

Mes recherches sur l'*Empress of Ireland*

John Willis

Number 114, Summer 2013

1663. Le début d'un temps nouveau

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/69453ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Willis, J. (2013). Mes recherches sur l'*Empress of Ireland*. *Cap-aux-Diamants*, (114), 43–44.

MES RECHERCHES SUR L'EMPRESS OF IRELAND

Le Musée canadien des civilisations a acquis récemment une collection d'objets provenant de l'*Empress of Ireland*. La plupart proviennent de l'épave. Plusieurs autres sont des documents qui seront classés dans nos archives. Dans certains cas, il s'agit de véritables bijoux. Cette acquisition et l'exposition qui aura lieu au printemps 2014, 100 ans après le drame, m'ont amené, avec des collègues, à entreprendre de nombreuses démarches.

L'équipe de l'exposition travaille d'arrache-pied depuis des mois. Dans un premier temps, nous commençons à faire l'inventaire de la collection près de Montréal, chez un collectionneur qui nous reçoit avec courtoisie et des espressos irréprochables. L'histoire du naufrage de l'*Empress of Ireland* a laissé des traces un peu partout au pays, au Musée maritime d'Halifax, en Colombie-Britannique (pensons à la collection Chung à l'Université de la Colombie-Britannique), dans le Bas-Saint-Laurent, bien entendu, et en Alberta. En Alberta, vous dites? Le Royal Alberta Museum (Edmonton) dispose en effet de quelques dizaines d'objets. Marion Kelch, une femme remarquable, est à l'origine de la mise sur pied d'une fondation qui a rassemblé cette collection. Sa campagne de lobbying et de sensibilisation populaire a eu pour effet d'attirer l'attention des gens de l'Ouest sur ce drame. Ainsi, la détermination d'un public motivé peut stimuler l'action des musées. Le Musée maritime du Québec (L'Islet), de son côté, possède plusieurs objets provenant de l'*Empress of Ireland*, dont une cloche de brume, un transmetteur d'ordres (connu sur le nom de Chadburns, son manufacturier) et un gouvernail fabriqué en Écosse. Deux voyages au Site historique maritime de la Pointe-

au-Père m'ont permis de me familiariser avec le plus important étalage d'objets traitant de l'*Empress of Ireland* dans un décor muséologique inspiré.

Lors de ma première visite, en octobre 2011, j'ai parcouru le site et le musée, j'ai vu le phare et l'énorme corne de brume, mais j'ai surtout regardé au loin, en direction nord-est, où a eu lieu la collision le matin du 29 mai 1914 entre le *Storstad*, un charbonnier et *The Empress of Ireland*, un paquebot du Canadian Pacific. Il faut laisser l'esprit des lieux nous habiter quand on prépare une exposition, m'a dit ma collègue Annette Viel. Évidemment, je pouvais difficilement me rendre sur les lieux de l'événement, au fond de l'eau. Mais en regardant au loin et en écoutant le chant des goélands, assis sur un banc public, j'étais capable d'imaginer ce drame qui s'est déroulé en seulement quinze minutes, près de la côte (à 6 km), loin des secours. Rappelons que les deux navires sauveteurs de Rimouski et Pointe-au-Père mettront plus d'une heure à venir en aide aux naufragés. Ils ont été, pour la plupart, secourus par les chaloupes du *Storstad* et celles de l'*Empress of Ireland*. Une heure entière dans des eaux à une température de 6°C environ, cela donne des frissons à n'importe quel observateur même un siècle plus tard.

Ma deuxième visite, celle du mois de mars 2013, se déroule par une fin d'après-midi venteuse. Les mains nues et gelées sur la caméra, j'essaie de filmer le mouvement des vagues. Le lendemain, il y a une tempête de neige (30 cm). « Ne partez pas pour Québec ce soir », me préviennent les gens de Pointe-au-Père. Je suis leur conseil et je retourne visiter le fonds *Empress of Ireland* du Service des archives de l'Université du Québec à Rimouski où je trouve toutes sortes de

choses. Le fonds documente les procédés judiciaires suivant la collision et la commission d'enquête. Il contient une mine de renseignements.

J'apprends qu'il a fallu trouver des témoins dans les mois qui ont suivi la tragédie. L'un d'entre eux, David Cadwalader, a été interviewé par un avocat de Londres. Auparavant maître de manœuvre (*quartermaster*) sur l'*Empress of Ireland*, il s'était depuis engagé dans la Royal Navy et ne pouvait se présenter en cour au Canada, car il combattait les Allemands. Trois autres hommes, tous officiers sur le *Storstad*, étaient retenus au port du Havre en décembre 1914.

La France (et le Canada) étant en guerre cette époque, de nombreux navires fournissent ce qu'il faut pour le combat dans les ports français. Il y a encombrement au port du Havre. Le *Storstad* attend son tour pour décharger sa cargaison d'automobiles, de nourriture et de vêtements et ne peut revenir à New York avant le mois de février 1915. Le vaisseau est alors en parfait état. Après la collision – dans laquelle il a sérieusement été endommagé – et son transport à Montréal où il est saisi par la justice et revendu aux enchères pour la somme de 234 000\$, le *Storstad* repart pour les cales sèches de la Davie, près de Québec. Le charbonnier est réparé au cours de l'été 1914 et à l'automne, il vogue sur d'autres mers. On trouve plusieurs témoignages sur le désastre dans ce fonds de l'UQAR, dont celui de Daniel Henry Jones, jeune matelot à bord de l'*Empress of Ireland*. Il est âgé de dix-huit ans et originaire du Pays de Galles, près de Liverpool. Presque tous les membres de l'équipage venaient de Liverpool. Le matin du 29 mai, il entend les sifflets des deux navires, peu de temps avant la collision fatale. Il monte sur

le pont et aperçoit à 100 verges à tribord le *Storstad* qui fonce sur l'*Empress*. Il court réveiller ses collègues en criant : « *All hands on deck!* ». Walter Erzinger, passager de deuxième classe d'origine suisse mais résidant à Winnipeg – il y travaille dans l'entreprise de tabac de son oncle – n'a presque pas aperçu de membres de l'équipage lors de son escalade de l'étage de sa cabine vers le haut du paquebot. Peut-être était-il trop tard? Alors que l'*Empress of Ireland* verse complètement sur son flanc droit et que le mat touche à l'eau, il entend un marin crier : « Que tout le monde fasse de son mieux pour se sauver! » (« *Everybody try his best to save himself!* »). Erzinger apporte une ceinture de sauvetage. D'autres n'y ont pas pensé. Ils devaient partager leur ceinture avec quelqu'un d'autre. M^{me} Hollies, hôtesse (*stewardess*) est réveillée par le bruit de l'eau qui coule le long des corridors. Arrivée sur le pont, avec deux autres hôtesse, elle saute à l'eau en s'agrippant à une corde fixée sur le rail par un officier. Elle est la seule à remonter à la surface. D'ailleurs, elle a été la seule hôtesse sur douze à survivre au drame. James Walker, passager en troisième classe, est réveillé lui aussi par l'eau qui atteint son lit. Dans sa cabine, ils sont quatre. Parmi eux, il y a un homme fort agité. Les deux autres dorment. Walker leur donne un coup pour les réveiller, mais il ignore si ce fut suffisant pour les faire bouger. En moins de sept minutes, il est sur le pont, où des membres de l'équipage s'affaïrent à mettre des chaloupes à l'eau. Il n'y avait, dit-il, aucun signe de panique. Pourtant, lorsqu'on lit cette petite sélection de témoignages, il est évident que dans le quart d'heure suivant l'impact l'*Empress of Ireland* est dans une situation d'urgence extrême. Les reportages dans la presse font état de gestes courageux dans une ambiance de panique. Mais ils ne mentionnent pas l'histoire d'Helena Hollies. Celle-ci devant partir bientôt sur l'*Alsatian* pour rejoindre sa demeure à Liverpool, l'avocat du CP lui demande de ne pas le dire aux autres membres de l'équipage. C'est curieux



Florence Lorraine Barbour survit au naufrage de l'*Empress of Ireland* grâce à son oncle Robert. Elle laisse derrière elle sa jeune sœur et sa mère. Florence n'avait que huit ans lors du naufrage. La famille, qui vivait à Silverton en Colombie-Britannique, était en route pour l'Angleterre. Après la mort de son mari, en 1913, M^{me} Barbour avait décidé de rentrer chez elle. La filière migratoire de l'Atlantique allait dans les deux sens. (Photo : Marie-Louise Druaz. Musée canadien des civilisations, IMG2012-0381-0003-Dm)

puisque plusieurs passagers et membres de l'équipage repartent aussi pour Liverpool, sur l'*Alsatian*, le 4 juin. Est-ce que le CP voulait conserver les informations? Comment aurait-il été possible de le faire à une époque où les journaux cherchent la nouvelle sans relâche, comme une meute de chiens courant après leur proie. Toujours est-il qu'He-

lena rentre chez elle au 10, Empire Street, West Derby Road, laissant derrière elle son histoire, dont j'ai pu trouver la trace parce que j'ai été retenu à Rimouski par une tempête de neige. J'ai été chanceux dans ma malchance. Helena le fut aussi. ■

John Willis
Musée canadien des civilisations