENT: Canada $2.00 Etranger $2.50 J.-G. BOUCHER, éditeur-propriétaire.

Le Senateur Poirier

PAR LE SENATEUR TURGEON

N.D.L.R. — Voici un résumé du discours que prononça, au sénat canadien, le sénateur Turgeon de Bathurst, rappelant devant ses confrères le souvenir de feu Pascal Poirier, l'un des sénateurs décédés en 1933.

M. TURGEON.

M le sénateur Turgeon vante l'oeuvre du patriote acadien que fut le sénateur Poirier homme qu'il a connu pendant plus de 60 ans. Tout le monde au Canada sait bien que notre compatriote disparu était doué d'un grand talent littéraire. Dès ses premières années au collège Saint-Joseph, devenu l'Université Saint-Joseph, ce talent avait été bien connu et apprécié comme un don tout particulier. Les grandes institutions littéraires et philosophiques de la France s'empressaient, pour ainsi dire, d'exprimer leur appréciation de ses talents, en honorant de leurs titres majestueux ses ouvrages littéraires et philosophiques. L'Académie française, l'Institut de France, le gouvernement de la République se hâtaient d'étudier ses ouvrages et d'attester au monde leur valeur réel le par la distrubution de leurs prix, de leurs médailles, et en le nommant Chévalier de la Légion d'honneur Ses principaux ouvrages: *Le Père Lefevre et l'Adadie, L'Origine des Acadiens, Les Acadiens déportés à Boston en* 1755, sont ccertainement d'un grand mérite et leur lecture fait connaitre l'esprit philosophique aussi bien que littéraire de l'auteur. Chaque point d'histoire est accompagné de réflexion qui touchent le coeur et éveillent l'esprit du lecteur

Le sénateur Poirier était Acadien de naissance, et nul autre Acadien n'a aimé sa race plus que lui;; pas un n'a regretté plus que lui les persécutions auxquelles ont été soumis ses ancêtres sur cette terre d'Amérique.

Malgré cela, il n'y a pas au Canada et même dans le Royaume-Uni, un plus sincère admirateur du *haut et noble idéal britannique* des deux derniers siècles. Et c'est sur ce fait que je tiens à attirer l'attention de tout le Canada. Il fut un vrai Acadien et aussi un vrai Canadien britannique.

Il le prouve d'ailleurs dans son *Histoire du Père Lefevre*. Après avoir décrit la situation du petit nombre d'Acadiens qui restaient en 1767 dépouillés de leurs biens et de leurs logis, il dit, à la page 61: "Mais tirons le rideau sur ce tableau de grande pitié".

Il avait tout pardonné. Mon dessein, dit-il, en rappelant les événements de 1755 n'est nullement d'évoquer les souvenirs révoltants qui marquent notre disparition d'au milieu des peuples, et encore moins de réveiller, à l'endroit de nos persécuteurs d'alors, des sentiment de malveillance". Malgré tout, la race acadienne a conervé sa religion et sa foi. Puis il continue: "M Edouard Richard a prouvé que la déportation acadienne et le dépouillement des Acadiens se sont faits de leurs cupides créatures. Il sans l'assentiment du cabinet britannique, que c'est l'oeuvre personnelle des gouverneurs de Halifax et de de leurs cupides créatures. Il vaut mieux qu'il en soit ainsi, ajoute t-il, et que nous puissions sans amertume tourner nos regards vers l'auguste couronne qui nous régit

C'est cet idéal britannique que je tiens à rappeler comme une de ses grandes qualités. Il tenait en tout temps à le faire connaitre, non seulement à ses compatriotes, mais également à toute la population anglaise, aux hommes d'Etat et au Roi de la Grande-Bretagne

S. J. HUNGERFORD

PRESIDENT DU RESEAU NATIONAL

S. J. Hungerford est nommé président du Canadien National et doit se rapporter aux régisseurs La nomination comprend la présidence du Réseau National.

M. Hungerford est président intérimaire du Canadien National depuis le 20 juillet, 1932, en même temps que vice-président, directeur de l'esploitation.

VIE ACTIVE

Peu d'hommes de chemin de fer au Canada ont eu une carrière ferroviaire aussi remplie que celle de M. Hungerford Ses débuts dans les chemins de fer date de 1886 alors qu'il marchait tous les jours, son dîner sous le bras, vers les usines du Southeastern Railway, à Farnham, Qué Il y débuta comme apprenti, devint machiniste et d'échelon il escalada l'échelle pour atteindre, après 48 ans de service, la présidence du plus grand chemin de fer en Amérique. M. Hungerford se rappelle encore de son temps d'apprentissage: les heures de travail étaient longues et les appointements minces — $4.80 par semaine. Tous les soirs il étudiait chez lui et apportait ses livres au travail pour consacrer à ses études quelques minutes sur l'heure de son repas, pendant que les autres jeunes gens se livraient au jeu de balle-au-camp ou au footbal. M. Hungerford s'est efforé ce connaitre les chemins de fer dans leurs moindres détails et toute sa vie a été consacrée à leur étude.

BIOGRAPHIE

Né à Bedford, Qué., en 1872 M. S. J. Hungerford perdit son père avant la fin de ses études. A l'âge de 14 ans, malgré les instances de sa mère à continuer ses études, le jeune Hungerford se chercha de de l'ouvrage Les usines du Southeastern Railway lui en fournirent l'occasion. Son apprentissage terminé il travailla comme machiniste à divers endroits du Québec, de l'Ontario et du Vermont. En 1894 il fut nommé régulateur du départ des locomotives à la gare Windsor à Montréal. Il occupa ensuite, à partir de 1897, des postes d'assistant contre-maitre, contremaitre des locomotives et contremaitre général à Farnham, Mégantic et McAdam Junction. En 1901, il permuta à Cranbrook, C.B., avec le titre de contremaitre des locomotives pour le C.P.R. De Cranbrook il fut envoyé à Calgary, en 1903, avec le titre de mécanicien en chef du Canadien Pacifique pour la division de l'Ouest. L'année suivante il fut nommé surintendant des ateliers de locomotives à Winnipeg et, en 1908 surintendant des ateliers.

En 1910, M. Hungerford entra au service du Canadien Nord avec le titre de surintendant du matériel roulant, avec bureaux à Winnipeg. En 1915 il fut envoyé à Toronto avec le même titre et, en 1917, fut nommé gerant-général des lignes de l'Est de ce réseau. L'année suivante il devint assistant vice-président du service de l'exploitation, de la construction et de l'entretien des des Canadian National Railways, avec bureaux à Toronto. Après que le Grand Tronc Pacifique eut été amalgamé avec les C N R. M. Hungerford fut nommé, en octobre 1920 vice-président, directeur de l'exploitation, de la construction et de l'entretien du réseau Canadien National. Après la retraite de sir Henry Thornton, en 1932, il fut nommé président intérimaire le 20 juillet.

M. S. J. HUNGERFORD

En 48 ans M. Rungerford va de l'apprenti machiniste, fonctons qu'il remplit à ses débuts, en 1886, au poste de président du plus grand réseau ferroviaire en Amérique qui compte plus de 23,000 milles de voie ferrée au Canada et aux Etats-Unis un service de télégraphe, une chaine d'hôtels, une flotte maritime et plusieurs autres services publics.

Comme on peut s'y attendre le nouveau président du Canadien National n'a pas eu au cours de sa carrière ferroviaire l'occasion de pratiquer le sports, mais il est tout de même un bon golfeur. A Montréal, il est membre des clubs Malborom Royal Montreal Golf Club et du St James Club

G. N. TRICOCHE

VARIETES

LE TRAVAIL FEMININ

— I —

Au dernier Congrès International du Travail Féminin, on a étudié, naturellement, les moyens de retenir tout au moins les mères au foyer. Mais, s'il est certain qu'il existe nombre de raisons morales et sociales pour lesquelles il est désirable que les mères de famille ne soient pas obligées de prendre un travail salarié et puissent se consacrer à leurs enfants, il n'en est pas moins vrai que, dans les périodes d'insécurité économique, la nécessité prime les considérations spéculatives. D'autre part, si les pouvoirs publics interdisaient le travail rémunéré aux femmes mariées, ils surchargeraient la société d'obligations nouvelles et très lourdes, car, à la mort du chef de famille mâle, l'Etat aurait à s'occuper bien plus qu'il ne le fait actuellement des veuves et des orphelins. En effet, il serait à peu près impossible aux femmes qui en furent privées par le mariage de se refaire une situation. En outre, les statistiques prouvent que, dans tous les pays, les trois quarts environ des femmes mariées actives sont des assistantes d'entreprises familiales — petit commerce ou travail à domicile — ou bien des personnes exerçant des métiers qui ne peuvent occuper les hommes. Il est un autre aspect, bien plus digne d'attention, croyons-nous, du travail féminin. Nombre de philanthropes et d'économistes s'élèvent contre l'emploi dans des positions salariées de femmes ou jeunes filles de situation aisée. Certes, à première vue, ceci est regrettable. Mais d'abord, il faut remarquer que parfois ces personnes sont les seules qui puissent remplir les fonctions en question; et, d'autre part, enlever à ces femmes leur emploi réduirait leur pouvoir d'achat et aboutirait inévitablement à priver de leur position d'autres travailleurs plus humbles, notamment des domestiques et des femmes de journée. On ne saurait donc, sur ce terrain difficile, que procéder avec la plus grande circonspection. Même en Italie et en Allemagne, où les mesures dictatoriales sont en vigueur, on n'a pas osé encore essayer de résoudre administrativement le problème du travail des femmes.

(A suivre)

Georges Nestler Tricoche

EN FEUILLETANT LES AUTRES JOURNAUX

L'ILLOGISME DE CERTAINS ANTI-COMMUNISTES

Aucun rapport de la Conférence interprovinciale n'a encore laissé entendre que la législation des compagnies serait amendée dans le sens de l'honnêteté On semble ajouter beaucoup d'importance à l'uniformité; mais le caractère honnête de la législation des sociétés commerciales a semblé laisser froids nos législateurs fédéraux et provinciaux.

C'est vraiment étonnant que nos hommes publics ne puissent pas s'élever plus haut que le concept de l'uniformité, en cette matière. Cela semble bien justifier les constatations de Pie XI sur la "déchéance du Pouvoir" à la suite des interventions d'un certain "capitalisme vicié."

On tient donc absolument à ce que les voleurs puissent avoir beau jeu pour accaparer les facteurs de vie économique et pour tromper les épargnants à la faveur d'une législation libertaire pourvu qu'ils aient une dose suffisante de ruse et d'audace

Et c'est avec des méthodes comme celle-là que l'on se propose de faire la guerre au communisme !

On en pensera ce que l'on voudra mais, pour notre part, nous avons la ferme conviction que cette obstination à ne pas moraliser notre législation de sociétés commerciales est, au fond, le plus sûr facteur de succès d'un Woodsworth et d'autres "ejusdem farinae".

Quel illogisme !

E. L.

"L'Action Catholique"

LES VEILLEUSES ESPAGNOLES

En Espagne existe une industrie très florissante et qui ne s'exerce à peu près que dans les faubourgs de Madrid; c'est celle des veilleuses. Ces veilleuses ne servent que le jour des morts, car l'usage veut que, dans les villages espagnols, la plus modeste demeure doit s'éclairer ce jour là à la lueur pâlote de la flamme vacillante de la veilleuse.

Plus de trois cents millions de veilleuses sont ainsi vendues, représentant une valeur de 750,000 pesetas Et quantité de pauvres gens des provinces peu fortunées y trouvent leur subsistance.

"Le Soleil

"BACLER", "MARIER"

Bacler une affaire, ce n'est pas là *régler* ou, comme on dit au figué, la *boucler*: c'est la régler hâtivement, d'une manière quelconque, surtout mal. Cela, de multiples écrivains et journalistes, en France et au Canada, l'ont fait observer On n'en continue pas moins de dire et d'écrire *bâclé* quand on veut dire *réglé, fini*: l'affaire est bâclée", le marché est bâclé". Je crois bien que c'est dans le *Canada* que j'ai vu ce contre-sens la dernière fois je voulais dire: pour la dernière fois. Et c'est surtout notre pays que *bâcler* fleurit. Le Canada est essentiellement la terre de l'à-peu-près, des affaires *bâclées*.

En France, quand on *marie* quelqu'un, ce n'est pas sa fiancée, mais sa fille, son fils ou quelque autre personne de sa famille que l'on n'épouse pas. Chez nous, *marier* et *épouser* ont le même sens. Il y a longtemps que les *puristes*, comme on les appelle, dénoncent cet abus, mais il est plus florissant que jamais, et je l'ai vu dernièrement s'étaler dans un roman qui est d'ailleurs presque un chef-d'oeuvre.

Bâcler au sens absolu de *régler*, *marier* au sens d'*épouser*, sont de ces locutions qui font de la langue canadienne un idiome resté apparenté au français par la grande majorité de ses vocables mais de plus en plus étranger à cette langue par ce qu'il faut encore, à défaut d'un terme plus propre, appeler son génie.

O. L. A

"Le Canada"

LA LEGENDE DU "PARISIAN FRENCH"

La légende du 'Parisian French' a décidément la vie dure, puisque jusqu'à Lewiston, la ville la plus française du Nord de la Nouvelle-Angleterre, elle y trouve encore des tenants, assez peu nombreux cependant, il faut bin l'admettre. Il est étrange tout de même qu'en dépit de son esprit pratique et de sa sagacité innée, l'Anglo-Saxon n'ait pas encore fait litière de ses préjugés à l'endroit de notre parler français; car il y tient mordicus, à ces préjugés; c'est sa marotte son béguin, si les quarante Immortels réunis ne sauraient le convaincre de son erreur.

Pour lui, ce que nous considérons à bon droit comme d'excellent français n'est qu'un vulgaire charabia tout au plus digne de figurer à côté du patois auvergnat, basque, marseillais, gascon ou picard

Seul le "Parisian French" ou plutôt ce qu'il croit être le *Parisian French* nous semble tellement grossière, tellement bourbonne qu'il nous répugne de prendre encore une fois la plume pour la combattre

(*Le Messager Lewiston*)

"Le Soleil"

NOTRE COURRIER

Nous prions nos lecteurs de tenir compte que la rédaction n'est pas responsable des lettres publiées sous cette rubrique.

A Propos de Chemins

M. le rédacteur,

Tout en lisant votre journal de la semaine dernière je trouve une lettre écrite par un "Lecteur" de St-Léonard qui se plaint des mauvais chemins entre Grand-Sault et Edmundston. Il dit sur sa lettre qu'il y y trois charrues à neige dans 27 ou 28 milles et que c'est le temps de se réveiller.

En réponse à cette lettre, au nom des contribuables de ma division qui se sont toujours dévoués pour l'entretien des chemins d'hiver de notre division, je peux dire que ce lecteur de St-Léonard s'est réveillé d'un sommeil qui lui avait fermé les yeux depuis 1925, pour écrire qu'il n'y a que trois charrues à neige dans 28 milles.

Je suis fier de pouvoir dire que nous avons deux ou trois charrues par division de 4 milles aujourd'hui.

Puisque ce monsieur de St-Léonard trouve qu'il y a des divisions qui ne sont pas entretenues d'une façon convenable pour les voitures à traction animale, je lui demande de mentionner les numéros de divisions, et non renfermer tous les commissaires des chemins avec tous les contribuables qui ont le coeur si large pour l'entretien gratuit des chemins d'hiver

Notre ami de St-Léonard écrit aussi que les mauvais chemins paralysent le commerce et sont un embarras sérieux pour les marchands.

C'est nous, les cultivateurs, qui avons à souffrir des ennuis depuis le premier décembre, à cause de la neige qui est tombée en abondance. Ce ne sont pas les marchands derrière leurs comptoirs; ils n'ont pas de neige à battre.

De 1929 à 1932 c'était encore nous, les cultivateurs, qui devions souffrir les ennuis, lorsque les citoyens de St-Léonard faisaient des courses de chevaux sur la route centrale et que les cultivateurs étaient dans l'obligation de laisser leurs charges aux limites de la ville pour se rendre avec leurs chevaux chez le forgeron, parce que la route était toute glacée Baptiste alors payait pour cela, pendant que le "lecteur" de St-Léonard dormait.

Un Commissaire.

Parent, N.-B.