

Les faux-électeurs de Binauld

introuvables à Lille et qu'on devait rayer

1° **GARDON Charles-Joseph**, né le 4 mai 1876, à Cambrai.
Ce rattaché était domicilié au 25, rue Nationale, en 1912, dans le canton Centre; en 1913, il passe dans le canton Sud-Ouest de Binauld en se faisant domicilier fictivement rue de Laas, 40; en 1914, on le domicilié 4, rue Fatioir. Or à cette adresse, les occupants qui sont là depuis deux ans n'ont jamais entendu parler de GARDON.

2° **RAMEL Jean-Jean**, né le 24 janvier 1882, à Valenciennes, « étudiant ».
En 1912 on le domicilié 60, rue du Port; en 1913 pour que sa voix serve à Binauld on le domicilié 120, rue d'Esquermes, dans le canton Sud-Ouest; il est soi-disant domicilié encore en 1914. Il y est complètement introuvable.

3° **PEYRON Jules-Clement**, né le 13 avril 1878, à Marthes (Loire), « employé ».
Cet employé, connu depuis 1912 dans le canton Sud-Ouest, on l'envoya voter pour Binauld dans le canton S.-Ouest, rue d'Hondschoot (sur Moré) où on ne le connaît pas, bien qu'il s'y prétende domicilié depuis 1913 et en 1914.

4° **PAQUET Joseph-Célestin**, né le 4 avril 1882, à Saint-Maximilien, « étudiant ».
En 1912 il est dans le canton Centre, rue du Port, 60; en 1913 Binauld a besoin de sa voix, on passe ce faux-électeur au canton Sud-Ouest en le domiciliant rue d'Esquermes, 28, où on ne peut pas le trouver.

5° **MAILLEBIE Léon-Henri**, né le 13 septembre 1886 à Martignac (Ille-et-Vilaine), « étudiant ».
En 1912, rue du Port, 86, dans le canton Centre; en 1913 il file dans le canton Sud-Ouest, rue Fatioir, 14, où pas plus que GARDON il n'est connu, bien qu'on le prétende encore domicilié là.

6° **LANGEVIN Georges-Léon**, né le 3 mai 1884, à Saint-Mandé, « étudiant ».
Ce rattaché était dans le canton Est, rue du Long-Pol, 145 bis en 1912; en 1913 Binauld le fait passer dans le canton Sud-Ouest, rue Druelle, en 1914 on l'a domicilié 143, boulevard Montebello, Inconnu.

7° **HERBETTE Joseph-Jules**, né le 21 décembre 1878, à Arras.
En 1912 ce rattaché est avenue Albert, 9; depuis 1913 il vote dans le canton Sud-Ouest; il est domicilié dans une des boîtes à Binauld, rue d'Austerlitz, 6.

8° **GONTIER Charles-Maurice**, né le 4 septembre 1882, à Calais, « imprimer ».
Ce rattaché inscrit depuis 1912 au moins dans le canton Sud-Ouest, Lille, rue de la Bassée, 26, et faux électeur de Binauld, a disparu depuis plus de trois ans! Il paraît qu'on l'a retrouvé... du moins la « Dépêche » et l'« Echo » prétendent que c'est lui qui a écrit...

9° **DESREUMAUX Benoit**, né le 23 février 1872, à Ouessant-sur-Delle, « domestique ».
Ce rattaché inscrit était domicilié rue Palou, 29, canton Centre; en 1913 et 1914 il est « domicilié » dans le canton Sud-Ouest rue d'Alemberg, 6, où on ne le trouve jamais.

10° **CHEVALIER Victor-Claude**, né le 27 octobre 1862, à Villers-Potter.
En 1912, domicilié rue de Paris, 146, canton Sud-Est; en 1913, pour faire plaisir à Binauld dans le canton Sud-Ouest, rue de la Bassée, 8, Inconnu.

11° **PASSEUR Edouard-Louis**, né le 14 juin 1882, à Méteren, « instituteur libre ».
En 1912 il était soi-disant domicilié rue Bourignon, 50, dans le canton Sud; en 1913, pour voter pour Binauld il fut « domicilié » 25, rue d'Esquermes, dans le canton Sud-Ouest; en 1914, on l'a domicilié 23, rue d'Esquermes, ce qui est faux, puisque l'occupant nous a déclaré n'avoir point de locataire.

Le locataire du Turco

UN FAUX-ELECTEUR QUE M. DAMBRINE PRÉTENDAIT HABITER CHEZ LUI, ÉCRIT DE BELGIQUE POUR DIRE QU'IL N'HABITE PAS LILLE.

Qu'on nous permette de réserver un petit chapitre spécial à un rattaché protestataire, infligé le démenti le plus divertissant à son camarade Dambrine. Il s'agit du sieur...

12° **TRYHOEN Désiré**, né le 8 septembre 1867, à Hondegem, « prêtre ».
Ce citoyen ténébreux a été domicilié 83, rue d'Esquermes, dans le canton Sud-Ouest. Une élection nous a fait publier le nom de M. André Guénet qui, lui, est un étudiant tout à fait laïque et que nous serions au regret de voir confondre avec l'ignorant Guinet, directeur à la manque du mal-dit Binauld.

Et ce diable, M. Dambrine nous désignait du doigt un appartement du premier étage de sa maison.

Dans ce quartier on nous avait affirmé que M. Dambrine n'avait pas de personnage de ce nom dans la maison. Mais voici qu'un démenti plus formel vient du sieur Tryhoen lui-même.

Il nous a écrit, dans une lettre émaillée de fautes d'orthographe, mais enfin il ne faut pas demander à un gaillard qui préfère la

Belgique à la France, de connaître le français. Voici sa lettre :

Barry-Maude (Belgique), 29 mai 1914.

Monsieur,

On m'apprend aujourd'hui que le « Réveil du Nord », me cite comme « électeur fantôme ».

Je possède de toutes mes forces contre cette injustice et ce mensonge, et je déclare que si je suis un électeur fantôme, tous les électeurs lillois, sans exception, sont des électeurs fantômes.

Voilà 25 ans que je vote en France : à Hondegem, à Hondeghem et à Bailleul, où je suis successivement maire.

En 1888, je fus nommé maire à Lille (paroisse Saint-Maurice-des-Champs) ; je restai pendant ces trois ans au bureau de la rue Duplex (école des garçons).

En 1891, je fus nommé administrateur des filles de la paroisse de Saint-Maurice (rue de Valenciennes) ; je restai pendant ces trois ans au bureau de la rue Duplex (école des garçons).

En 1894, j'arrivai comme administrateur chez les Dames d'Esquermes, et je fus élu leur « école de la rue de Jules ».

Quand on expulsa ostensiblement ces grandes bienfaitrices de la paroisse de Saint-Maurice, je les suivis en Belgique en qualité d'administrateur, mais tout en restant domicilié à Lille, 33, rue d'Esquermes, chez M. Dambrine, qui me confiait depuis longtemps et qui m'a toujours si bien reçu chez lui.

Depuis ce temps, j'ai toujours continué de voter à la rue de Jules, et je compte bien continuer de le faire dans la suite à moins qu'une nouvelle loi interdise de voter de deux endroits. Monsieur, à donner ces détails pour vous prouver que je ne suis pas électeur fantôme.

D. TRYHOEN.

Amateur des Dames Bernardin (1), Barry-Maude (Belgique).

Le mensonge de l'abbé Debout

Réservons encore un petit chapitre à l'abbé Debout qui a écrit à la « Dépêche » une lettre de protestation, contre laquelle il faut protester !

Monsieur le Directeur,

Le « Réveil du Nord », dans un de ses tout derniers numéros, prétend m'affirmer, — car je n'ai pas l'avantage de connaître ce journal autrement que par son titre, que je n'existe pas.

Cette affirmation émise à la suite des incidents électoraux de Lille que vous savez, est absolument fautive, et je proteste énergiquement contre elle. Je suis né à Lille, faubourg St-Maurice, le 28 février 1868, et, bien que mes relations y soient dans un monde tout autre que celui du « Réveil », elles sont pourtant assez nombreuses pour permettre à n'importe quel policier de constater la réalité de mon existence.

Victor-Alexandre DEBOUT, professeur, 23, rue de Ganteleu, Lille.

Nous nous sommes rendu hier sur 33, rue de Ganteleu, où prétend habiter ce rattaché. On nous a formellement déclaré que M. Victor Debout n'était pas là.

Dans le quartier, même résultat au cours de nos enquêtes.

DEBOUT Victor-Alexandre, né le 27 février 1868, à Lille, est pourtant domicilié par la grâce du Nouveau-Lille, au 33 de la rue de Ganteleu depuis 1912 et il a voté dans le canton Sud-Ouest pour Binauld en 1913.

Cardon dénonce Cardon

Enfin, voici le « gaffeur » qui ne pouvait manquer : c'est le congréganiste GARDON François-Modeste, né le 5 janvier 1870, à Bertry.

Son nom n'a point paru sur nos listes de faux-électeurs, mais il veut protester également, car il est de la bande à Binauld et il se dit que, tôt ou tard, il faudra qu'il soit pris au pilori !

Il devance l'appel !

Ce GARDON inconnu a trouvé moyen en trois ans de temps de changer trois fois de domicile « électoral » : en 1912, il était 55, rue de l'Estime, en 1913, il passe rue du Metz, 2 bis, en 1914, il est rue de la Bassée, 5.

Le rattaché Guinet

Hier, au numéro 14 de notre liste des faux-électeurs retrouvés en Belgique, nous disions que la « Dépêche » publiait la lettre d'un certain rattaché A. GUINET, reconnaissant qu'il n'était pas à Lille, mais bien à Waerghem (Belgique). La « Dépêche » avait écrit — avec intention n'en doutons pas — ce nom qui doit s'écrire ainsi :

GUINET Antonin, né le 20 septembre 1876 à La Folletière (Isère).

Ce Guinet, domicilié rue de Fives, 67 en 1912 a passé en 1913 dans le canton Sud-Ouest, 6, rue Auber, à l'Institut catholique des Arts et Métiers. Il est encore « domicilié » 6, rue Auber.

Une dernière, nous a fait publier le nom de M. André Guénet qui, lui, est un étudiant tout à fait laïque et que nous serions au regret de voir confondre avec l'ignorant Guinet, directeur à la manque du mal-dit Binauld.

Le juge interroge le chef du bureau des élections à la mairie

M. Gobert, juge d'instruction, a continué hier à mettre au point son travail de vérification des listes électorales et d'appointement. Elle avait été amenée, mère, criminelle. La prison lui ouvrirait ses portes pour des mois et des mois.

La femme, c'était Amanda Jollivet, la marchande de l'allée des Fleurs.

Descentes ensemble de cette voiture qui prend les condamnés du monde, dans la cour lugubre de la maison de détention, passées l'une après l'autre au greffe, elles ne devaient se revoir, s'apercevoir plutôt de nouveau qu'après un laps de temps qui était leur station d'initiation dans cet antre silencieux de châtiment de se reconnaître sans se cherchant point à se reconnaître sous la bure grossière et la cornette blanche des détenues.

Une religieuse les amena; on les vêtit de l'uniforme qu'elles ne quitteraient qu'un jour de la liberté.

Jour si lointain, qu'il leur paraissait un mythe.

Elles étaient vêtues, chacune dans la section à laquelle les destinait leur forfait; la fille de dix-huit ans parmi les créatures coupables comme elles, de s'être débarrassées de leur enfant, l'épouse qui tuait, avec les femmes qui avaient...

Les magistrats instructeurs a demandé à M. Tallon de lui expliquer le fonctionnement des services de son bureau et notamment comment son personnel à l'inscription des électeurs sur les listes réservées à cet usage, à la suite de quelles circonstances il était procédé à la radiation des dix électeurs et aussi comment effectuait la délivrance à la Mairie des cartes d'électeurs.

Le chef de bureau a fourni à ce sujet des explications très détaillées, qui lui ont pris environ une heure.

M. Tallon a-t-il été entendu sur le fond de l'affaire, c'est-à-dire sur les faits qui ont motivé l'annulation judiciaire actuellement mise à l'ordre du jour au point voulu faite de déclaration à cet égard.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, M. Gobert avait demandé à M. Tallon de lui expliquer le fonctionnement des services de son bureau et notamment comment son personnel à l'inscription des électeurs sur les listes réservées à cet usage, à la suite de quelles circonstances il était procédé à la radiation des dix électeurs et aussi comment effectuait la délivrance à la Mairie des cartes d'électeurs.

Les Drames de la Mer

La catastrophe de "l'Empress-of-Ireland"

934 personnes auraient été englouties. — Les récits de "raspés" sur l'effroyable collision. — La plupart des passagers furent surpris dans leurs cabines. — 400 cadavres ont été repêchés.

Tous les télégrammes parvenus dans la nuit de vendredi à samedi dans la journée d'hier confirment malheureusement l'étendue de la catastrophe de l'« Empress-of-Ireland », telle que nous l'exposons dans notre dernier numéro.

La catastrophe est d'autant plus lamentable qu'elle est survenue non point en pleine mer, mais à une très courte distance de la côte. A l'endroit où la collision s'est produite, le Saint-Laurent n'a pas plus de 30 milles de largeur et le lieu où le paquebot a coulé n'est guère éloigné de plus de 5 à 3 milles de la côte.

A marée basse on aperçoit les mats et les cheminées du bâtiment naufragé.

Voici sur cette catastrophe, qui a fait un millier de victimes, les détails complémentaires qui nous sont parvenus.

Un quart d'heure d'épouvante

Comment se produisit la catastrophe — Nouveaux détails

Londres, 30 mai. — L'« Empress-of-Ireland », qui avait quitté Québec jeudi dans l'après-midi, avait passé devant Father-Point à une heure et demie du matin. Les deux vapeurs-postiers, « Lady-Evelyn » et « Eureka », lui apportèrent le courrier et commentèrent le pilote qui quitte les transatlantiques au moment où ils sortent du fleuve pour entrer dans l'estuaire. L'« Empress-of-Ireland » reprit alors sa route lentement, car une brume assez épaisse flottait sur le fleuve.

Le choc de la catastrophe eut lieu à quel-ques contradictions. D'après les récits qui nous sont parvenus, le choc se produisit à une heure et demie du matin. Les deux vapeurs-postiers, « Lady-Evelyn » et « Eureka », lui apportèrent le courrier et commentèrent le pilote qui quitte les transatlantiques au moment où ils sortent du fleuve pour entrer dans l'estuaire. L'« Empress-of-Ireland » reprit alors sa route lentement, car une brume assez épaisse flottait sur le fleuve.

L'étendue du désastre

934 victimes

D'après les chiffres jusqu'ici connus, il y avait à bord de l'« Empress-of-Ireland » 1367 personnes dont 433 auraient été sauvées, ce qui porte le chiffre des victimes à 934.

Sur 87 passagers de 1re classe, 29 ont été sauvés; sur 153 passagers de 2e classe, 29 ont été sauvés; sur 714 passagers de 3e classe, 113 ont été sauvés; sur 413 hommes d'équipage, 257 ont été sauvés.

On n'y a vu au total que 12 femmes sauvées, la plupart d'entre elles ayant voulu s'habiller avant de sortir de leur cabine.

Une femme vêtue seulement d'un tricot sauta par-dessus bord et n'eut que le « Lady-Evelyn » mais, épuisée, elle mourut quelques minutes après avoir été retirée de l'eau. Son identité n'a pu être établie.

Vingt-deux survivants auraient succombé à leurs blessures ou de congestion après avoir été débarqués.

Le récit du médecin du bord

Londres, 30 mai. — Voici le récit du docteur Grant, le médecin en chef de l'« Empress-of-Ireland », communiqué par l'Agence Central News.

Le docteur Grant a fait de la catastrophe le récit suivant :

« Peu après avoir quitté Father-Point, le brouillard s'épaissit et le bâtiment fit route le long de la côte. Le capitaine Kendall fit donner trois coups de sirène indiquant qu'il continuait sa route. Le charbonnier répondit, mais je ne sais pas exactement ce qu'il a répondu.

« Le capitaine Kendall fit alors donner deux autres coups de sirène pour annoncer qu'il stoppait. Cependant le charbonnier continuait à approcher. Le capitaine Kendall ordonna alors de virer à toute vitesse, mais il était évident que le bâtiment allait éviter une collision et le gros coquebot fut frappé par le milieu. Tout le flanc de la chambre des machines et de la bordée tribord jusqu'à l'arrière fut arraché sur une longueur énorme. Le charbonnier fit alors machine en arrière et s'arrêta à environ un mille. En quelques minutes, l'« Empress-of-Ireland » s'inclina violemment sur tribord.

« Les officiers comprirent bien vite que le bâtiment était perdu et on essaya de mettre les canots à la mer. Le premier qu'on réussit à mettre à la mer chavira immédiatement. Plusieurs des canots qui se trouvaient à bord furent projetés par l'inclinaison du bateau sur la côte opposée, écrasant plusieurs personnes. Un des officiers a été tué de cette façon. Il n'y eut pas de décès parmi l'équipage. Le capitaine et les officiers restèrent à leur poste jusqu'à la fin. Ce ne fut pas long, puisque le bâtiment coula à environ dix-sept minutes après l'inclinaison. Un très petit nombre de passagers seulement avaient pu se munir de ceintures de sauvetage et presque tous furent projetés à la mer, n'ayant sur eux que leurs vêtements de nuit.

« L'horrible mort des passagers dans le noir des cabines

« Le « Storstad » avait mis immédiatement ses canots à la mer, mais ils furent bientôt remplis et durent s'éloigner, ne pouvant prendre plus de monde. Le capitaine et les officiers restèrent à leur poste jusqu'à la fin. Ce ne fut pas long, puisque le bâtiment coula à environ dix-sept minutes après l'inclinaison. Un très petit nombre de passagers seulement avaient pu se munir de ceintures de sauvetage et presque tous furent projetés à la mer, n'ayant sur eux que leurs vêtements de nuit.

« L'horrible mort des passagers dans le noir des cabines

« Le « Storstad » avait mis immédiatement ses canots à la mer, mais ils furent bientôt remplis et durent s'éloigner, ne pouvant prendre plus de monde. Le capitaine et les officiers restèrent à leur poste jusqu'à la fin. Ce ne fut pas long, puisque le bâtiment coula à environ dix-sept minutes après l'inclinaison. Un très petit nombre de passagers seulement avaient pu se munir de ceintures de sauvetage et presque tous furent projetés à la mer, n'ayant sur eux que leurs vêtements de nuit.

« L'horrible mort des passagers dans le noir des cabines

« Le « Storstad » avait mis immédiatement ses canots à la mer, mais ils furent bientôt remplis et durent s'éloigner, ne pouvant prendre plus de monde. Le capitaine et les officiers restèrent à leur poste jusqu'à la fin. Ce ne fut pas long, puisque le bâtiment coula à environ dix-sept minutes après l'inclinaison. Un très petit nombre de passagers seulement avaient pu se munir de ceintures de sauvetage et presque tous furent projetés à la mer, n'ayant sur eux que leurs vêtements de nuit.

Récits de survivants

Québec, 30 mai. — Un passager anglais de l'« Empress of Ireland », M. Duncan, nous a raconté ce qui s'est passé à bord de Québec, où il a fait ces déclarations :

« Il m'a semblé, autant que j'ai pu en juger, que l'équipage du paquebot s'était très courageusement conduit. Certes, dès qu'on s'aperçut de la catastrophe, il y eut à bord des scènes de désordre, mais ce ne fut pas de longue durée. Les actes de dévouement ont été très nombreux. J'ai vu un certain nombre d'hommes remettre à des passagers leur ceinture de sauvetage. Ces ceintures, d'ailleurs, étaient rares. Un grand nombre de personnes ne savaient où les prendre et se sont décidées, bien qu'elles fussent en retard, à se précipiter dans l'eau dans la chambre aux machines. Il y eut soudain un grand nombre de naufragés, réveillés en sursaut, n'ont même pas eu le temps de quitter leurs cabines. Les infortunés ! Ils ont été pris comme des souris dans une souricière !... »

« Les naufragés rapportent que la violence de l'explosion, causée par l'irruption de l'eau dans la chambre aux machines, fut terrible; quelques passagers furent projetés dans la mer.

« Je fus lancé à l'eau ainsi que ma femme et mon fils, raconte un des survivants, M. Lawler; mon fils fut nager, de sorte que je n'aurais pu me sauver si ce n'est par sa main; mais je ne suis pas plus à même de le soutenir et elle glissa entre mes mains ».

Le premier opérateur de la télégraphie

Une première liste de survivants

On a repêché 400 cadavres

Paris, 30 mai. — Le bureau de Paris de la Canadian Pacific Railway Company, rue Scrive, 1, nous communique une première liste officielle de survivants. Elle est établie ce matin qu'à Montréal.

Elle comprend les noms de 183 personnes : 178 passagers de seconde et troisième classe, cinq de première classe.

« Les naufragés rapportent que la violence de l'explosion, causée par l'irruption de l'eau dans la chambre aux machines, fut terrible; quelques passagers furent projetés dans la mer.

« Je fus lancé à l'eau ainsi que ma femme et mon fils, raconte un des survivants, M. Lawler; mon fils fut nager, de sorte que je n'aurais pu me sauver si ce n'est par sa main; mais je ne suis pas plus à même de le soutenir et elle glissa entre mes mains ».

Le premier opérateur de la télégraphie

Les grandes catastrophes maritimes

Voici la liste des principales catastrophes maritimes qui se sont produites dans ces dernières vingt années :

Avril 1856. — Steamer allemand « Elba », coulé à Lowestoft (334 victimes).

June 1856. — Steamer anglais « Drummond-Castle » (247 victimes).

Juillet 1858. — Transatlantique français « Le Breton » (543 victimes).

Septembre 1859. — Steamer anglais « Stella » (105 victimes).

June 1904. — Incendie du steamer « Général-Slocum » (1,000 victimes).

June 1904. — Transatlantique « Norge » (62 victimes).

Novembre 1905. — Steamer « Hilda », coulé à Saint-Malo (128 victimes).

Avril 1906. — Transatlantique italien « Siro » (900 victimes).

Février 1907. — Steamer allemand « Berlin » (128 victimes).

Novembre 1908. — Steamer « Taish » (1502 victimes).

Septembre 1909. — Disparition du steamer « Waratah » (211 victimes).

Avril 1912. — Transatlantique « Titanic » (1635 victimes).

Octobre 1912. — Incendie du paquebot « Voltorno » (126 victimes).

Les condoléances officielles

Paris, 30 mai. — Le président de la République a, au moment où il quittait Levallois-Perret, adressé au capitaine Kendall, commandant de l'« Empress-of-Ireland », un message de condoléances.

Le roi a adressé à la compagnie à laquelle appartenait l'« Empress-of-Ireland » un message de condoléances.

Le lord-maire a ouvert une souscription pour les survivants.

UN COMMUNIQUÉ DE LA COMPAGNIE

Londres, 30 mai. — Le président de la Canadian Pacific Company publie le communiqué suivant :

L'étendue des pertes de vies humaines fait de cette catastrophe le désastre le plus grave qui se soit jamais produit sur le Saint-Laurent.

La grande distance à laquelle le lieu du naufrage se trouve des bureaux télégraphiques et téléphoniques les plus rapprochés rendait inévitablement la transmission des détails. On espère cependant recevoir cet après-midi le rapport du capitaine Kendall.

RAYMOND POINCARÉ

Dans la soirée, René Viviani, ministre de la marine par intérim, a adressé au premier lord de l'Amirauté britannique le télégramme suivant :

« Au nom de la marine française, j'ai l'honneur de vous prier d'agréer et de bien vouloir faire agréer par Son Excellence le président du Board of Trade les sentiments de vive affection que lui cause la terrible catastrophe survenue aux passagers et à l'équipage de l'« Empress-of-Ireland ».

RENE VIVIANI.

Le roi a adressé à la compagnie à laquelle appartenait l'« Empress-of-Ireland » un message de condoléances.

Le lord-maire a ouvert une souscription pour les survivants.

UN COMMUNIQUÉ DE LA COMPAGNIE

Londres, 30 mai. — Le président de la Canadian Pacific Company publie le communiqué suivant :

L'étendue des pertes de vies humaines fait de cette catastrophe le désastre le plus grave qui se soit jamais produit sur le Saint-Laurent.

La grande distance à laquelle le lieu du naufrage se trouve des bureaux télégraphiques et téléphoniques les plus rapprochés rendait inévitablement la transmission des détails. On espère cependant recevoir cet après-midi le rapport du capitaine Kendall.

Le récit du médecin du bord

Londres, 30 mai. — Voici le récit du docteur Grant, le médecin en chef de l'« Empress-of-Ireland », communiqué par l'Agence Central News.

Le docteur Grant a fait de la catastrophe le récit suivant :

« Peu après avoir quitté Father-Point, le brouillard s'épaissit et le bâtiment fit route le long de la côte. Le capitaine Kendall fit donner trois coups de sirène indiquant qu'il continuait sa route. Le charbonnier répondit, mais je ne sais pas exactement ce qu'il a répondu.

« Le capitaine Kendall fit alors donner deux autres coups de sirène pour annoncer qu'il stoppait. Cependant le charbonnier continuait à approcher. Le capitaine Kendall ordonna alors de virer à toute vitesse, mais il était évident que le bâtiment allait éviter une collision et le gros coquebot fut frappé par le milieu. Tout le flanc de la chambre des machines et de la bordée tribord jusqu'à l'arrière fut arraché sur une longueur énorme. Le charbonnier fit alors machine en arrière et s'arrêta à environ un mille. En quelques minutes, l'« Empress-of-Ireland » s'inclina violemment sur tribord.

« Les officiers comprirent bien vite que le bâtiment était perdu et on essaya de mettre les canots à la mer. Le premier qu'on réussit à mettre à la mer chavira immédiatement. Plusieurs des canots qui se trouvaient à bord furent projetés par l'inclinaison du bateau sur la côte opposée, écrasant plusieurs personnes. Un des officiers a été tué de cette façon. Il n'y eut pas de décès parmi l'équipage. Le capitaine et les officiers restèrent à leur poste jusqu'à la fin. Ce ne fut pas long, puisque le bâtiment coula à environ dix-sept minutes après l'inclinaison. Un très petit nombre de passagers seulement avaient pu se munir de ceintures de sauvetage et presque tous furent projetés à la mer, n'ayant sur eux que leurs vêtements de nuit.

« L'horrible mort des passagers dans le noir des cabines

« Le « Storstad » avait mis immédiatement ses canots à la mer, mais ils furent bientôt remplis et durent s'éloigner, ne pouvant prendre plus de monde. Le capitaine et les officiers restèrent à leur poste jusqu'à la fin. Ce ne fut pas long, puisque le bâtiment coula à environ dix-sept minutes après l'inclinaison. Un très petit nombre de passagers seulement avaient pu se munir de ceintures de sauvetage et presque tous furent projetés à la mer, n'ayant sur eux que leurs vêtements de nuit.

Les condoléances officielles

Paris, 30 mai. — Le président de la République a, au moment où il quittait Levallois-Perret, adressé au capitaine Kendall, commandant de l'« Empress-of-Ireland », un message de condoléances.

Le roi a adressé à la compagnie à laquelle appartenait l'« Empress-of-Ireland » un message de condoléances.

Le lord-maire a ouvert une souscription pour les survivants.

UN COMMUNIQUÉ DE LA COMPAGNIE

Londres, 30 mai. — Le président de la Canadian Pacific Company publie le communiqué suivant :

L'étendue des pertes de vies humaines fait de cette catastrophe le désastre le plus grave qui se soit jamais produit sur le Saint-Laurent.

La grande distance à laquelle le lieu du naufrage se trouve des bureaux télégraphiques et téléphoniques les plus rapprochés rendait inévitablement la transmission des détails. On espère cependant recevoir cet après-midi le rapport du capitaine Kendall.

RAYMOND POINCARÉ

Dans la soirée, René Viviani, ministre de la marine par intérim, a adressé au premier lord de l'Amirauté britannique le télégramme suivant :

« Au nom de la marine française, j'ai l'honneur de vous prier d'agréer et de bien vouloir faire agréer par Son Excellence le président du Board of Trade les sentiments de vive affection que lui cause la terrible catastrophe survenue aux passagers et à l'équipage de l'« Empress-of-Ireland ».

RENE VIVIANI.

Le roi a adressé à la compagnie à laquelle appartenait l'« Empress-of-Ireland » un message de condoléances.

Le lord-maire a ouvert une souscription pour les survivants.

UN COMMUNIQUÉ DE LA COMPAGNIE

Londres, 30 mai. — Le président de la Canadian Pacific Company publie le communiqué suivant :

L'étendue des pertes de vies humaines fait de cette catastrophe le désastre le plus grave qui se soit jamais produit sur le Saint-Laurent.

La grande distance à laquelle le lieu du naufrage se trouve des bureaux télégraphiques et téléphoniques les plus rapprochés rendait inévitablement la transmission des détails. On espère cependant recevoir cet après-midi le rapport du capitaine Kendall.

Le récit du médecin du bord

Londres, 30 mai. — Voici le récit du docteur Grant, le médecin en chef de l'« Empress-of-Ireland », communiqué par l'Agence Central News.

Le docteur Grant a fait de la catastrophe le récit suivant :

« Peu après avoir quitté Father-Point, le brouillard s'épaissit et le bâtiment fit route le long de la côte. Le capitaine Kendall fit donner trois coups de sirène indiquant qu'il continuait sa route. Le charbonnier répondit, mais je ne sais pas exactement ce qu'il a répondu.

« Le capitaine Kendall fit alors donner deux autres coups de sirène pour annoncer qu'il stoppait. Cependant le charbonnier continuait à approcher. Le capitaine Kendall ordonna alors de virer à toute vitesse, mais il était évident que le bâtiment allait éviter une collision et le gros coquebot fut frappé par le milieu. Tout le flanc de la chambre des machines et de la bordée tribord jusqu'à l'arrière fut arraché sur une longueur énorme. Le charbonnier fit alors machine en arrière et s'arrêta à environ un mille. En quelques minutes, l'« Empress-of-Ireland » s'inclina violemment sur tribord.

« Les officiers comprirent bien vite que le bâtiment était perdu et on essaya de mettre les canots à la mer. Le premier qu'on réussit à mettre à la mer chavira immédiatement. Plusieurs des canots qui se trouvaient à bord furent projetés par l'inclinaison du bateau sur la côte opposée, écrasant plusieurs personnes. Un des officiers a été tué de cette façon. Il n'y eut pas de décès parmi l'équipage. Le capitaine et les officiers restèrent à leur poste jusqu'à la fin. Ce ne fut pas long, puisque le bâtiment coula à environ dix-sept minutes après l'inclinaison. Un très petit nombre de passagers seulement avaient pu se munir de ceintures de sauvetage et presque tous furent projetés à la mer, n'ayant sur eux que leurs vêtements de nuit.

« L'horrible mort des passagers dans le noir des cabines

« Le « Storstad » avait mis immédiatement ses canots à la mer, mais ils furent bientôt remplis et durent s'éloigner, ne pouvant prendre plus de monde. Le capitaine et les officiers restèrent à leur poste jusqu'à la fin. Ce ne fut pas long, puisque le bâtiment coula à environ dix-sept minutes après l'inclinaison. Un très petit nombre de passagers seulement avaient pu se munir de ceintures de sauvetage et presque tous furent projetés à la mer, n'ayant sur eux que leurs vêtements de nuit.

Les condoléances officielles

Paris, 30 mai. — Le président de la République a, au moment où il quittait Levallois-Perret, adressé au capitaine Kendall, commandant de l'« Empress-of-Ireland », un message de condoléances.

Le roi a adressé à la compagnie à laquelle appartenait l'« Empress-of-Ireland » un message de condoléances.

Le lord-maire a ouvert une souscription pour les survivants.

UN COMMUNIQUÉ DE LA COMPAGNIE

Londres, 30 mai. — Le président de la Canadian Pacific Company publie le communiqué suivant :

L'étendue des pertes de vies humaines fait de cette catastrophe le désastre le plus grave qui se soit jamais produit sur le Saint-Laurent.

La grande distance à laquelle le lieu du naufrage se trouve des bureaux télégraphiques et téléphoniques les plus rapprochés rendait inévitablement la transmission des détails. On espère cependant recevoir cet après-midi le rapport du capitaine Kendall.

RAYMOND POINCARÉ

Dans la soirée, René Viviani, ministre de la marine par intérim, a adressé au premier lord de l'Amirauté britannique le télégramme suivant :

« Au nom de la marine française, j'ai l'honneur de vous prier d'agréer et de bien vouloir faire agréer par Son Excellence le président du Board of Trade les sentiments de vive affection que lui cause la terrible catastrophe survenue aux passagers et à l'équipage de l'« Empress-of-Ireland ».

RENE VIVIANI.

Le roi a adressé à la compagnie à laquelle appartenait l'« Empress-of-Ireland » un message de condoléances.

Le lord-maire a ouvert une souscription pour les survivants.

UN COMMUNIQUÉ DE LA COMPAGNIE

Londres, 30 mai. — Le président de la Canadian Pacific Company publie le communiqué suivant :

L'étendue des pertes de vies humaines fait de cette catastrophe le désastre le plus grave qui se soit jamais produit sur le Saint-Laurent.

La grande distance à laquelle le lieu du naufrage se trouve des bureaux télégraphiques et téléphoniques les plus rapprochés rendait inévitablement la transmission des détails. On espère cependant recevoir cet après-midi le rapport du capitaine Kendall.

« Les naufragés rapportent que la violence de l'explosion, causée par l'irruption de l'eau dans la chambre aux machines, fut terrible; quelques passagers furent projetés dans la mer.

« Je fus lancé à l'eau ainsi que ma femme et mon fils, raconte un des survivants, M. Lawler; mon fils fut nager, de sorte que je n'aurais pu me sauver si ce n'est par sa main; mais je ne suis pas plus à même de le soutenir et elle glissa entre mes mains ».

Le premier opérateur de la télégraphie

Les condoléances officielles

Paris, 30 mai. — Le président de la République a, au moment où il quittait Levallois-Perret, adressé au capitaine Kendall, commandant de l'« Empress-of-Ireland », un message de condoléances.

Le roi a adressé à la compagnie à laquelle appartenait l'« Empress-of-Ireland » un message de condoléances.

Le lord-maire a ouvert une souscription pour les survivants.

UN COMMUNIQUÉ DE LA COMPAGNIE

Londres, 30 mai. — Le président de la Canadian Pacific Company publie le communiqué suivant :

L'étendue des pertes de vies humaines fait de cette catastrophe le désastre le plus grave qui se soit jamais produit sur le Saint-Laurent.

La grande distance à laquelle le lieu du naufrage se trouve des bureaux télégraphiques et téléphoniques les plus rapprochés rendait inévitablement la transmission des détails. On espère cependant recevoir cet après-midi le rapport du capitaine Kendall.

RAYMOND POINCARÉ

Dans la soirée, René Viviani, ministre de la marine par intérim, a adressé au premier lord de l'Amirauté britannique le télégramme suivant :

« Au nom de la marine française, j'ai l'honneur de vous prier d'agréer et de bien vouloir faire agréer par Son Excellence le président du Board of Trade les sentiments de vive affection que lui cause la terrible catastrophe survenue aux passagers et à l'équipage de l'« Empress-of-Ireland ».

RENE VIVIANI.

Le roi a adressé à la compagnie à laquelle appartenait l'« Empress-of-Ireland » un message de condoléances.

Le lord-maire a ouvert une souscription pour les survivants.

UN COMMUNIQUÉ DE LA COMPAGNIE

Londres, 30 mai. — Le président de la Canadian Pacific Company publie le communiqué suivant :

L'étendue des pertes de vies humaines fait de cette catastrophe le désastre le plus grave qui se soit jamais produit sur le Saint-Laurent.

La grande distance à laquelle le lieu du naufrage se trouve des bureaux télégraphiques et téléphoniques les plus rapprochés rendait inévitablement la transmission des détails. On espère cependant recevoir cet après-midi le rapport du capitaine Kendall.

Le récit du médecin du bord

Londres, 30 mai. — Voici le récit du docteur Grant, le médecin en chef de l'« Empress-of-Ireland », communiqué par l'Agence Central News.

Le docteur Grant a fait de la catastrophe le récit suivant :

« Peu après avoir quitté Father-Point, le brouillard s'épaissit et le bâtiment fit route le long de la côte. Le capitaine Kendall fit donner trois coups de sirène indiquant qu'il continuait sa route. Le charbonnier répondit, mais je ne sais pas exactement ce qu'il a répondu.

« Le capitaine Kendall fit alors donner deux autres coups de sirène pour annoncer qu'il stoppait. Cependant le charbonnier continuait à approcher. Le capitaine Kendall ordonna alors de virer à toute vitesse, mais il était évident que le bâtiment allait éviter une collision et le gros coquebot fut frappé par le milieu. Tout le flanc de la chambre des machines et de la bordée tribord jusqu'à l'arrière fut arraché sur une longueur énorme. Le charbonnier fit alors machine en arrière et s'arrêta à environ un mille. En quelques minutes, l'« Empress-of-Ireland » s'inclina violemment sur tribord.

« Les officiers comprirent bien vite que le bâtiment était perdu et on essaya de mettre les canots à la mer. Le premier qu'on réussit à mettre à la mer chavira immédiatement. Plusieurs des canots qui se trouvaient à bord furent projetés par l'inclinaison du bateau sur la côte opposée, écrasant plusieurs personnes. Un des officiers a été tué de cette façon. Il n'y eut pas de décès parmi l'équipage. Le capitaine et les officiers restèrent à leur poste jusqu'à la fin. Ce ne fut pas long, puisque le bâtiment coula à environ dix-sept minutes après l'inclinaison. Un très petit nombre de passagers seulement avaient pu se munir de ceintures de sauvetage et presque tous furent projetés à la mer, n'ayant sur eux que leurs vêtements de nuit.

« L'horrible mort des passagers dans le noir des cabines

« Le « Storstad » avait mis immédiatement ses canots à la mer, mais ils furent bientôt remplis et durent s'éloigner, ne pouvant prendre plus de monde. Le capitaine et les officiers restèrent à leur poste jusqu'à la fin. Ce ne fut pas