

Le "PROGRÈS DU GOLFE" est répandu et compte une foule de lecteurs, dans toutes les paroisses du très vaste diocèse de Rimouski, qui comprend 5 comtés—Rimouski, Matane, Gaspé, Bonaventure et Témiscouata moins Fraserville—et dont la population, d'après le dernier recensement officiel, est de 144,257 habitants. Le "PROGRÈS DU GOLFE" est le seul journal publié dans cette partie du pays canadien, et l'un de ceux que nos familles suivent avec la plus grande attention. Les hommes d'affaires les plus habiles reconnaissent en lui un puissant medium de publicité et l'utilisent à leur profit en annonçant dans ses colonnes.

## Le Progrès du Golfe

AIME DIEU ET VA TON CHEMIN!

IMPRIMÉ PAR L'IMPRIMERIE GÉNÉRALE DE RIMOUSKI

Tous articles, nouvelles, communications, destinés à la publication dans "Le Progrès du Golfe" doivent être adressés et parvenir le plus tard le MERCREDI à la REDACTION.—

Pour toutes demandes concernant les abonnements et les annonces, pour les envois d'argent, on doit s'adresser à l'Administration.

ABONNEMENT :

Un an (Canada)..... \$1.00  
Un an (Étrangers)..... \$1.50

I.- EUDORE COUTURE, Directeur

Propriétaires : LA C<sup>IE</sup> DU PROGRÈS DU GOLFE

SERAPHIN VACHON, Administrateur

# Horrible Catastrophe Maritime

## L'EMPRESS OF IRELAND

abordé ce matin vers 1.45 hrs. par un charbonnier norvégien le

### "SS. STARSTAD"

avec lequel il vient en collision, sombre et périt corps et biens, en l'espace de dix minutes, entraînant au fond de l'abîme

## Un Millier d'Existences Humaines

Environ 350 personnes ont été jusqu'à présent recueillies et transportées à Rimouski. Sur ce nombre plusieurs sont horriblement mutilées, et mourantes.

Le "Lady Evelyn" et "l'Eurêka" après avoir amené à Rimouski les survivants de ce terrible naufrage retournent sur le théâtre du sinistre pour repêcher une multitude de cadavres affreusement défigurés, et demi-nus.—Le "Lady Evelyn" revient vers 2 heures p. m. avec près de 200 noyés.

### Indigne et odieuse conduite de l'équipage du "Starstad"

Récit d'un survivant, M. l'avocat Louis A. Gosselin, de Montréal

Le Capt. Kendall, de l'Empress, s'est sauvé malgré lui, après s'être conduit en brave.

A cause du brouillard, l'Empress était arrêté au moment de l'abordage et faisait entendre ses sirènes.

Le maire, les échevins, les médecins et toute la population de Rimouski, se portent au secours des naufragés.

Le Docteur Hunt, de Hamilton, Ont., a échappé miraculeusement à la mort en surnageant au-dessus du navire qui s'engouffrait dans les flots.

# 335 cadavres sont amenés au Quai.

## Spectacle Horrible que cet entassement de corps mutilés.

# LISTE DES RESCAPÉS

### Les rescapés

C. Price, A. Ellwitt, T. Ventre, R. Knight, T. Douglass, A. Knill, H. Claudon, Jan. Krutire, W. Shakhida, Adam Klinkach, A. C. W., A. C. Williams, W. Greñ, O. Pritchard, James Moran, E. Bramford, Wm. Hird, Ths Williams, F. Shannon, P. MacSherry, A. Brown, J. Fowler, M. Betvis, Kasper Adamek, Détroit, Zusef Kaminsky, Archib Sobez, Chs. Swan, J. Turner, P. Murphy, chauffeur, J. Swan, chauffeur, P. Dolon, Jos. William, J. Meyson, Hy White, B. Long, Geo Davidson, E. Hayes, Asst.-Purser, Aleks Tallhakka, Féodor Rebaljebenko, Albert Smith, Daniel H. Jones, Hugh Hughes, Michael Nutechew, Joseph Cumminchan, John Ryan, Thomas Ryan, Edward T. Wynn, A. H. Lee, Dr James F. Grant, (médecin du bord), Nilita Moseszuk, Arro Markkula, James Gallaway, John oing, Wm. McAdam, Richard MacKay, Wm. Fowcet, Fred. G. Green, Archie Thompson, Patrick Brown, John F. Atkinson, Oalle Viitala, Egildo Braga, Mannu Nurminen, Erik Piirainen, John Cope, J. Smith, John Whilty, Vobb, Saunders, James Whitty, T. Sprogger, J. McCoy, T. Bishop, J. Robertson, P. Haron, J. J. Clark, J. Mitchell, H. R. Childs, Whit Gray, O. Pritchard, J. Grant, C. Wakeford, Osmond File, Edw. J. Jones, Jacob Pikara, Siera Sheddak, Peter Bonasjnk, Donaska Hapolski, Helen Taylor, Mrs Hollis, Philip Deski, John Gregorvitz, Percy Flack, Philip Lawlor, Tracy H. Archer, Miss E. Covert, Chas Halloch, Peter Malone, Chs Nelson, L. Eriksen, Erik J. Eriksen, Woicha Keczak, Frais Nizila, Olof Anderson, Nestor Thalie, Vilho Hamalainen, Kalle Rantala, Tuomas Valimaki, Percy Gee, Victor Absolom, G. W.S. Henderson, G. M. Kohl, J. P. Blyth, Chas H. Spencer, Martin GillGordon, C. Davidson, John Dunn, David Williams, John Byrne, E. Denesh, N. Handford, P. O. Toole, J. J. s, J. Gard, A. Havenson, S. Cottle, P. MacAlaoy, J. Patterson, E. H. Dixon, H. R. Mollemb, W. Roberts, E. Shannon, A. Cuire, M. Rochford, Wm Queen, J. Matthews, M. Summers, J. Hayes, Geo McOnie, Rob. Brannan, A. Johnson, J. B. White, Datonkash, L. E. MacDonald, J. Pritchard, W. Rowen, J. Yibson, A. Farriday, J. Duffy, E. Foster, I. Dumbell, J. Dunn, J. McGuire, J. Stephen, R. Liddell, S. F. Hobson, Geo. Jackson, E. Dayson D. McEwyn, J. Neegan, J. Fitzpatrick, Roha, M. Byrne, F. E. Abbott, M. C. Guynnes, P. Duggan, G. Donnegan, G. Greeves, A. Owen, I. Cook, J. Duggan, G. Copplan, M. Challis,

W. Hampton, John Delamont, Mrs John Delamont, Eva Delamont, R. Arthur Delamont.

T. Rice, J. Buck, P. Romanski, A. Knill, J. Ventro, H. Clandon, T. Douglas T. Meceay, R. Knight, T. Sprague, J. R. Abarcrombie, C. Lynn, J. Mogan, Miss Darling, Mc-y 'uospon 'S 'saqñññ 'H 'A'AAHY Henderson, Wiss Dungan, W. Davis, W. H. Hughes, W. H. Pitts, T. Rowles, Clark Jones, A. C. Williams, C. R. Clark, Vev. J. Wallett, R. E. Cunningham, Julipn Patrick, J. C. Metcalf, J. H. Swan, W. S. Owing, S. Baker, J. MacSherry, A. Simmons, E. Matthews, Thomas McCready, John Davis, Peter Davis, Ed. Rice, T. J. Smith, E. Elliott, A. J. Bollovs, L. A. Hyamson, W. Canada, Chief S., W. Dockworth, Jec. M. L. E. Gosselin, M. L. Kent, Glasberg, A. Gray, McDonald, bute, A. J. Powel, Parry, P. Darcy, Nutent, M. Murtagh, G. Davis, W. Fenton, A. Evans, T. Dennis, A. Radley, Roy Flynn, D. McDougall, D. McAmmond, E. Pugmize, R. J. Sooner, W. H. Measurer, C. Piner, F. Brooks ans wife, Peter Murray, B. Dreenaway, C. Samuelson, J. Quinn, E. T. Smart, W. Murphy, Josep Rowlan, C. McCake, W. Erzinger, J. H. Chadwicks, W. L. Hughes, H. Claig, T. Metcalf, T. Mountain, J. Hoiton, W. Clark, Sherridan, J. Stephen, J. Jeffrey, G. Holding, G. Cowan, J. Clark, H. Jacobs, J. Toole, D. Riordan, J. McKable, D. O'Donnold, A. E. Smith, C. K. MacDonald, Geo. O'Donevan, O. Jones, W. Brown, M. Turen, John Campbell, J. Smith, M. Campbell, H. Lowler, Dr Hunter, M. Swanston, Geo. Pope, J. McGinnis, J. Simmons, D. H. Jones, P. Norwiczki, A. Krenchenki, John Schumico, Duris Leiss, Moro Santonia, B. Shandor Lelies, W. Schakalida, H. K. Smith, T. Gratwick, T. Downey, R. Fayle, Whit Gray, Harl Randler, Thomas Vanlinski, Nosta Griff, Kosta Jowl, Delman Constabline, P. Muntean, John Dapies, H. Fitzgerald, T. Harrison, S. Brown, C. A. Gallagher, R. Maher, E. Hayes, J. Price, O. Heller, I. Oslander, B. Winraugh, J. Evans, J. Smith, O. Pritchard, C. Parkinson, C. Coombs, J. Disley, J. Roberts, Van Caster, H. Gill, J. H. Chadwick, W. L. Hughes, H. Claque, Madame Page (née Grundy.)

Herman Kruse, Melle Freda Kruse, Velle Edith Bach, M. Green, Toronto, M. et Mde Black, et M. Seybold, Ottawa.

### Officiers du vaisseau

Capt. Kendall, rescapé. M. R. Steede, 1er officier, disparu; W. Sampson, 1er ingénieur, rescapé; A. B. MacDonald, boursier, disparu; J. F. Grant, M. D., Médecin du bord, et A. W. Gaade, tous deux rescapés.

## L'hospice des SS. de la Charité et nos principaux hotels sont convertis en hôpitaux

Une des plus grandes catastrophes maritimes dont fasse mention l'histoire du monde et qui, en horreur, surpasse celle du "Titanic", s'est produite ce matin, vers 1.45., sur le fleuve Saint-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 char bonnier norvégien le "SS. Starstad" et a sombré en 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 personnes comprenant 1061 passagers, dont 87 de première, 258 de seconde, 716 de troisième, et 415 hommes d'équipage. Il était sous la conduite du pilote Adélar 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 a pu être la cause immédiate 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 meilleures sources d'information, de vingt à trente brasses de profondeur.

Nous avons eu l'occasion de rencontrer l'un des rescapés, M. Louis A. Gosselin, avocat de Montréal, chef de la société légale Gosselin, Leblanc, Calder et Leblanc.

M. Gosselin a bien voulu nous faire le récit de la catastrophe et nous donnons ci-après sa version de l'accident.

"Je partais en voyage d'affaires pour Londres et Paris, en compagnie de mon ami de cœur, M. Lionel Kent, aussi de Montréal. Nous avions réservé nos cabines sur le pont supérieur; elles se trouvaient voisines, ayant porte de sortie sur le pont.

"Je m'étais attardé à lire dans mon lit, jusque vers deux heures du matin. Sentant le sommeil me gagner, et au moment de m'endormir, je ressentis une violente secousse qui sembla ébranler le navire. Je me précipitai de ma cabine sur le pont et j'aperçus un navire dont la proue était enclavée dans notre "Empress". Je revins à la hâte vers ma cabine et m'empressai d'éveiller mon compagnon pour l'avertir du danger qui nous menaçait. Ne croyant pas le danger aussi grave qu'il l'était réellement, je m'habillai un peu légèrement et retournai sur le pont. Et c'est alors qu'une minute après la collision, j'ai vu les deux vaisseaux se détacher l'un de l'autre. Le "Starstad" était entré un peu obliquement dans l'"Empress" par l'avant, vers le tiers de la longueur de notre navire obliqua un peu sous le choc ce s'amortissant pas du coup, notre navire obliqua un peu sous le choc cependant que l'autre vaisseau agrandissant la blessure tournait sur la proue perpendiculairement à l'"Empress"; de sorte qu'au moment où les deux navires se séparèrent, la poupe du "Starstad" venait presque toucher la poupe de l'"Empress".

Aussitôt après, notre vaisseau prit bande du côté de la brèche opérée par la collision, puis penchant peu à peu, s'enfonça jusqu'à l'engloutissement complet. Le tout se fit en dix minutes.

Cinq minutes après l'immersion, je vis s'élever de la surface du fleuve une immense bulle d'eau, montant, sans autre bruit qu'une sourde détonnation, à une cinquanteaine de pieds dans les airs, c'était apparemment les chaudières qui sautaient. L'explosion dut être meurtrière pour un très grand nombre de marins et de passagers.

Pendant que le navire penchait vers l'abîme, je rencontrai mon ami et remarquai qu'il se ceignait d'une ceinture de sauvetage. Je retournai à ma cabine pour en faire autant. A mon retour sur le pont, M. Kent était disparu et je vis là une quinzaine de personnes occupées à mettre une chaloupe à la mer. Mais comme l'obscurité était très profonde et comme l'on ignorait la mécanique de la manœuvre, on ne réussit pas.

Soudain un radeau, que nous n'avions pas remarqué, glissa, à nos côtés et par l'effet de la bande du navire, jusqu'à la mer. Inutile de

dire que nous nous prévalâmes bientôt de cette véritable planche de salut et en une minute nous nous trouvions au nombre de quatre ou cinq, sur ce radeau providentiel.

Déjà tous les ponts étaient submergés. Nous nous éloignons, à la dérive, de l'"Empress", par une mer calme; à un moment donné, nous trouvâmes des rames flottantes, et nous nous mimes aussitôt en frais de recueillir les naufragés; Si bien qu'à la fin, notre radeau était chargé de trente à trente-cinq personnes. Nous étions tous debout et tellement serrés les uns contre les autres que nous nous trouvions dans l'impossibilité de ramer. Mais nous nous efforcions cependant de nous diriger vers le charbonnier "Starstad", le seul point où il nous était possible de trouver du secours. Dans le même temps, je remarquai que mon ami, M. Kent, se trouvait lui aussi sur notre radeau.

A bord du "Starstad" on ne paraissait pas vouloir bouger. L'équipage, à un arpent du lieu du sinistre, semblait parfaitement indifférent, et ne cherchait aucunement à porter secours aux naufragés. Nous pûmes enfin approcher du navire et monter à son bord. Sur le pont du "Starstad", devant l'insouciance odieuse de tout l'équipage, je dus insister auprès du capitaine pour qu'on se préoccupât enfin d'aider au sauvetage. On se décida.....Cependant le "Starstad" ne mit aucune chaloupe à la mer. Et même, les chaloupes sauvées de l'"Empress", s'étant approchées, chargées des naufragés, il fallut insister pour que l'équipage tirât sur les câbles tendus du pont vers les embarcations, et aidât ainsi les pauvres naufragés à demi-morts de froid et d'épuisement, à monter à bord. Personne n'aurait songé à cela; et la majorité des rescapés était pourtant dans l'impuissance absolue de se hisser sur le pont.

Cette dernière partie du récit de M. Gosselin a été corroborée par un M. Delomont et son fils, qui sont venus à nos bureaux, ont fait une version à peu près identique de la catastrophe et semblent, eux aussi, très irrités de la conduite de l'équipage du "Starstad".

M. Gosselin est parti pour Québec, cet après-midi, dans le train de la malle anglaise, qui fut affecté au transport des passagers réchappés du naufrage, et qui fit, cet avant-midi, plusieurs trajets du quai à la gare.

La mer était ce matin recouverte de cadavres. Le "Lady Evelyn" et l'"Eureka", qui ont été constamment employés à recueillir les survivants et les cadavres, sont revenus vers deux heures moins le quart au quai, avec environ trois cents cadavres.

Il y a des scènes d'horreur indescriptible au débarquement des cadavres. Certains corps sont mutilés, des membres sont brisés; on voit des mains tailladées, il semble, à coups de couteau.

On ne saurait imaginer, sans doute, les scènes pitoyables qui ont dû se passer au sein des flots.

L'enquête du coroner aura lieu demain matin. On attend sur les prochains trains un grand nombre de parents des victimes.

L'Empress était sous le commandement du Capitaine Kendall. Le "Starstad" était commandé par le Capitaine Anderson.

Comme nous l'avons dit, l'"Empress" a été abordé en regagnant la haute mer par le charbonnier norvégien, celui-ci venant en direction contraire et allant vers la Pointe-au-Père où il devait prendre un pilote.

"Le commandant Kendall, de l'Empress" s'est conduit en cette circonstance comme un héros et a fait preuve, nous dit-on, d'un courage et d'un sang-froid qui ne se sont pas démentis un seul instant. Il a été pour ainsi dire sauvé malgré lui sur les instances de ses hommes.

Nous donnons ci-après la liste des rescapés que nous devons à la bienveillance de M. Wm. Weber, agent général des passagers d'outre-mer à Montréal, et de M. L. J. Fontaine, de Québec.

Demain samedi le numéro régulier du "Progrès" sera publié avec les derniers détails de la catastrophe.