

QUEBEC AND  
LAKE ST. JOHN  
RAILWAY  
CANADIAN  
NORTHERN  
QUEBEC  
DIARY  
C. H. RIFF

# LE SOLEIL

ORGANE DU PARTI LIBÉRAL

DIEUX EDITIONS PARIS—MIDI ET SOIR

## LA CATASTROPHE DE CHICOUTI

Vue prise par M. J. A. Côté, photographe

La croix indique l'endroit où les cadavres du mécanicien Duquart et du serre-frein Bouchard ont été trouvés dans  
détails de la locomotive.



September 7  
1904

MARC GARNETTE  
23, RUE PERREAULT  
LEVIS, QUÉBEC  
G6V 5J4  
(418) 837-5662  
(418) 651-7849

1903, 9 février

“Après avoir rencontré le convoi venant de Chicoutimi, le convoi de Québec se trouvait à un peu près un mille de Lac Edouard lorsque les deux derniers chars (le char de malle et celui de première classe) furent rudement secoués. Le convoi marchait à bonne vitesse, et le char de malle avait glissé sur ses roues, emportant hors de la voie le char de première classe. Après l'accident, le char de malle était presque en travers de la voie, l'avant du char avait laissé presqu'entièrement les roues qui l'appuyaient, et le char était à demi renversé. Le char de malle et le char de première classe étaient restés liés ensemble. De sorte que l'avant du char était en dehors des rails, tandis que les roues arrières n'avaient point quitté les rails. Il n'y a pas eu de blessé.”

Source: Le Lac Saint-Jean, 12 février 1903.

1903, 4 juin

"Feu au Lac Saint-Jean: maisons et gare détruites: Le feu fait rage tout le long de la voie ferrée du Lac St-Jean. (...). Tout le village de Perthuis est en feu. Le moulin appartenant à M. Hérald Kennedy, de Québec, est en flamme." Voir le 5 juin pour la suite, on mentionne que la gare de Perthuis a brûlé.

Source: Le Canada (Montréal), 4 juin 1903

1904, 8 août

Déraillement sur le Grand-Nord à 6 milles de Lachute.

"Sept wagons d'un train de fret ont roulé en bas d'un remblai et sont tombés pêle-mêle dans un champ voisin. La locomotive et deux wagons sont restés sur la voie. (...). A l'endroit où est arrivé l'accident, le remblai a environ 10 pieds de hauteur. Dernièrement, on avait dû exhausser la voie avec du sable. Le nouveau remblai n'avait pas eu le temps de se tasser suffisamment. Ainsi, un wagon trop chargé a-t-il fait fléchir un des rails, de là le déraillement."

Source: Le Canada (Montréal), 10 août 1904

1905, 28 avril

"Ce matin vers 4 heures, un train de marchandises venant du Lac Saint-Jean, a déraillé près de la station de Kiskissing. Cinq wagons ont été jetés hors de la voie."

Source: Le Canada (Montréal), 29 avril 1905

1906, 29 octobre

"Dans un accident survenu sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, à cinq milles de Rivière-à-Pierre, vers 1 heure, deux employés de la ligne ont été grièvement blessés. Un convoi de marchandises était à destination de Québec lorsqu'une explosion se produisit dans la chaudière de la locomotive, le choc fut tellement violent que tous les wagons sautèrent hors de la voie et plusieurs furent endommagés. Le chauffeur maltais de Jonquière a reçu des blessures très graves: il s'est brûlé les mains, la figure, les jambes et les bras. Le conducteur du train a aussi des brûlures de moins de gravité. La nouvelle de l'accident a été télégraphiée du Lac Edouard et le train de Saint-Raymond est allé au secours du train à Rivière-à-Pierre. (...)."

Source: Le Canada (Montréal), 30 octobre 1906

1912, 17 décembre

“La gare du Québec et Lac Saint-Jean de Charlesbourg a été complètement détruite par un incendie hier soir. Les pertes ne sont pas très considérables car l’édifice n’était pas grand et n’était construit qu’en bois. (...) L’incendie ne dura pas très longtemps, la lueur se voyait à une grande distance. Le spectacle était vraiment beau vu de Québec et la foule se réunit sur les ramparts pour l’admirer. Le feu vu de loin semblait beaucoup plus considérable qu’il ne l’était en réalité, à distance, on croyait qu’un grand nombre de maisons flambaient. (...) Il est plus que probable que le feu a été mis par le poêle.”

Source: L’Action sociale (Action Catholique), 18 décembre 1912.

**MARC CARETTE**

**23, RUE PERRAULT**

**LÉVIS, QUÉBEC**

**G6V 5J4**

**(418) 837-5662**

**(418) 651-7849**

# Collision fatale

Dec 13 — 1912

Une collision fatale s'est produite hier soir, vers 6 heures, sur la voie du Québec & Lac St-Jean, à St-Ambroise de la Jeune-Lorette.

Deux convois de fret se sont frappés : le serrefrein Gonthier a été tué, tandis qu'une locomotive et deux wagons ont été renversés hors de la voie et considérablement endommagés.

Les deux convois faisaient route vers Québec à une faible distance. A la station de Lorette, le premier stoppa pour prendre de l'eau. Le second convoi continua sa route et le mécanicien s'aperçut trop tard que le premier était arrêté, pour éviter la collision.

Le second convoi frappa l'arrière du premier avec force. La locomotive et deux wagons servant au transport du charbon furent précipités hors de la voie et réduits en pièces.

Le serrefrein Gonthier tomba sous un wagon et lorsqu'on lui porta secours, il avait expiré. Le cadavre fut placé à bord du premier convoi et conduit à Québec où le coroner informé le fit transporter à la morgue.

On ne connaît pas la cause de l'accident.

L'enquête a été tenue ce matin et un verdict de mort accidentelle a été rendu.

DECEMBER 13, 1912

# Déraillement

JAN 7 — 1913

L'Action  
Sociale

Un convoi de fret du Canadian Northern a déraillé, hier matin, près de Les Ecurieuls, dans le comté de Portneuf. Six wagons ont quitté la voie et sont tombés en bas du remblai. Le serrefrein et le chauffeur ont été blessés. Le premier, qui se nomme Georges Drinkwater, a été transporté à Québec et conduit au Jeffery Hale.

L'accident a causé des dommages

---

à la voie ferrée et le trafic a été interrompu quelque temps sur la ligne.

On croit que le déraillement a été causé par le verglas qui recouvre la voie.

JANUARY 7

1913

L'Action Sociale

# Brouilllement sur la voie de Lac St-Jean

UNE LOCOMOTIVE FRAPPE UNE GROSSE PIERRE QUI OBSTACULE  
ET EST EN PARTIE DEMOLIE

L'Action Sociale

April 7 1913

Un accident qui aurait pu avoir des suites graves est arrivé ce matin à Miguik, sur la ligne du chemin de fer Québec et Lac St. Jean. Le convoi, parti de Chicoutimi hier soir et qui était dû à Québec ce matin, a frappé une énorme roche détachée d'une montagne, qui obstruait la voie. A cet endroit la voie décrit une longue courbe, au bord d'une montagne dont se détacha avant le passage du train la roche qui fut cause de l'accident. Dans cette courbe, le mécanicien ne put voir l'obstacle assez tôt pour arrêter la locomotive avant le choc. Le coup fut si violent que la locomotive sortit de la voie et tomba au bas du remblai, à demi-démolie. Le reste du convoi resta intact. Il n'y eut aucune perte de vie ni aucun ac-

cident personnel. Mais l'accident causa la désorganisation du service sur cette partie de la ligne et un retard désagréable pour les passagers du convoi de Chicoutimi. Ceux-ci ont été rendus à Québec par le convoi local de S. Raymond, envoyé à leur rescoufle et qui entra en gare, conséquemment une couple d'heures en retard.

Le train de secours a été immédiatement envoyé sur les lieux pour remettre la locomotive sur la voie et réparer les dégâts afin d'assurer la reprise de la circulation le plus tôt possible. On croit que le convoi avarié pourra être conduit à Québec cet après-midi et que la circulation sera rétablie dans le cours de la journée sur cette partie de la ligne.

April 7

1913

# Un inconnu tué par un convoy près de Valcartier

2 Juillet 1913

L'Action Social

un convoi de fret du Canadian Northern a tué un inconnu ce matin, près de la gare de Valcartier. L'accident est arrivé vers 6.30 heures.

L'individu était couché sur la voie et ne fut pas aperçu par l'ingénieur de la locomotive. Le convoi lui a broyé la tête et les deux jambes et l'a traîné sur une longueur de plus d'une demi-mille. Lorsqu'on le retira de sous les roues, il était affreusement mutilé et avait eu, en outre de fractures aux jambes, le crâne complètement ouvert.

Le corps fut transporté à la gare et mis à bord du convoi de St-Raymond qui arriva à Québec à neuf heures. Le coroner de M. Hubert Moisan l'attendait à l'arrivée ici pour le conduire à la morgue.

Le défunt est inconnu et rien n'a été trouvé dans les poches de ses habits pour permettre de l'identifier. Il paraît âgé d'une trentaine d'années et porte des salopettes. On est porté à croire que c'est un chemineau. On a trouvé sur lui un chapelet, un mouchoir et des correspondances pour le tramway de Québec, qui ne sont pas postaconnées.

Le corps est à la morgue de M. Moisan où il restera quelques jours pour attendre l'identification, si possible.

A l'heure où nous allons vous presse, la victime n'a pas encore été identifiée. Le coroner fera enquête de main matin, à 10 heures.

July 2  
1913

# Triste accident à Limoilou

## Un employé du Québec & Lac St-Jean se fait broyer une jambe et doit subir l'amputation.

July 14 1913

M. Thomas Dube, serrurier à une de la gare de Limoilou et l'on sait l'emploi de la compagnie du chemin de fer Québec et Lac St-Jean, a été ce matin, victime d'un sérieux accident au cours duquel il a vu sa jambe broyer la jambe gauche.

Le train dont est la compagnie roulait à la locomotive de Limoilou dans la direction de Québec. M. Dube voulut monter dans char à barre qui était alors tout près de la locomotive, mais par malheur, il perdit prise et tomba sur le côté, les roues de la locomotive lui poussèrent sur le pied et la jambe gauche qui ont été cassée. On renvoie aussitôt aux docteurs G. G. Turcet, de la Côte du Palais, et M. V. Boddanger, de Limoilou, pour lui donner les premiers soins.

M. Dube fut placé sur la plate-forme

Limoilou et poste des pompiers No 4 pour demander l'ambulance mais personne fut faire qu'il n'y eut pas de courant alors. On attend quelques minutes et pendant ce temps, le Dr Turcet coupe un peu au-dessous du genou la jambe de droit et renvoie la partie cassée à l'autre partie. Le blessé souffre beaucoup et comme l'ambulance tardait à arriver, il fut décidé de le transporter sur le train à vapeur pour le ramener à Québec.

On le fit transporter en voiture de la gare du Palais à l'Hôtel-Mou. L'ambulance fut ensuite à Limoilou, mais trop tard.

M. Dube est célibataire et âgé d'environ 35 ans. Il réside à Québec.

JULY 14  
1913

**DEUX CHARS TOMBENT EN  
BAS DU REMBLAI A UN MILLE  
ET DEMI DE LIMOILOU—300  
PIEDS DE VOIE FERREE BOU-  
LEVERSÉE**

Un train de marchandises du Grand Nord, venu de Montréal, s'est déraillé hier après-midi, vers 4.30 heures, à environ un mille et demi de Limoilou. C'est une roche brisée qui a été la cause de l'accident.

Deux chars lourdement chargés de marchandises ont culbuté à côté de la voie. Les autres qui suivaient ont cependant tombé en bas du remblai ; et la voie ferrée a été brisée sur une étendue d'environ trois cents pieds : rails tordus, dormants arrachés et le terrassement bouleversé.

Cet accident a retardé la circulation jusqu'à 8.15 heures.

La compagnie mit promptement à l'oeuvre une équipe d'hommes, qui travailla si bien, qu'en moins de quatre heures, tout le terrain était déblayé, et la voie refaite complètement sur une étendue de 300 pieds. C'est vraiment un tour de force.

Le convoi de passagers quittant Québec à 5.30 heures, a pu passer là à 8.15 heures.

L'Action Sociale

July 30  
1913

July 6

# Déraillement à La Tuque

7/6/1914

Un convoi de fret du Canadien-Nord a déraillé samedi soir, à quatre milles à l'est de La Tuque. Quatre wagons ont quitté la voie et sont tombés en bas du remblai. Il n'y eut aucun accident de personnes. La locomotive était en charge de l'ingénieur Plamondon. Du secours fut immédiatement demandé à Québec d'où une équipe de quinze hommes partit avec tout l'outillage nécessaire et arriva sur les lieux de l'accident vers trois heures hier matin. Les wagons ont été replacés sur la voie dans le cours de la journée et la circulation interrompue pendant quelques heures a été rétablie régulièrement dans la soirée.

JULY 6 1914

# Fatal accident sur la ligne du Québec et Lac St-Jean

~~LA LOCOMOTIVE DU CONVOI DE CHICOUTIMI TOMBÉ DANS UN RAVIN.—UN HOMME EST TUÉ ET UN AUTRE BLESSÉ MORTELLEMENT~~

L'Action Social

10 Aout 1914

Un sérieux accident qui a causé la mort d'un homme et en a blessé un autre mortellement, est arrivé la nuit dernière sur la ligne du Québec & Lac St-Jean, près du lac Gros Vison, à 25 milles de Chambord.

Le convoi qui avait quitté Chicoutimi, hier soir, passait à cet endroit où se trouve un ponceau, près du lac. Les feux de forêt avaient mis le feu au ponceau qui se trouvait environné de fumée de sorte qu'il était impossible de distinguer quoique ce soit. Le convoi ralentit sa marche et passa sur le ponceau à petite vitesse mais comme la locomotive s'y engageait le ponceau s'écroula, précipitant l'engin dans le ravin.

Les deux employés de la locomotive, le chauffeur Langlais et le mécanicien McTeer, furent victime de ce pénible accident. Langlais fut tué instantanément et McTeer eut une jambe broyée et fut mortellement

brûlé par la vapeur qui s'échappait de la locomotive renversée. On ne rapport pas d'autre accident de personnes.

Langlais et McTeer habitaient Limoilou, le premier demeurait sur la 8ème Avenue, et l'autre sur le 6ème rue. Langlais laisse une veuve et n'était marié que depuis un an.

L'état de McTeer est des plus critiques et on n'en attend que la mort. Cet accident a interrompu la circulation des trains à cet endroit où il faut faire le transfert des passagers et du fret d'une extrémité à l'autre du ponceau détruit.

Un convoi de secours est immédiatement parti de Québec pour remplacer la locomotive sur la voie et le ponceau sera reconstruit incessamment afin de permettre la reprise du service régulier. À la suite de cet accident les convois ont été aujourd'hui plusieurs heures en retard.

AUGUST 10  
1914

# Déraillement à Charlesbourg

JANVIER 15 — 1915

Un char chargé de foin, que comprenait un train de fret de la compagnie du chemin de fer Québec et Lac St-Jean, a déraillé près de la station de Charlesbourg : les dommages qui en résultent ne sont pas considérables ; il n'a été brisé qu'une vingtaine de pieds de voie ferrée. Mais les trains de passagers, dont l'un part de Québec à 9.30 heures et dont l'autre arrive en notre ville à 10.30 heures, ont été passablement retardés ; à l'heure où ils devaient passer à Charlesbourg, on n'avait pas encore terminé les réparations de la voie ; on a alors prié les passagers de changer de convoi et ceux qui étaient à bord du train parti pour Chicoutimi sont montés à bord de celui qui venait de St-Raymond, tandis que ceux qui venaient à Québec ont été transportés de Charlesbourg en cette ville par le premier des convois.

JANUARY 15

1915

# Déraillement 12/6 à Limoilou

1915 —

Un char à charbon renversé et un homme blessé

Huitre quatre et demie heures après l'après-midi, un vieux déraillement a eu lieu sur la voie du Canadian Northern, et un homme du nom de Andrew Barry a été sérieusement blessé.

Les deux chars de fret, attachés ensemble devant à Vigerfield, ont quitté la voie et sont ainsi échappés de leur attache sur la voie d'entre-voies. M. Barry, employé au port de cette session, se trouvait à l'heure où le choc en compagnie d'autrui sur le temps de se sauver, mais M. Barry fut malencontreusement éjecté du char de charbon qui violemment secouant rebondit sur la vertuile. M. Barry qui se releva à peine M. Barry fut alors les jambes brisées sous le char dans son banc-fold. Il fut emmené sur le lit de travail à 3017 le relâcher de sa position à la fin plusieurs minutes plus tard. L'appel de l'assistanat fut fait à 45 minutes.

On l'a emmené à la clinique de No. 2 à St-Jean. Il est en état de faire de tout ce qu'il peut pour aider à ses amis.

February

16

1915

AOUT 30 1915

Une collision a été produite hier soir, vers 10.30 heures, sur la ligne du Québec et Lac St-Jean, via la gare de Charlesbourg, entre le convoi de St-Raymond, dû à Québec à 11 heures, et un convoi d'excursion en destination de La Tuque. Les deux trains se sont frappés à l'entrée de la voie d'évitement de Charlesbourg, sur laquelle le convoi de La Tuque croisait de St-Raymond.

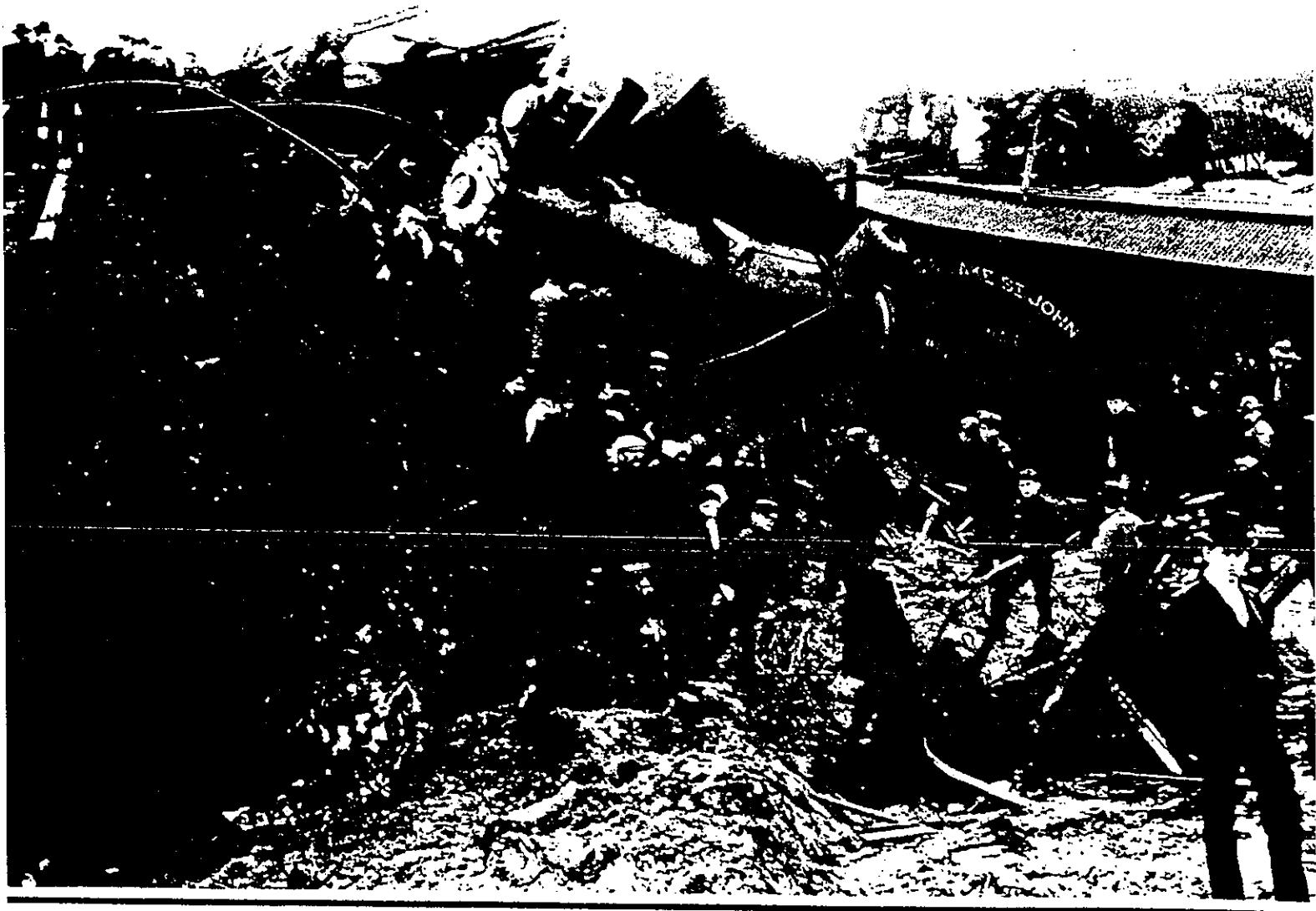
Grâce à la petite vitesse des deux convois au moment du tamponnement, la collision a eu pas de conséquences graves. Les deux locomotives seules furent sérieusement endommagées ; celle du convoi de La Tuque fut renversée hors de la voie. Il n'y eut pas d'accident de personne, mais le choc fut vivement ressenti même dans les derniers wagons des deux convois, où les passagers furent bousculés.

La compagnie du Québec et Lac St-Jean envoya promptement un convoi spécial sur les lieux de l'accident pour ramener les passagers du convoi de St-Raymond à Québec. Le convoi de La Tuque fut ramené à Québec, d'où il repartit peu après avec une nouvelle locomotive. Par suite de la diligence apportée par la compagnie, les passagers du convoi de St-Raymond n'ont été retardés que d'une heure environ et arrivaient à Québec vers minuit. La voie a été rapidement déblayée et réparée et ce matin la circulation des trains se faisait régulièrement sur cette partie de la ligne.

August 30 1915

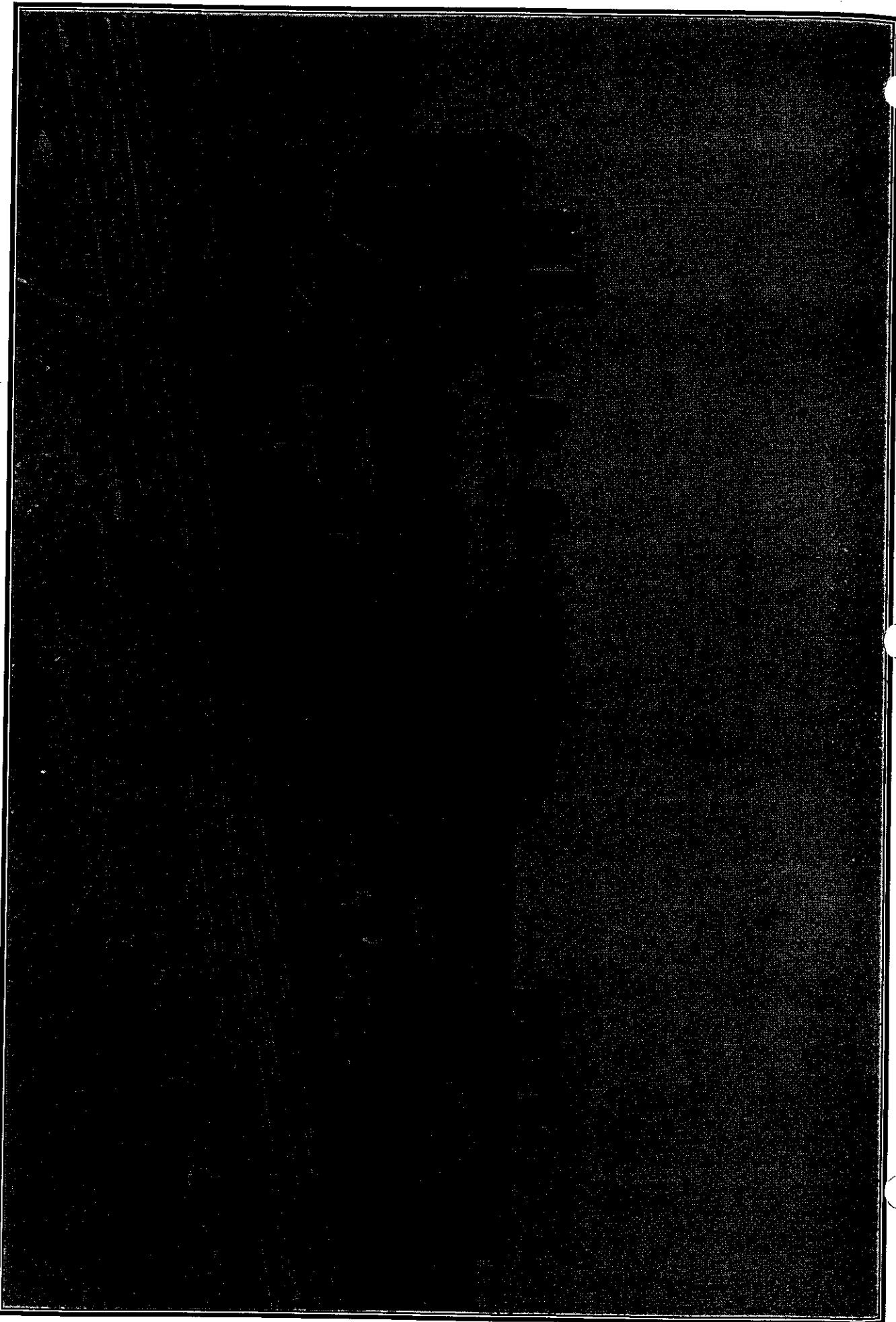


La station de chemin de fer de Roberval  
Photo : Inconnu. Cote : P547, S1, SSI, SSSI, D369, P77. Archives nationales du Québec, Québec



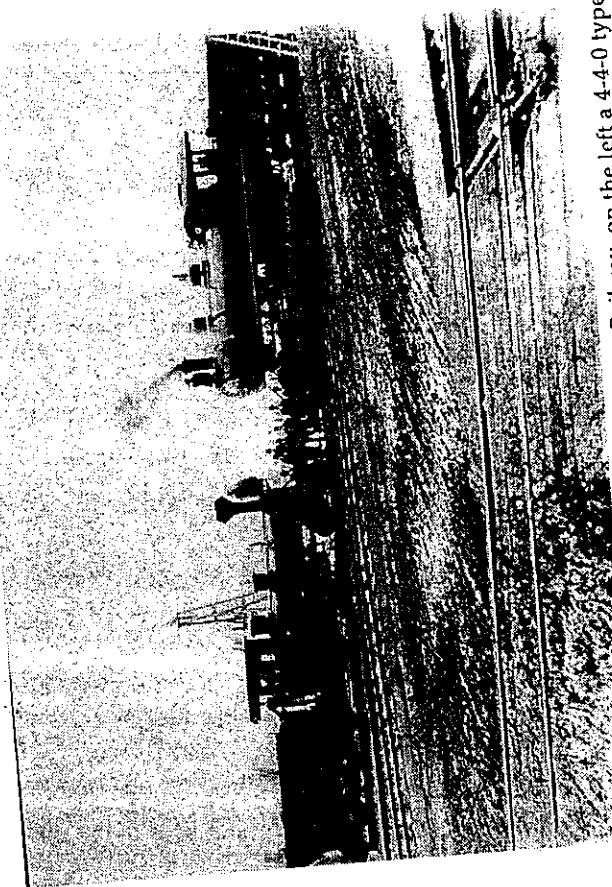


Loco CNoR 1154 – Re: CN 1154 en 1923. Le monsieur vis-à-vis la roue motrice centrale, est M. J.-Maurice Ferrier, décédé en 1939. Locomotive retirée du service en septembre 1954. Photo fournie par: M. Maurice Drolet (Coll. Claude Lavoie).

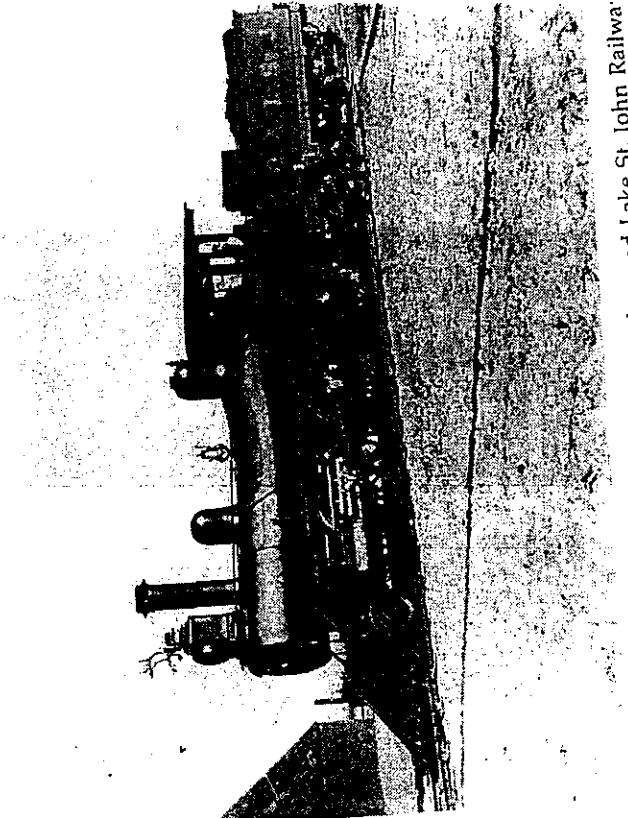




MUSÉE McCORD, MP-1985.31.94 2399



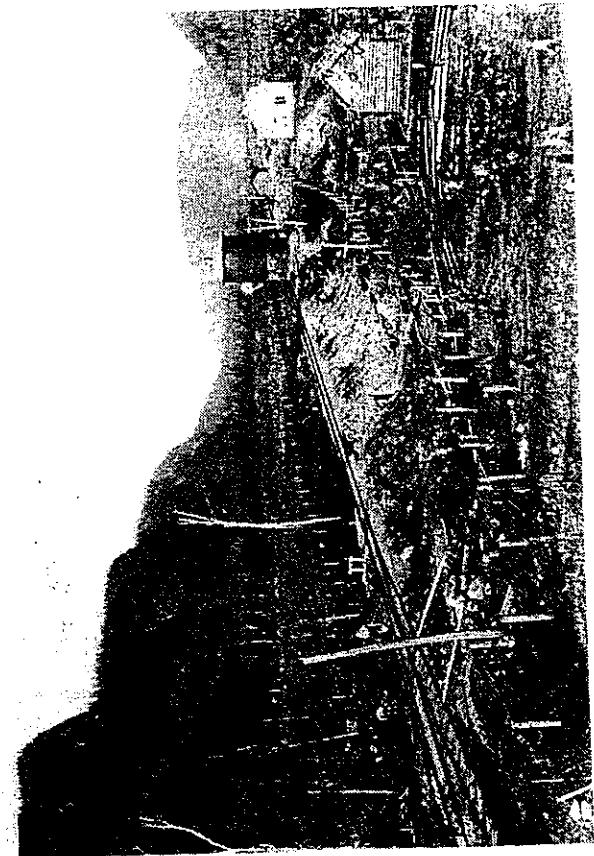
Two locomotives of the Quebec and Lake St. John Railway, on the left a 4-4-0 type  
PAC-86940-D



The steam locomotive Frank Ross of the Quebec and Lake St. John Railwa  
PAC71267-

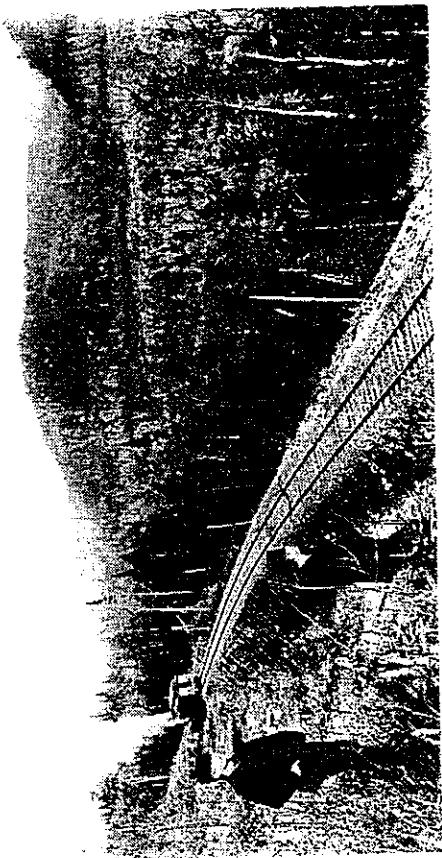
The Stanstead, Shefford and Champlain Railway, another Quebec venture, had its roots in a project discussed by inhabitants of Quebec's Eastern Townships in the 1830s Canada's first public railway, the Champlain and St. Lawrence, still under construction. They planned to build an extension of the latter railway's terminus at St. Johns through Stanstead Waterloo and Magog to the province line near Stanstead. But the Stanstead, Shefford and Champlain Railway Company was not organized until 1853. Construction finally began in 1858, and the line reached Waterloo in the summer of 1858, beginning completed sections of the line were operated beginning January 1, 1859. The first Champlain and St. Lawrence Railroad Company. The line from St. Johns entered Farnham on January 1, 1859, the SS & C itself began operating the line, having purchased rolling stock including a new locomotive known as the 'after the manager of the road.





Newly-constructed line of the Quebec and Lake St. John Railway.

PAC-284 (71267)-B



View of the Quebec and Lake St. John Railway, c. 1885.

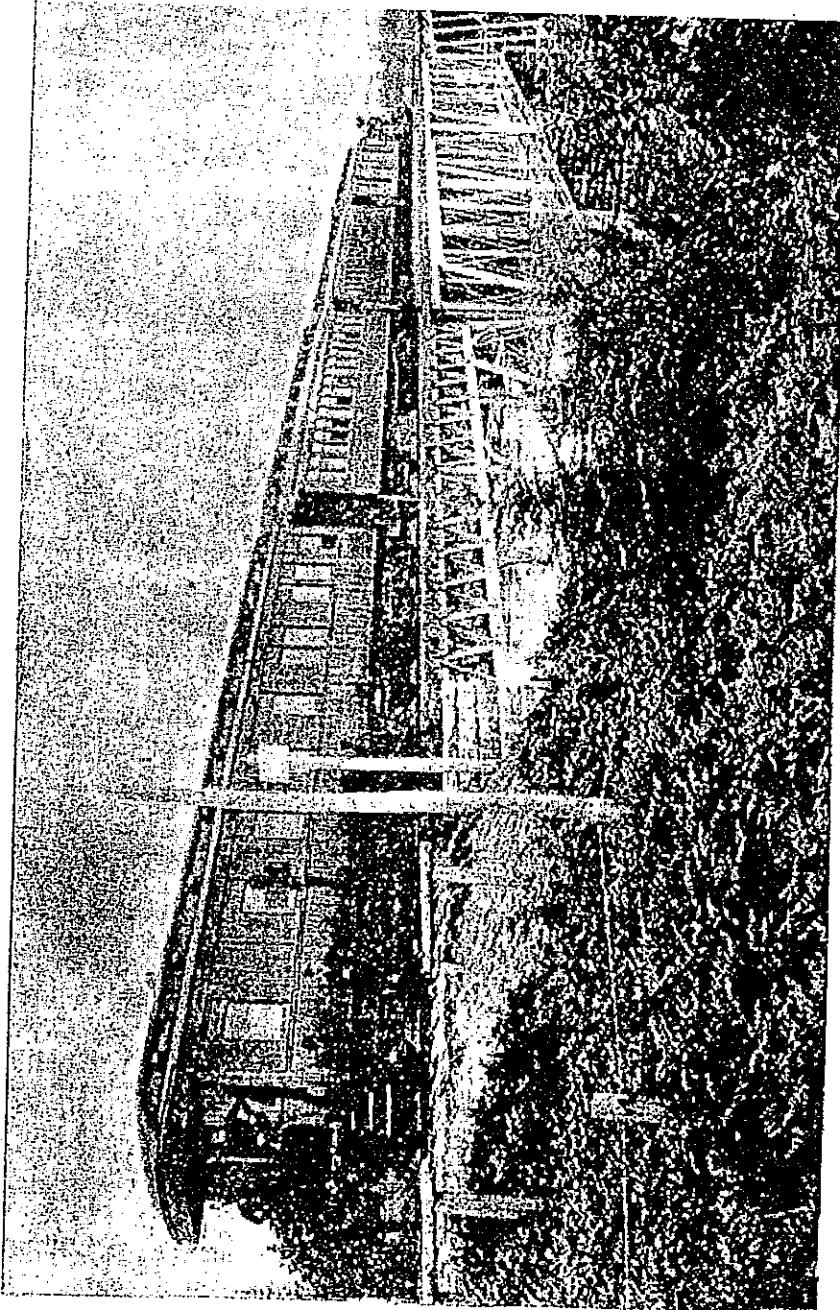
PAC-296 (71267)-B



Diamond stack locomotive the Sir A.P. Gowan of the Quebec and Lake St. John Railway.

CN

Winter scene on the Quebec and Lake St. John Railway, c. 1885. Note piles of wood  
PAC-16 (63218)-B  
for the steam locomotives.



LE PONT JACQUES CARTIER

VUES PRISES SUR LE PARCOURS DU CHEMIN DE FER DU LAC SAINT-JEAN

Photographies Liverois. - Photo-gravures Armstrong

Le manu illustré, v. 17 No 326 p 216  
2 Nov 1890



Rivière à Pierres

U.S. News & World Report, Vol. 13, No. 4, 1990  
(12 x 4 | 882)

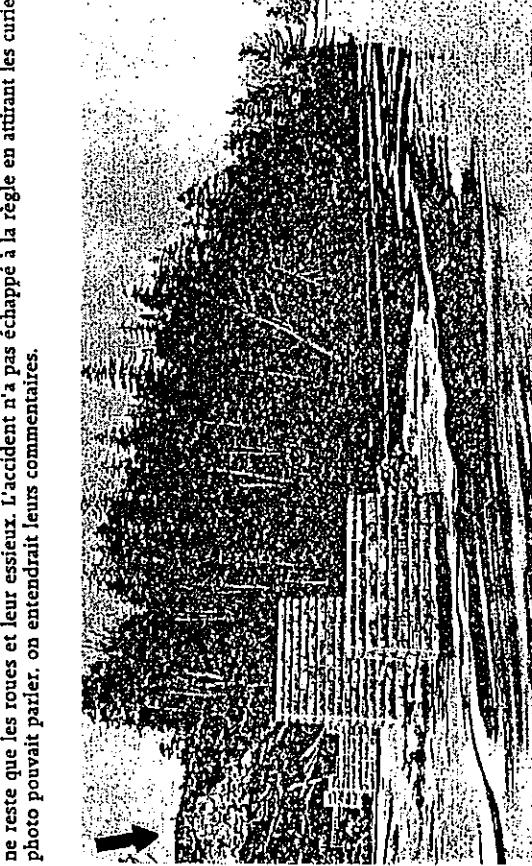
## D'autres accidents ferroviaires

Plusieurs malheureux accidents, survenus en dehors des limites de Shawinigan, ont assombri l'histoire régionale du chemin de fer Grand-Nord depuis sa mise en service à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Trois d'entre eux ont été particulièrement spectaculaires.

Le plus ancien eut lieu le 28 octobre 1897 à environ un mille de la gare de Saint-Tite, tôt dans l'après-midi. Nous en connaissons les détails par un compte rendu publié dans le quotidien *La Presse*, quelques jours plus tard.

"Un convoi de wagons de fret venant de la Rivière-à-Pierre se dirigeait vers Grand-Mère. Le terminus de la ligne. En venant de couvrir une courbe et entrant sur une section de la voie au plan incliné en descendant, le mécanicien de la locomotive, M. D. Germain, aperçut soudainement, à une certaine distance en avant, une douzaine de vaches qui barraient le passage du train. Il stoppa mais tout effort pour éviter la collision avec les animaux fut inutile. Le "box car" qui précédait l'engin fut précipité hors de la voie entraînant avec lui la locomotive et plusieurs wagons qui venaient immédiatement après. M. Germain put sauter de la locomotive et il s'en tira avec une grave blessure à une jambe. Son chauffeur, un M. Émile Perrault, qui se tenait entre le tender et l'engin n'eut par le temps d'en faire autant et il fut entraîné par la locomotive. Il fut horriblement mutilé et sa mort a dû être instantanée. Le serre-frein, un M. Piché, reçut aussi de graves blessures. Pour M. Perrault, âgé de 23 ans, il s'agissait de son dernier voyage avant de partir en vacances au cours desquelles il devait prendre épouse".

"Un convoi de wagons de fret venant de la Rivière-à-Pierre se dirigeait vers Grand-Mère. Le terminus de la ligne. En venant de couvrir une courbe et entrant sur une section de la voie au plan incliné en descendant, le mécanicien de la locomotive, M. D. Germain, aperçut soudainement, à une certaine distance en avant, une douzaine de vaches qui barraient le passage du train. Il stoppa mais tout effort pour éviter la collision avec les animaux fut inutile. Le "box car" qui précéda l'engin fut précipité hors de la voie entraînant avec lui la locomotive et plusieurs wagons qui venaient immédiatement après. M. Germain put sauter de la locomotive et il s'en tira avec une grave blessure à une jambe. Son chauffeur, un M. Émile Perrault, qui se tenait entre le tender et l'engin n'eut pas le temps d'en faire autant et il fut entraîné par la locomotive. Il fut horriblement mutilé et sa mort a dû être instantanée. Le serre-frein, un M. Piché, reçut aussi de graves blessures. Pour M. Perrault, âgé de 23 ans, il s'agissait de son dernier voyage avant de partir en vacances au cours desquelles il devait prendre épouse".

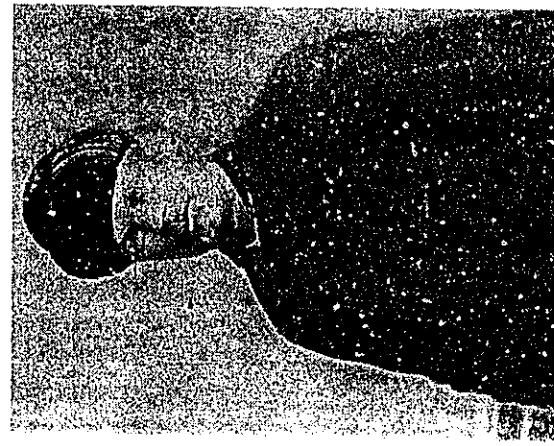


Le spectacle désolant qu'offrait le site de l'accident ferroviaire de mai 1903 au pont de Grand-Mère. La locomotive renversée. Sur les flancs de la colline, les grains répandus parmi l'amas raille et les poutres calcinées. L'incendie, qu'on s'appliqua à combattre, a déjà consommé les wagons ne reste que les roues et leurs essieux. L'accident n'a pas échappé à la règle en attirant les curieux photo pouvait parler, on entendrait leurs commentaires.

M. J.-Donat Germain, l'heureux rescapé de l'accident d'octobre 1897. Cette photo date de 1895.

M. Sam. G. St-Arnaud, le premier chef de gare du Grand-Nord à Shawinigan.

1895 - Les travaux de construction du pont ferroviaire de Grand-Mère qui devait s'écrouler 8 ans plus tard, au coin supérieur gauche, la colline représentée sur la photographie précédente. Ce pont fut construit sur la rivière Saint-Maurice par la Compagnie du Grand-Nord, reliant Grand-Mère au lac Labelle.



...mais M. Donat Germain, le père de MM. Joachim, Florent et Léo Germain, qui habita notre ville jusqu'à son décès en février 1932, à l'âge de 74 ans. Dans l'album *Shawinigan* d'autrefois (p. 90) se trouve la photographie de la jolie résidence qu'il s'était fait construire sur l'avenue Hemlock en 1906 et qu'il vendit à M. Pierre Weber en 1912. Il devint ensuite Portneuf, travaillait depuis 22 ans pour le Canadien des Cèdres. M. Germain, originaire de Maurice en 1906. C'est lui qui était aux commandes de la locomotive lors de l'inauguration de la nouvelle voie ferrée Trois-Rivières/Shawinigan en décembre 1906.

M. Thomas Boucher, dans *Mauricie d'autrefois*, nous livre les premiers éléments d'un autre accident arrivé à Grand-Mère en 1903. Il nous dit dans son récit que:

"Le dimanche matin, 3 mai 1903, la partie en bois du pont de Grand-Mère s'effondra sous le poids d'un convoi chargé de grains, causant une perte de vie. À l'instar d'un capitaine de navire, le mécanicien avait voulu sauver sa locomotive en restant dessus, autant que possible, mais il fut entraîné dans le précipice avec la rame de wagons chargés et périt.

Pour en savoir plus sur le sujet, il faut consulter l'hebdomadaire *Le Trifluvien*, dans son édition du 19 mai 1903; il nous donne sa version des faits sous le titre "Accident de chemin de fer sur le Saint-Maurice".

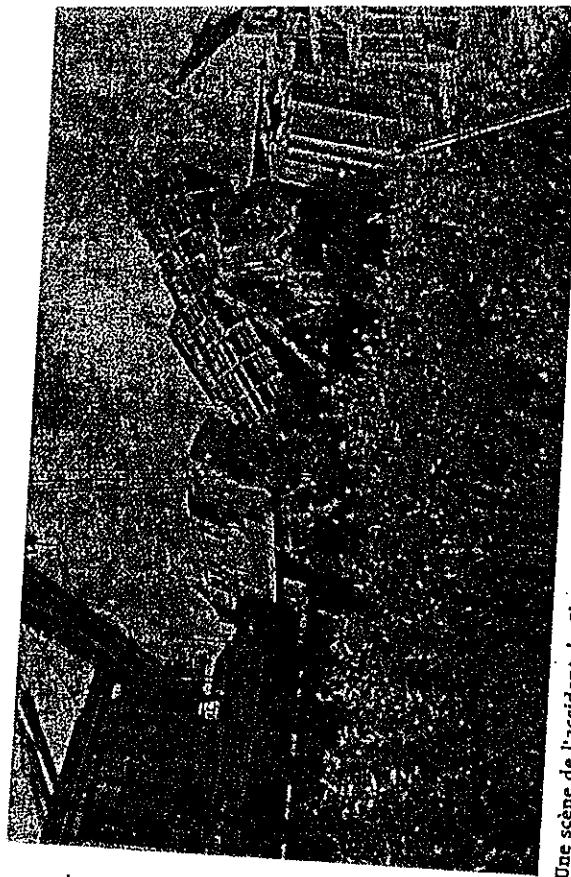
"Un bien pénible accident est arrivé dimanche à Grand-Mère. Une partie du pont sur le Saint-Maurice a été incendié et un train du Grand-Nord, comprenant une locomotive et 9 wagons chargés de grain pour Québec, a passé à travers le pont qui est un des plus grands de la compagnie. L'ingénieur mécanicien du train, un nommé O'Brien a été tué mais les autres employés ont échappé à la mort. M. Gorrie, surintendant de la compagnie a immédiatement donné des ordres pour réparer le pont. Des équipes d'hommes sont déjà à l'œuvre".

Des nouvelles plus récentes nous expliquent que ce malheur. Depuis au moins 8 jours les employés stationnaires sont en grève et ont abandonné la surveillance dans cet endroit de la ligne du Grand-Nord. Le feu a pris origine sans que personne fut là pour le contrôler, ni même pour donner l'alarme. On prétend que la circulation régulière ne pourra être rétablie que dans une quinzaine de jours".

Les réparations ont dû prendre plus de temps que prévu puisqu'un mois plus tard, au moins 8 jours les employés stationnaires sont en grève et ont abandonné la surveillance dans cet endroit de la ligne du Grand-Nord. Le feu a pris origine sans que personne fut là pour le contrôler, ni même pour donner l'alarme. On prétend que la circulation régulière ne pourra être rétablie que dans une quinzaine de jours".

Fait intéressant à souligner, le même journal dans une édition antérieure au 19 mai, livre un communiqué en provenance d'Ottawa dans lequel on déplore un grand nombre d'accidents de chemin de fer au Canada. Un autre communiqué, dans une autre édition, fait état d'un nombre important de grèves ici et là dans notre région. Il faut croire que les choses sont

! Il y avait déjà longtemps que le Grand-Nord était devenu partie intégrante National lorsque survint une catastrophe ferroviaire qui aurait pu avoir des conséquences funestes pour des employés de ce chemin de fer. C'est tôt le matin à l'heure est venu frapper l'arrière d'un autre convoi en arrêt devant la gare. Sous le choc, les deux locomotives diesel se sont cabrées en forme de V avant complètement détruits mais, fort heureusement, il n'y eut aucun blessé. Deux mécanicien et un serre-frein furent blessés légèrement. Deux



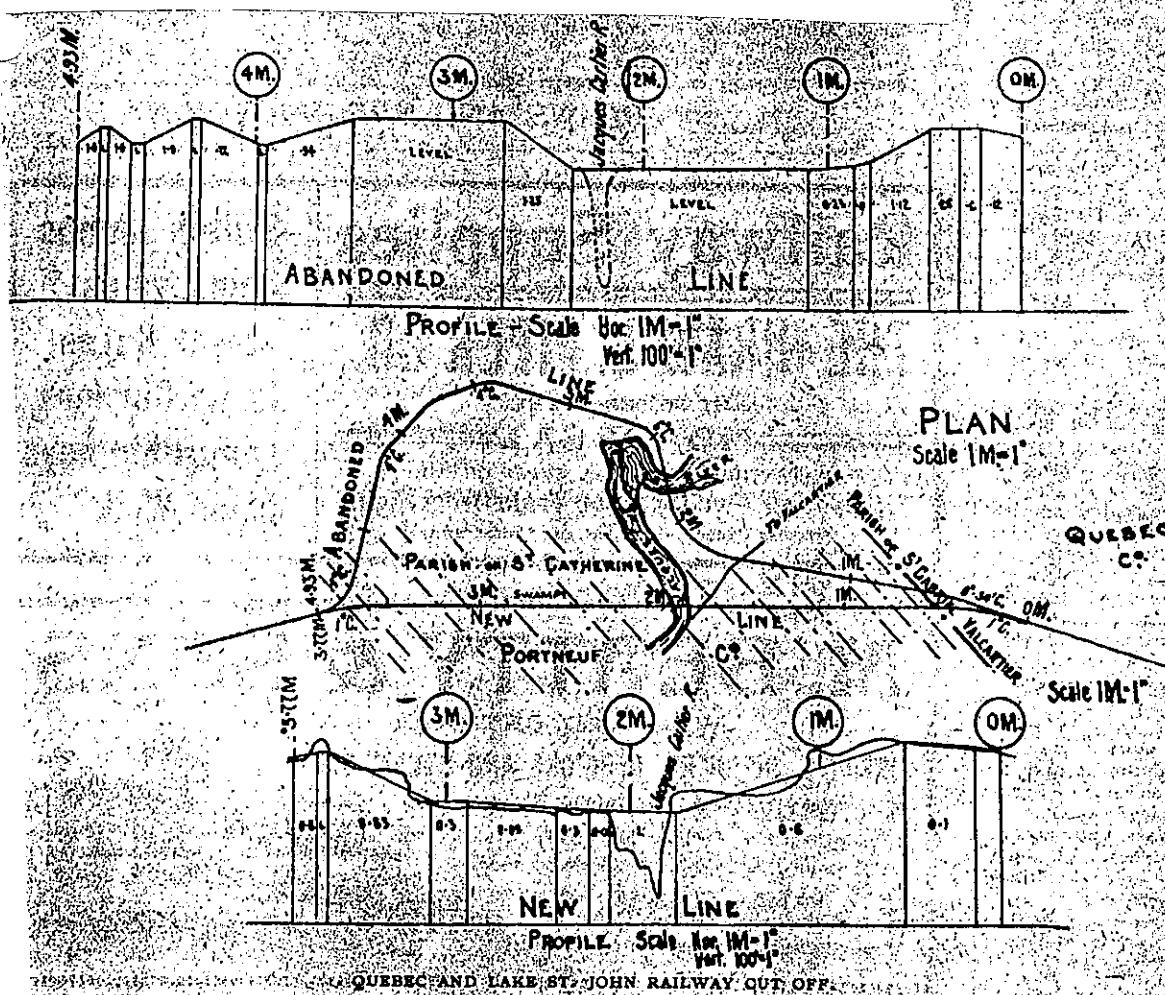
Une scène de l'accident de Charette.

**Quebec & Lake St. John Railway Cut Off.**

The illustrations on page 283 show the general details of one of the many improvements made on the Quebec and Lake St. John Ry. last year. As to why the change should be made requires no explanation, for a glance at plans and profiles shows the advantages both in alignment and grades of the new over the old line, and a shortening of 1.16 miles, suffice it to say that the immediate cause of the change was due to the enormous increase of traffic, and hence the necessity of employing heavier engines which could not be used with safety on the old bridge over the Jacques Cartier river.

The cost of the construction of a new bridge on the old site amply justified the seizure of the splendid opportunity of making so desirable a change. The new bridge is the third one to span the waters of the Jacques Cartier for the purposes of a railway, the old bridge having, in its turn taken the place of a wooden Howe truss.

The new line diverges from the old line on



AUGUST  
1904

a 1° curve, at a point 15 miles from the city of Quebec. After passing westwards through two miles of farming country, the Jacques Cartier river is crossed at a point three quarters of a mile below the old bridge. The main channel of the river at this point is about 300 ft. wide, being separated by an island 30 ft. from its eastern shore and extending about 90 ft. towards midstream. To the west of the river is a low swamp about 1,300 ft. long requiring a bank 30 ft. high at its eastern end. Westwards to the end the land is covered with bush, principally spruce, and is more or less swampy, except for about 700 ft. of sandy soil and 900 ft. of rock at the western end. The total length is 3.77 miles.

The grading was for the most part carried on simultaneously with the clearing and grubbing, as also temporary trestle and masonry. To the east of the river the heaviest work was in the cuts at the second and fourth half miles, where 34,800 and 30,500 cubic yards respectively of material, principally gravel, was excavated. This work was done by making a gullet 13 ft. wide, excavated to grade the full lengths of the cuts, and widened at the ends to admit a steam shovel. The track was then laid in readiness for a train of flat cars, to be hauled to the swamp with material and deposited by plow, as soon as the temporary trestle, extending 1,700 ft. across the river, was built. On the western side of the river the grading was principally in fill taken from the sides, except for a cut 700 ft. long which was taken to make the bank immediately adjoining its eastern end. At the western extremity of the line a rock cut completes the grading.

A temporary trestle 1,700 ft. long across the river and swamp was necessary to make the bank. The figure shows the river bents, while those in the swamps were built on sills in the ordinary way. Most of the timber for sills and caps was hewn from trees taken from the right of way, while the bracing and wallings were principally round stuff. The bents in the river were necessarily of more substantial construction, and more troublesome of erection, particularly where the current was strong and none the less easy on account of the inequality in the river bottom, necessitating the removal of heavy boulders. The bents in the river were built in pieces. The posts, being feeted with two horizontal pieces 6 ft. long and braced to the post, were placed and loaded with the heaviest boulders, then braced across as well as to the preceding bent, and finally cut off and capped. In order that there would be no interference with the building of the piers, the bents at these points were omitted and three sets of two inclined struts, 12 x 16 in., meeting at the centre and springing from the lower deck at the bents on either side of the pier location, and capped across these apices, sufficed to convey the stringers, making a span of 36 ft.

The substructure for the bridge consisted of four piers and two abutments of first class, rock-faced ashlar masonry. The figure shows the details of piers 1, 2 and 3, while 4 was on the side hill, and required no cut water. The stone was of a mixed granite formation, and was brought from a quarry opened at about a mile from the work. The courses were 18 in. in thickness, and the cut water stones on top were cut in five pieces to form part of the upper part of the pier and make a perfect bond. Portland cement mortar was used throughout. The west abutment and first three piers were founded on cemented gravel composed of pebbles and argillaceous or siliceous materials, while the fourth pier and east abutment were founded on piles. The foundations of the piers 1 and 2 were built inside coffer dams made of two rows of sheet piling 4 ft. apart, and filled in with clay. The first gave considerable trouble owing to the sudden rise of the river, which rose 6 ft. in a few hours. Pier 2 was perhaps the least trouble-

AUGUST  
1904

some, though it had the full force of the current, which was, however, previously headed off by an outside sheeting, part of which afterwards formed the outside wall of the coffer-dam to contain the puddle. Pier 4 is perhaps the most interesting of all, being 10 ft. wide at the top, in the upstream end, and decreasing down stream towards the island. A bottomless caisson was built of 22-in. by 12-in. timber, of a section to suit the river bottom, and rolled into position with a shelf on side on which boulders were loaded to sink it. It was then sheet piled with 9-in. long, flat, and grooved 1/2 in. stuff, and on being pumped proved leaky, necessitating another row of sheet piling placed 5 ft. outside and filled with puddle. It may be interesting to note that a successful method of stopping leaks under the puddle was found by removing the clay at the leaky spot to within 18 in. of the bottom, ramming it well, then loading with heavy boulders and sand, then filling, with 18 in. of clay, ramming and loading till the wall was complete. The dimensions of piers and abutments are shown on the plans, the western abutment being a wing one, the north wing being at right angles to track, while the south one follows the river. The wings are turreted on top, being rock faced on three sides. The eastern one was an ordinary "U" abutment. Pier 4 was built the same as the others on top, being 7 ft. by 15 ft. with a batter on each side of 1/2 in. to the foot. The metal of the superstructure is of rolled steel throughout, consisting of three 110 ft. spans, composing the main bridge, built exactly alike, being 107 ft. centre to centre of end pins, there being 6 panels in each 17 ft. 10 ft. from panel point to panel point, and 10 ft. centre to centre of trusses. The trusses are calculated for class 1, typical consolidation engine and tender, as specified by the Department of Railways, 1899. The eastern and western approaches are plate girder spans 40 ft. respectively, over all, the girders 8 ft. c-c of girders. The webs are 84 in. by 1/2 in.

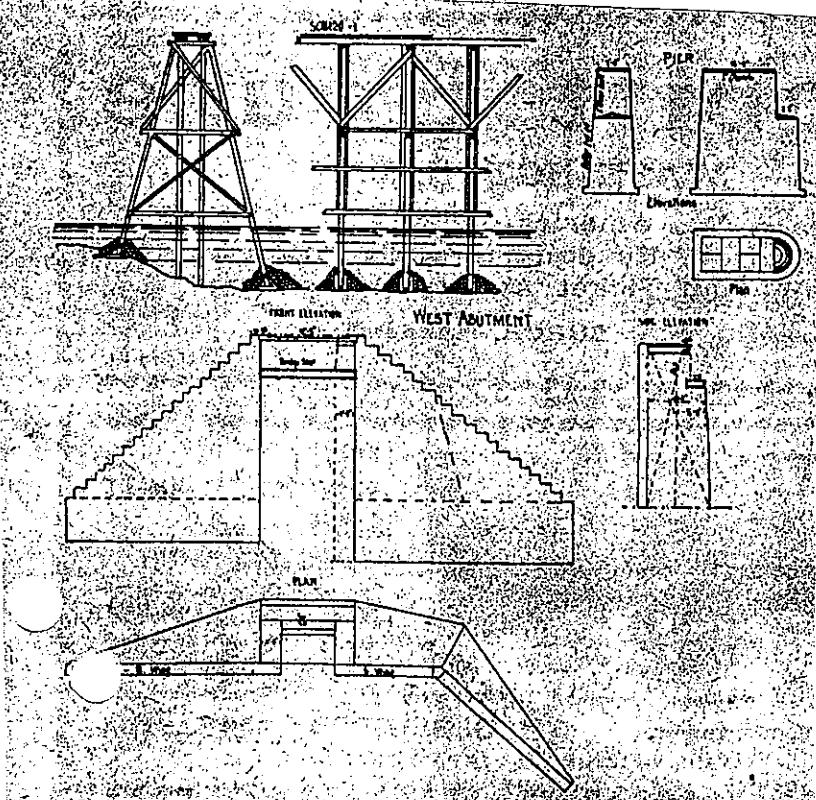
The culverts, three in number, are of the usual masonry box type. The fencing is of the anchor type, 9 strands, 4 ft. high and 12 ft. between posts, with two cross wires fastened at

the junction of the horizontal wires by clamps. The farm gates consist of a frame made of 2 in. by 4 in. timber. They are 3 ft. long and 4 ft. 6 in. high, filled up with six strands of wire and two vertical wires forming a light gate and easily handled.

The rails are of English manufacture and weigh 12 lbs to the yard. The web is 8 1/2 in. head 2 1/2 in., the base 4 1/2 in., and height of rail 4 1/2 in. The fastenings are double angle bar, with a base which rests on the tie, making a total base of 7 1/2 in. at the joint. The station, 34 ft. by 19 ft. 3 in., is a two story building, with balconied gabled windows, front and rear, and bay windows on ground floor. The entire building is surrounded by a weather shelter, the whole being of neat appearance and suited to the locality. The ground floor is partitioned to form waiting room, operator's office and baggage room, while at the rear are kitchen and parlor. The upper story is divided into five rooms, the whole forming a building convenient in the double purpose of station and agent's house. The whole work was carried out by J. Paquet, contractor, Levis, Que.—Canadian Engineer.

QUEBEC AND LAKE ST. JOHN RY. BRIDGE

LEADS LEAD LINE



August  
1904

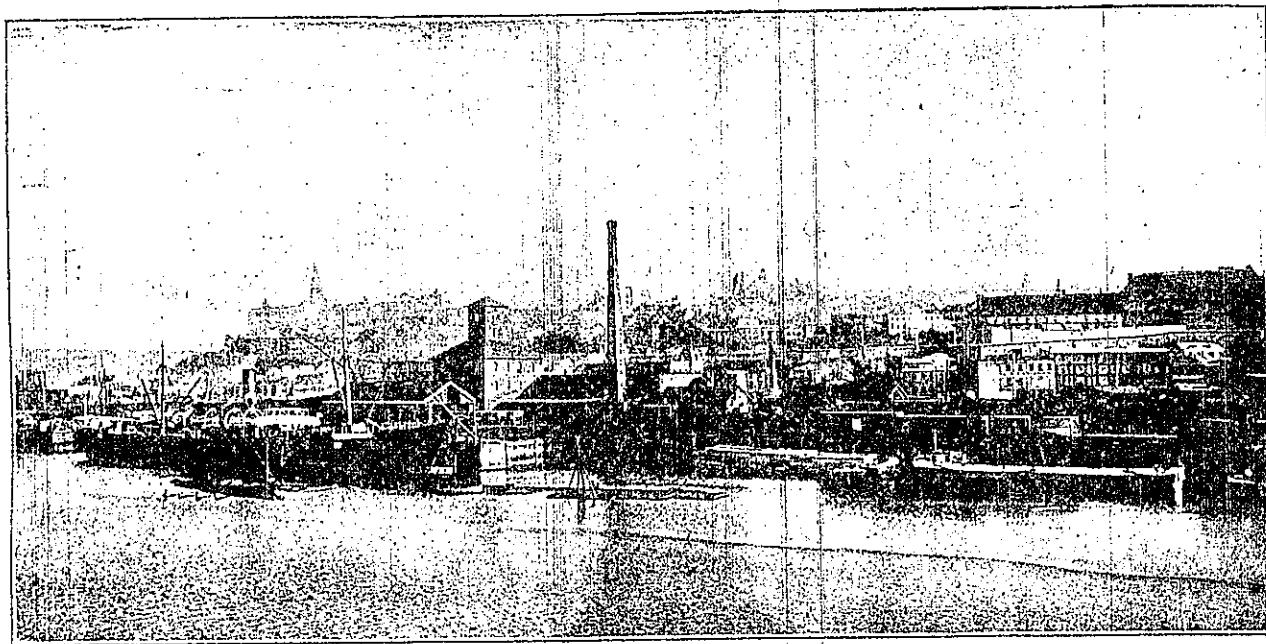
## Canadian Northern Terminals at Quebec.

The recent acquisition by the Canadian Northern Ry. interests of the control of Quebec and Lake St. John Ry. stock puts

dian Northern million bushel elevator adjoining the Custom House. On the north side of the River St. Charles, at Limopolis Jet., the company owns, within a few hundred feet of its city terminus, 53 acres of very valuable level ground, which it is intended to utilize for machine shops, car works, shunting grounds, car storage and the live stock trade. At the western end of this ground the Canadian Northern Quebec Ry.'s new line, which will be the shortest route between Quebec and Montreal, diverges, and running west reaches Cap Rouge and the northern approach to the cantilever bridge under construction across the St. Lawrence, and passing under the G.T. Pacific Ry., continues from Cap Rouge westward to Grand Mere, Shawinigan, Joliette and Montreal.

large locomotive water tanks of 40,000 galls. capacity each have been erected. The contractor was Joseph Paquet, Levis, Que., who sublet a portion to O'Brien and Fowler; the steel bridges were constructed by the Dominion Bridge Co., Lachine, Que. A. E. Doucet, Chief Engineer of the company, had general charge of construction, M. Jacquemart being resident engineer.

G. Lemoine, Vice-President of the company, occupied the chair at the public dinner with which the opening was celebrated, and referred to the absence of the President, D. B. Hanna, which was occasioned by that gentleman desiring to leave the proceedings in the hands of the old directors, who had planned and arranged for the construction of the branch. The toast list in-



CANADIAN NORTHERN QUEBEC RAILWAY TERMINALS AT QUEBEC.

The C.N.R. in possession of the best and largest terminals in the city of Quebec, and a system of docks and deep water shipping facilities which could not be duplicated without an enormous expenditure of money. The terminal property is situated in the heart of the city, near to the Chateau Frontenac, and to the residential quarter, and at the same time in proximity to the banks, wholesale houses, grain elevators and docks of the commercial section. It extends from the gas works on the River St. Charles towards the Custom House on the St. Lawrence River front, contains an area of 370,000 ft. of the most valuable property in the centre of the business portion of the city, and has a frontage of over 1,200 ft. on the Princess Louise Dock. A deep water wharf with a depth of 29 ft. at low tide covers a portion of this frontage, so that the largest ocean steamers load and unload cargoes opposite to the railway station. The rails for the eastern section of the National Transcontinental Ry. are unloaded at this dock and thence forwarded by rail to La Tuque, Hervey Jet., and other points where clearing is in progress. The rest of the wharfage of the property is covered by a new wharf which gives accommodation to propellers from the Upper Lakes, and to a great fleet of canal boats which carry pulpwood and sawn lumber to the United States. Tracks lead from the terminal property to all points on the Louise docks, the C.P.R. commercial docks, the Quebec Ter-

## Quebec and Lake St. John Ry.

The official opening of the La Tuque branch took place Nov. 30, when a special train carried a party of directors, officers, members of Parliament and business men from Quebec to the St. Maurice River Falls at La Tuque. The branch leaves the main line at La Tuque Jet., at mileage 78, a little north of Miguick station on the Batiscan River, and runs to La Tuque, the head of navigation of the St. Maurice River, 40 miles. The line crosses the Batiscan River, and runs up the Jeannotte River, one of its tributaries, thence crossing to Lake Wayagamack, and follows the discharge of that lake to the St. Maurice River at La Tuque. At the point of departure from the main line the elevation above tide water is 890 ft., the elevation of the summit is 1,186 ft., and at the terminus the height is 560 ft. The line has been constructed in a most substantial manner, the embankments being 16 ft. wide and the cuttings 22 ft., the steel bridges being built to the highest Dominion Government specifications. The maximum gradient going west is 1%, and coming east 1.25%, while the sharpest curve is 80°. The quantity of rock excavation was approximately 370,000 cubic yards, and the earth excavation approximately 1,200,000 cubic yards. The line is heavily ballasted throughout. A commodious station and freight sheds have been built at La Tuque, way stations and sec-

cluded the Provincial Government, by which the company had been liberally aided, the Q. and L. St. J. Ry. officers and directors, the Chief Engineer, the contractor, the Canadian Northern Ry. Co., which now controls the Q. & L. St. J. Ry., and the Quebec and St. Maurice Industrial Co., which is developing the resources of the district through which the branch passes.

The St. Maurice River is navigable from La Tuque southward to Grand Piles, about 70 miles; but from that point to Three Rivers, where the St. Lawrence is reached, the river is broken up by numerous rapids and falls, making navigation impossible. Several steamboats at present trade on the river, but it is intended to put on some larger ones and to develop the tourist business. The La Tuque falls are 90 ft. high, and it is estimated that from 90,000 to 100,000 h.p. can be developed by their utilization. The Quebec and St. Maurice Industrial Co. has been formed to develop the power, and has entered into a contract with the Provincial Government to expend \$500,000 upon the work within three years. A pulpwood industry has already been started and a contract has been entered into by which the railway is to receive 4,000 car-loads of freight annually at La Tuque, for nine years. The construction of the Eastern Division of the Transcontinental Ry., east and west from La Tuque, is providing considerable freight, and will do so for another couple of years. (Nov. 1907.)

Gas-Electric Motor Car for Quebec and  
Lake St. John Railway.

The Q. and L. St. J. Ry. has recently ordered from the General Electric Co., Schenectady, N.Y., a gas-electric car to be operated between Quebec and Lake St. Joseph, where the company has a summer hotel. While this will be the first of its kind in Canada, there have been several of like construction on United States lines, their peculiar field of adaptability being on branch steam lines where the volume of traffic does not warrant a frequent train service. It is stated that the total cost of operation and maintenance of these cars only runs up to from 18 to 20c. per mile.

These gas-electric cars are independent train units, self-contained in every particular. The power is derived from a gasoline engine, direct-connected to a generator in the cab of the car. This electric power is transmitted to electric

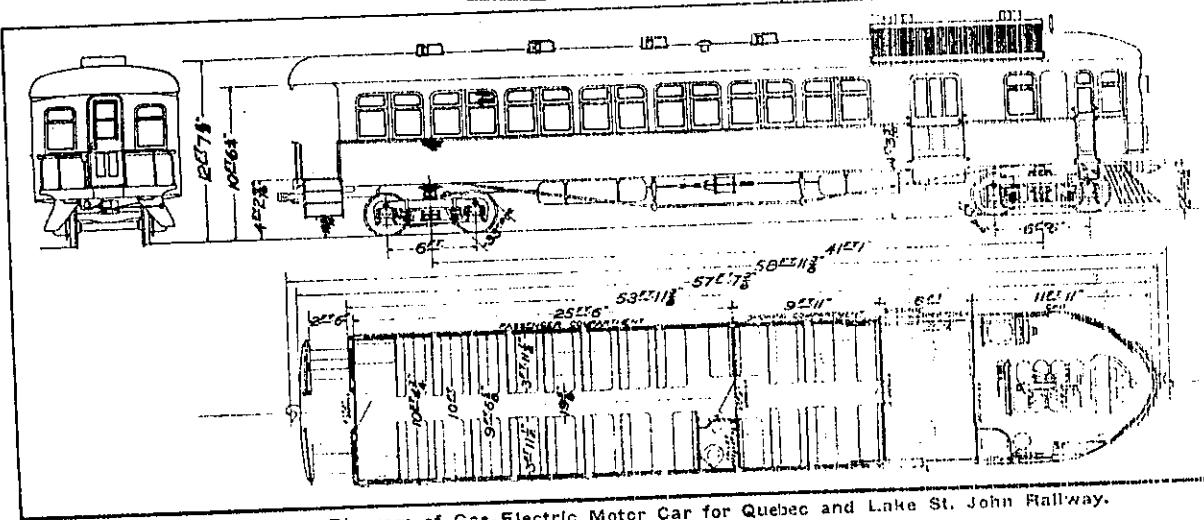


Diagram of Gas-Electric Motor Car for Quebec and Lake St. John Railway.

motors on the two axles of the truck under the cab, there being no direct mechanical drive. This truck carries from 65 to 70 per cent. of the car weight, ensuring ample adhesion. The car is operated from the forward or cab end through a controller. Motors, control and generator comprise the complete electric drive, making a simpler arrangement than a mechanical drive.

The car is divided into four compartments: passenger, smoking, baggage and cab. The general particulars are:
Length over couplers ..... 58 ft. 11 3/8 ins.
Length over platform ..... 57 ft. 7 3/8 ins.
Length, body ..... 53 ft. 11 1/4 ins.
Length, passenger compartment ..... 25 ft. 6 ins.
Length, smoking compartment ..... 9 ft. 11 ins.
Length, baggage compartment ..... 6 ft.
Length, cab ..... 11 ft. 11 ins.
Width, over all ..... 10 ft. 4 3/4 ins.
Width, inside ..... 9 ft. 6 1/2 ins.
Height, over all ..... 14 ft. 3 3/10 ins.
Height, roof ..... 12 ft. 7 1/2 ins.
Height, coupler ..... 2 ft. 10 1/2 ins.
Height, floor ..... 4 ft. 2 9/16 ins.
Wheel base, car ..... 41 ft. 1 in.
Wheel base, driving truck ..... 6 ft.
Wheel base, trailing truck ..... 6 ft.
Wheels, diameter ..... 33 ins.
Car weight ..... 40.5 tons
Seating capacity ..... 76

The car on delivery is to be run from Toronto to Trenton, Ont., out of which point it is to operate for some time prior to being sent down to the Quebec-St. Joseph service.

April 1912

## Gas Electric Car on Quebec and Lake St. John Railway.

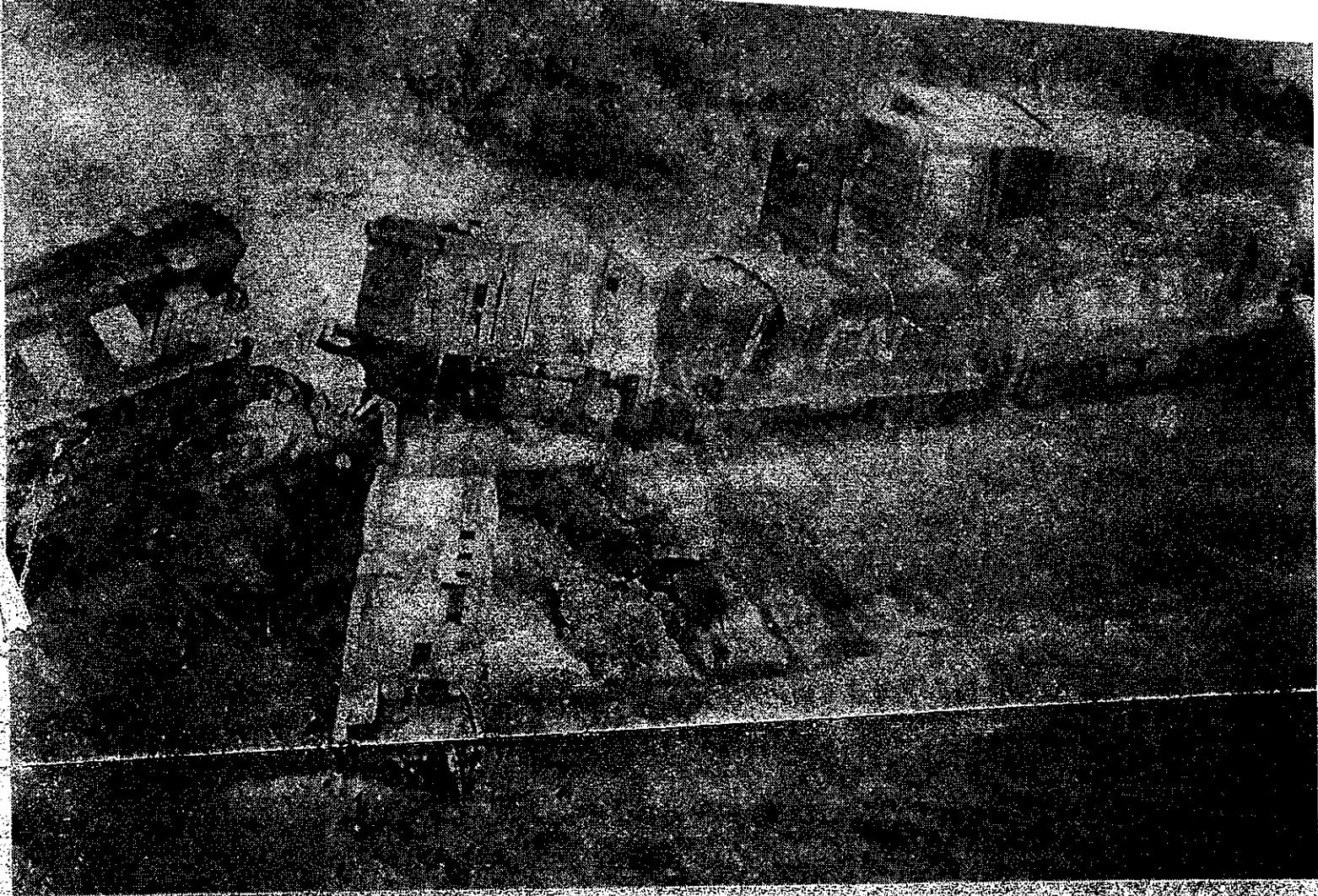
The gas electric car for the Quebec and Lake St. John Ry., described in Canadian Railway and Marine World for April and May, 1912, operated from May 1 to Oct. 1, 1912, very successfully, running between Quebec and Lake St. Joseph, 22 miles, making 4 round trips daily, a total daily distance of 175 miles. The actual operating cost was about 16c a mile, exclusive of general repairs.

The car was placed in service to provide a more frequent service and encourage suburban traffic. A considerable increase in traffic was experienced, and as last year's operation was in the nature of an experiment, it is anticipated that this year will see a much greater proportionate increase in the suburban traffic handled. The absence of smoke and cinders in its operation makes it conducive to the development of tourist traffic.

This car is self propelled by electric motors on the forward truck, receiving their energy direct from a 375 h.p. generator in the forward compartment of the car, direct connected to a 6 cylinder gas engine. The car is 54 ft. long, with a seating capacity of 76, and is capable of attaining a speed of 55 miles an hour.

July 1913

P 329



The crumpled wreckage of two freight trains derailed from their tracks after a head-on collision.

—CP

## Three killed in head-on train crash

COUTIN, Que. (CP) — The missing body of a woman, killed in a head-on collision between two CN Rail freight trains which left two other men dead, has been found, police say.

The accident occurred before dawn yesterday in a remote area of northeastern Quebec.

Identities of the three dead crewmen have not yet been released.

A Quebec provincial police spokesman said a fourth crewman is in hospital in nearby Jonquiere suffering from burns and a fractured shoulder. Four other crew men escaped the accident uninjured.

A total of four locomotives and 10 cars from the two trains were derailed in the predawn collision near Lake Bouchette, about 50 miles (80 kilometres) west

Saguenay-Lac-St-Jean region.

CN officials said the trains included cars carrying chlorine, sulphur and propane but that the potentially dangerous liquids were in cars that remained on the tracks.

Fire broke out in some of the locomotives following the collision and spread to several cars. The fire was quickly brought under control by early morning, a CN official said.

Armed forces and Quebec government helicopters and personnel aided in the rescue operation. The crash site is inaccessible by road.

The Quebec environment department also dispatched a crew to the area to ensure none of the liquids had contaminated the countryside. There are no towns nearby.

accident, which occurred on a stretch of single track, has not been determined. CN spokesman Rene Chazap said it may have been

the result of human error.

The trains that collided were the eastbound 427 from Garneau to Jonquiere, with five locomotives

and 11 freight cars, and westbound 428 from Jonquiere to Garneau, with five locomotives and 11 freight cars.

## Boy, 6, loses leg hitching on train

BUFFALO, N.Y. (AP) — A six-year-old boy trying to catch a ride on a freight train slipped and fell under the train's wheels, losing a leg, police said.

Three of the boy's friends who also were hitching yesterday on the train were not reported hurt.

The boy, Ronald Fazzio, was reported in serious condition after surgery at Erie County Medical Centre on his left leg which was crushed between the knee and thigh.

Police Lieutenant Thomas Aquilino said the boy and three other unidentified friends, ages six, 10 and 14, tried to board the train for a short ride.

He was trying to grab one of the

cars. "This train was moving quite fast, and he couldn't handle it at this size. What's a kid that age? Three feet tall? just swung him under the wheel,"

After the accident, the oldest boy ran about a block to a service station to call for medical aid and summon police, Lieut. Aquilino said.

He said his investigation turned up conflicting claims about a television report that the boy was pushed by a friend.

Lieut. Aquilino said the train did not stop and that Conrail officials were unaware of the incident.

They said there were two trains there, one moving out and one chan-