

GRAND TRUNK
THREE RIVERS
AND
ARTHABASKA
RAILWAY.

C. H. RIFF

ARTHABASKA RAILROAD.—We are glad to learn, that the contract for the branch line of railway to Arthabaska, with a terminus at Three Rivers, has been signed with the Grand Trunk Company. J. E. Tarcotte, Esq., is the contractor. The line will be surveyed and levelled immediately, so that the work may be commenced effectually in the beginning of next spring, and carried on with vigor. It is confidently expected, according to the *La Nouvelle*, that the line will be finished and opened before September 1860.—*Quebec Chronicle.*

Montreal Pilot

August 31 1858

THREE RIVERS AND ITS RAILWAY.—We extract the following from the Three Rivers special correspondence to the Montreal *Gazette* :—

"I arrived here last night in the Quebec, and after proceeding to view the ~~environs~~ of this ancient town, called at the contractor's office to get a few particulars of the progress so far made on the Three Rivers and Arthabaska Railway, which had not been noticed of late by the local journals. All the heads of the departments were over the river superintending the works. I, however, met one of the engineers, Mr. Lyon I believe, who informed me that so far ten out of the thirty-five miles have been constructed and partly ballasted; two locomotives, purchased at a late sale in Montreal, and about ten passenger cars have also been placed on the track between the river and St. Celestin, a way village. But then the road is not opened; no regular traffic has as yet and none will be taken for some months to come. The buildings near the water's edge, engine house, passenger station and freight shed, substantial brick buildings, appear to be approaching completion, and will, when the time tables are published and run to, form the nucleus of a village whose wharves will groan under the weight of the valuable produce of the opposite St. Maurice, a country as worthy of the attention of the settler or manufacturer as any of the costly government roads west on the Ottawa or the district between its head waters and the lakes. The remaining twenty-five miles between St. Celestin and Arthabaska are, I was further informed, graded and bridged, and will be ready for the rails next summer. Under the Reciprocity treaty this road will form a valuable, in fact the necessary outlet to the United States for a great part of the manufactured lumber and the iron ore and manufactures of the district."

Montreal Pilot
September 29
1860

EXPLOSION.—The *Three Rivers Inquirer* of Wednesday says: A lamentable accident occurred this morning from the explosion of the boiler of a small locomotive employed in ballasting a section of the Arthabaska Railway in the vicinity of St. Gregoire. The engineer, Archibald McKelvie of this city, has one limb so shattered that amputation is necessary; he is also badly scalded in the back. The fireman is badly burned, and some of the workmen have received slight injuries. On hearing the explosion Dr. Bourgeois hastened to the spot, and Drs. Penwick and Ogden left this morning to attend the injured.

—
July 26, 1861

8727/1861

ACCIDENT.— Vendredi matin, vers 10 heures, il est arrivé un de ces lamentables accidents qui jettent tout à coup la désolation dans plusieurs familles. La bouilloire d'une petite locomotive destinée à transporter les chars à gravoirs sur le chemin de fer d' Athabaska, a éclaté près de la station de St Grégoire et plusieurs personnes ont été plus ou moins grièvement blessées. L'ingénieur M. Archibald McKelvie, fils d'une respectable famille, de cette cité, a reçu plusieurs blessures sérieuses, et a la jambe droite tellement fracturée, que les chirurgiens ont cru devoir l'amputer de suite. Un nommé Leaven-ville, le chauffeur, a eu la jambe cassée, mais on espère le sauver, sans lui faire subir d'opération. Plusieurs autres ont été blessés mais moins sérieusement, entr'autres un ingénieur du nom de Stenton, qui, par un basse providentiel, n'a eu que la peau du crâne enlevée.

Nous espérons qu'on va immédiatement procéder à une enquête, pour rechercher la cause de cet accident et si, comme on nous en informe, il est causé par le vétusté de la machine, les autorités devront voir à ce qu'on n'en emploie plus de semblables.— *Eric Nouvelle* du 25

St Hyacinthe
August 2
1861

THE ACCIDENT ON THE ARTHABASCA RAILWAY.

—The *Three Rivers Inquirer* regrets having to record the death of young Mr. McKelvie, resulting from the injuries he received from the explosion that took place on the Three Rivers and Athabasca railway, last Wednesday. Another of the injured, a young man named Cassad a', named Légaréville, is said to be in a very precarious state, and not expected to recover; he was to have been married on the Monday following.

—
Quebec Morning Chronicle.

August 2 1861

Chemin de Fer.

Les habitants du district des Trois-Rivières viennent de présenter une requête à son Excellence la priant de vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour faire mettre le chemin de fer de Trois-Rivières à Arthabaska, en opération.

Voilà quatre mois que la voie est terminée et la compagnie du Grand Tronc néglige de la faire parcourir au grand détriment des intérêts de cette partie du pays qui pourrait profiter avantageusement de cette voie de communication.

La compagnie n'aime pas à encourir les frais dans lesquels l'administration de ce chemin l'entraînerait, mais nous savons d'un autre côté que l'on a offert à la compagnie de le courir régulièrement à la condition qu'elle fournisse deux locomotives et 24 chars. La personne qui faisait cette offre devait assurer la compagnie contre tout contretemps en fournissant des cautions suffisantes pour la due exécution de ses engagements.

Il y a en, en 1856, la même difficulté avec la compagnie pour faire opérer la partie du grand Tronc entre Québec et St. Thomas, mais l'exécutif d'alors obligea la compagnie à remplir cette condition de sa charte. Le cabinet actuel ne pourrait-il pas en faire autant pour le chemin d'Arthabaska?

L'Avenir
MARCH 5
1863

chemin de fer d'Arthabaska

Le chemin de fer de Trois-Rivières à Arthabaska est terminé depuis le commencement du mois et la voie est en parfait état. Les gares ou dépôts ont été construits d'une manière substantielle et l'on pourrait même dire avec luxe. Tous ces travaux considérables sont là, cependant, sans aucune utilité présente pour le public ou le pays, par le mauvais vouloir de la compagnie du Grand Tronc qui ne veut pas remplir cette partie de la loi qui l'oblige à équiper le chemin et à le tenir en opération.

Il nous semble que l'exécutif devrait intervenir pour forcer la compagnie à remplir cette partie de ses obligations, car enfin on ne doit pas lui permettre de se jouer du pays de cette façon après avoir exactement fait de qu'elle a reçu en s'engageant à tenir son chemin en opération.

Les habitants du district des Trois-Rivières ont droit de réclamer la mise en opération de ce chemin qu'il devra les mettre en communication directe, par voie ferrée, avec Québec, Montréal et les Etats-Unis, eux qui ont été si grandement trompés dans leur attente au sujet du chemin de fer du Nord et qui ont pour ainsi dire consenti à l'annulation de leur projet farci pour faciliter la construction du Grand Tronc.

C'est en hiver, quand la navigation du St. Laurent est fermée que le besoin d'un chemin de fer se fait sentir pour tout le district des Trois-Rivières et le désappointement est d'autant plus grand dans cette partie du pays que l'on avait bien espéré que le chemin, étant terminé, il serait mis en opération de suite.

Nous concérons facilement les répugnances de la compagnie du Grand Tronc à mettre en opération un chemin qui ne paiera pas ses frais de roulage et d'administration s'il reste sous son contrôle, mais en même temps cela ne la décharge pas de l'obligation prise vis-à-vis du pays de faire fonctionner tout son chemin, tant pour la grande ligne que pour les embranchements.

Il est un moyen pour la compagnie de se tirer d'embarras, et de n'avoir pas de défi à courir dans la mise en opération de cette partie de son chemin. Quelle l'abandonne à quelqu'un qui se chargera de le tenir en opération pendant un an, trois ou cinq ans ?

Nous sommes informé de source certaine que deux propositions de cette nature ont été faites à la compagnie et qu'elle a refusé. L'une des propositions était que la compagnie fournisse deux locomotives et un certain nombre de chars, et que la partie contractante avec la compagnie mettrait le chemin en opération à ses propres risques et périls. Nous sommes d'avis que la compagnie aurait dû accepter cette offre car si elle prend le chemin sous sa propre direction elle pourrait bien avoir autre chose à payer que de fournir simplement le fusible résultant nécessaire à sa mise en opération.

Mais le Grand Tronc s'occupe fort peu de satisfaire l'opinion publique ou les besoins de la population du pays. La compagnie refuse de remplir ses obligations dans le but probablement de se poser comme unique loix devant le parlement et de

soit toutes sans difficultés aucunes et à des conditions si faciles qu'il n'y a pas un colon dans le comté de Drummond qui ne sera pas en état d'acheter sa terre.

Il ne restera que très peu de lots à vendre samedi, dans notre comté, car les terres sont presque toutes occupées et seront acquises avant la vente publique par les occupants eux-mêmes.

Comme dans l'avion précédent, dans notre dernière feuille, le nombre des réclamations était si grand à Arthabaska que la vente n'a pu avoir lieu tel le qu'elle avait été annoncée, pour jeudi de la semaine dernière. Cependant des réclamations ne s'est terminé que samedi, tant dans la journée et la plus grande partie de ceux qui s'étaient rendus dans le but d'acheter à l'heure volontairement avant samedi. Il n'y eut que quelques lots dévendus. Le nombre de réclamations régulières dépasse quatre cents pour le comté d'Arthabaska.

g

L'Ami

December 24

1862

Chemin de Fer d'Arthabaska

Une assemblée publique a eu lieu, à Trois-Rivières, vendredi dernier, dont le but était d'adopter des moyens pour faire terminer et ouvrir au commerce le chemin de fer des Trois Rivières à Arthabaska. L'honorable J. E. Turcotte donna à l'assemblée de longs détails sur ses transactions financières avec le gouvernement et la Compagnie du Grand Tronc. Le contrat de M. Turcotte avec la Compagnie du Grand Tronc a été fait pour 351 milles de chemin, à raison de \$6 000 sterling par mille, formant en tout, \$1,038,000. La somme de \$609,000 avait été appropriée à ce chemin par le gouvernement par l'acte passé pour venir en aide au Grand Tronc.

Sur cette somme, M. Turcotte reconnaît avoir reçu celle de \$420,000 à compte sur son contrat et celle de \$55,000, en argent, du Grand Tronc, en tout, \$475,000 ; laissant une balance due sur son contrat de \$563,000.

Des discours furent prononcés par A. M. Hart, J. N. Bureau, A. L. Desaulniers, H. G. Malhiot et L. Bourdagès, Écuyers.

L. E. Gervais, Écr., présidait et Arthur Desfossés, Écr., agissait comme secrétaire.

Des résolutions furent adoptées condamnant la conduite du Grand Tronc ; déclarant que le progrès de la colonisation du St-Maurice faisait augurer un avenir plein de succès pour le chemin de fer et que le commerce qui existait, ci-devant, entre les Trois-Rivières et les townships de l'Est renoutrait par l'ouverture de cette nouvelle voie qu'il était expédié de pétitionner le gouvernement pour lui demander de forcer la compagnie à terminer le chemin, soit en retenant les subsides postaux ou par tout autre moyen qu'il jugera convenable et pour l'obliger à tenir le chemin en opération suivant la loi.

Une résolution pour faire publier les procédés dans l'*Eric Nouvelle*, l'*Inquirer*, la *Gazette de Sherbrooke*, *Guardian* et le *Défricheur* fut adoptée.

L'Avenir
April 2,
1863

Chemin d'Arthabaska.

Les habitants de la ville des Trois Rivières et des environs se sont déjà réunis, comme on a pu le voir, et ont présenté des requêtes au gouvernement pour l'engager à intervenir, dans l'intérêt public, pour faire terminer et ouvrir le chemin de fer des Trois-Rivières à Arthabaska.

Les habitants du comté d'Arthabaska devraient en faire autant afin de faire sentir à l'exécutif qu'eux aussi ont un intérêt direct à ce que la compagnie du Grand Tronc soit forcée d'accomplir cette partie de ses obligations envers le pays.

Nous avons déjà eu occasion de le dire, c'est par de semblables démonstrations de la part des habitants du comté de Montmagny que la compagnie du Grand Tronc fut forcée de mettre le chemin de fer de Québec à St. Thomas en opération, il y a quelques années.

L'époque à laquelle la compagnie s'est engagée de terminer ses travaux sur le chemin des Trois-Rivières est expirée depuis bientôt six mois et il est temps de songer à faire des démarches pour attirer l'attention des autorités sur la position dans laquelle se trouve placés ceux qui devrait retirer un avantage direct de l'ouverture de cette nouvelle voie de communication.

Non seulement les habitants des Districts des Trois-Rivières et d'Arthabaska sont intéressés dans cette entreprise mais le pays entier y a un intérêt direct pour avoir fourni une somme de \$600,000, destinée à son exécution. Ce chemin complèterait aussi la voie de communication entre les trois principales villes du Bas-Canada.

Nous espérons donc que les habitants du comté d'Arthabaska comprendront leur devoir et qu'il ne falt que la première démarche nécessaire de la part du présent du comté pour les engager à se réunir pour donner leur appui moral à ceux qui demandent l'ouverture d'un chemin prêt à fonctionner; qui ne pourra manquer de leur être utile en maintes occasions et qui facilitera le développement de leurs ressources locales.

L'Avenir

April 23,

1863

Chemin de fer d'Arthabaska.

Nous voyons par l'*Inquier* des Trois-Rivières qu'il est renieur dans cette ville que, des arrangements viennent d'être conclus avec le gouvernement pour le parachèvement du chemin de fer des Trois Rivières à Athabaska et que le cabinet est déterminé de n'accorder aucune excuse à la Compagnie du Grand-Tiers pour ne pas ouvrir ce chemin au commerce immédiatement.

Nous avons déjà dit que le chemin était terminé excepté dans une petite partie tenue incomplète à dessein. Un travail de quelques journées d'hommes, terminerait le tout.

Tel que le chemin est actuellement, il a déjà été parcouru plusieurs fois dans toute sa longueur par une locomotive qui est la propriété des constructeurs.

Le *Défricheur* a déjà sollicité l'intervention de l'exécutif pour obliger la compagnie à mettre ce chemin en opération, comme nous pensons qu'il en a le droit, et nous ne voyons pas pourquoi cette intervention n'aurait pas lieu telle qu'elle a déjà été pratiquée pour le chemin de St. Thomas, il y a quelques années.

Dans l'intérêt public, nous espérons que la nouvelle de l'*Inquier* se confirmera.

L'*Ere Nouvelle* nous apprend, depuis, que M. Fleming, ingénieur est rendu à Trois-Rivières pour s'enquérir de l'état du chemin, et du coût probable de son parachèvement.

Voilà un pas dans la bonne direction.

L'Avenir

November 5,

1863

Le Chemin d'Arthabaska.

Il paraît enfin que le chemin de fer d'Arthabaska à Trois-Rivières va être terminé et mis en opération sous peu.

La compagnie du Grand Tronc, craignant l'intervention du gouvernement pour lui forcer la main et l'obliger à exécuter les conditions posées dans l'acte du Parlement au sujet de cette partie de son chemin, vient de conclure un arrangement, à l'ainable, avec M. Turcotte. Elle lui paie ce qui lui revient sur son contrat, partie en argent et partie en bons de la compagnie.

La demande des habitants de Trois-Rivières priant le gouvernement d'intervenir, et la visite de M. Flemming ordonnée par le ministère public, auront eu un bon effet sans doute auprès de la grande compagnie qui redoute à bon droit la vigilance du gouvernement actuel.

La ville des Trois-Rivières et tout le district profiteront donc de l'entreprise en question et leurs habitants se rouverront en état de pouvoir voyager par voie ferrée en hiver surtout lorsqu'ils sont privés des avantages de la navigation.

L'Avenir
November 23,
1863

THREE RIVERS AND ARTHABASKA ROAD

(From the Quebec Mercury.)

A statement now in circulation, that the Grand Trunk Company have arranged their disputes with Mr. Turcotte, the contractor for the construction of the Three Rivers and Arthabaska Branch, promises a satisfactory termination of a very unpleasant difficulty, arising out of the negligence of the Cartier-Macdonald Administration. The construction of the branch railway was provided for by the Grand Trunk Relief Act of 1855 and 1857, £125,000 being set apart out of the First Preference Bonds to aid the work. The municipality of Three Rivers also assisted with a loan of £49,000. The obvious intent of both these forms of help was, that in conjunction with the expenditure of the Grand Trunk, they should secure the completion of the road. The city of Three Rivers, however, by a formal act of its council, rendered nugatory the provisions originally made, with the view of accomplishing this result; and the proceeds of the loan were paid to the contractor without reference to any guarantee for the completion of the road, other than that which was furnished by the law. The guarantee provided by the legislature seemed sufficient, and so it would have been, undoubtedly, had the expressed intent of successive Orders in Council been adhered to faithfully. These Orders in Council, which from time to time released portions of the two millions of preference capital, as the several works of the Company proceeded, assigned the quota designated by the law as aid towards the Three Rivers and Arthabaska Branch. As the Branch had not then been commenced, the various amounts appropriated passed under the care of the Receiver General, who thus became, in effect, trustee for the due application of the money. The extraordinary remissness of Mr. Sherwood frustrated the intentions of the legislature. The Grand Trunk, through his negligence, acquired possession of the whole balance of the preference capital, although not entitled to so much of it as belonged properly to the Arthabaska Branch, and the Coalition Government, having lost its control over the money, no longer had in its hands the means of enforcing compliance with the terms of the Relief Act. The work upon the Arthabaska Branch came to a standstill. The Grand Trunk had paid to the contractor a large amount of paper which he was unable to negotiate; and he, again, urged a claim for payment upon the Government on the ground that it was responsible for the due application of the whole £125,000.

In this position the master has stood some time. The unfinished road was all that the city of Three Rivers had to show for its investment, and all of which the province could boast as the product of £125,000 of relief. The Grand Trunk maintained the attitude of a violator of an explicit compact, entered into with the province; and the contractor remained a sufferer from embarrassments, of which the bad faith of the Company and the negligence of the Coalition Receiver General were the conjoined causes.

Tired of fruitless appeals to the Company, the Three Rivers people have twice addressed themselves to the present Government, for the purpose of securing, if possible, the completion of the branch. By deputation and otherwise, they have contended that the Cartier-Macdonald Administration virtually made the province responsible for the completion of the road; adducing, in support of this opinion, the terms of an Order in Council—which certainly invest it with plausibility—and also the apparent meaning of the entire arrangement, as contemplated

Toronto Globe

November 24, 1863

Grand Tronc.

Les convois du Grand Tronc partent actuellement de Montréal pour Richmond et Portland à 8 heures du matin et à 2 heures de l'après midi, s'arrêtant à toutes les stations.

De Montréal pour Richmond, Trois Rivières, Québec et Portland à 10 heures du soir, s'arrêtant aux principales stations.

De Québec pour Richmond à 9.30 heures du matin, s'arrêtant à toutes les stations.

De Québec pour Trois Rivières, Richmond, Portland et Montréal à 7.30 heures du soir.

De Québec pour la Rivière du Loup, en bas, à 10 heures du matin.

De la Rivière du Loup pour Québec à 8.35 heures de l'après midi.

De Richmond pour Montréal à 2 heures et 9.40 du matin et à 3 heures de l'après midi.

Les convois sur la branche d'Arthabaska à Trois-Rivières feront le trajet comme suit :

DEPARTS

Arthabaska;	.....	7.00 a m
Coupe de Walker,	.....	7.20 a m
Bustrode,	.....	7.44 a m
Aston,	.....	8.12 a m
St. Célestin,	.....	8.40 a m
St. Grégoire	.....	9.04 a m
Trois-Rivières, (arrivée),	.....	9.24 a m

DEPART.

Trois-Rivières.....	.....	5.00 p m
St. Grégoire,.....	.....	5.20 p m
St. Célestin,.....	.....	5.44 p m
Aston,.....	.....	6.12 p m
Bustrode,.....	.....	6.40 p m
Coupe de Walker,.....	.....	7.04 p m
Arthabaska, (arrivée)	.....	7.24 p m

L'Avenir
December 14,
1864

Les Embarras du Grand Tronc.

Le grand tronc q fort à faire avec l'immense quantité de neige qui nous est tombée depuis le commencement du mois. La semaine dernière, nous avons eu deux grandes tempêtes, la première, mardi, la seconde, jeudi. Tous les convois étaient en retard mercredi, jeudi et vendredi. Ce n'est que samedi qu'ils ont pu reprendre le terrain perdu.

Sur la voie d'Arthabaska à Trois-Rivières, le convoi qui est descendu mercredi s'est rendu avec peine et misère dans le cours de la journée, mais il n'a pu remonter à Arthabaska de la semaine. Nous doutons même qu'il soit remonté à l'heure qu'il est, après huit jours d'absence. Les malles ont été expédiées par des voitures sur l'ancien chemin d'hiver, vendredi et samedi, entre Arthabaska et Trois Rivières.

Beaucoup de voyageurs des Trois-Rivières ont été arrêtés, à Arthabaska, pendant plusieurs jours, sur leur voyage de retour.

La plus part d'entre eux étaient des hommes d'affaires auxquels ce contretemps faisait éprouver un grand désappointement. Ils étaient d'autant plus contrariés qu'ils ne pouvaient obtenir aucun renseignement de la compagnie du Grand Tronc sur les progrès que l'on accomplissait pour déblayer la route.

Un bon nombre prit le parti de se rendre en cariole, samedi et dimanche.

La compagnie ne paraît pas se déranger beaucoup pour servir le public du district de Trois-Rivières. Il n'y a qu'une seule locomotive sur cette voie, d'une faiblesse telle qu'elle ne peut enlever la neige.

Un autre embarras vient du manque d'eau sur la route du Grand Tronc. Samedi, un convoi a été retardé de deux heures, à Stanfold, faute d'eau. Il fallut faire fondre la neige pour remplir les chaudières de deux locomotives.

L'Avenir

February 21,

1866