MAGDALENE RIVER RAILWAY

The Magdalene River Ry. was originally projected in 1907, when the Quebec Legislature incorporated the company to build a railway from near Cap a la Ours to the Little Falls of the Magdalene River, and thence to a connection with the Atlantic, Quebec & Western Ry.'s projected inland extension. In 1916 the legislature passed an act confirming the original charter powers. The legislature last session authorized the company to build a line from the prevailing authorized line to the Great Falls on the Magdalene River, and by the valley of the Dartmouth River to deep water in Gaspe Basin, and to connect there with the Atlantic, Quebec & Western Ry. This line of railway need not be completed until 1929, and in connection with its completion, is authorized to operate its line on all wharves, piers or other constructions to deep water in Gaspe Basin, and to build and maintain, if necessary, its own wharves, piers and deep water facilities. The provisional directors were: C. W. Mullin, S. H. Boardman, Bangor, Me.; T. B. Lanning, Boston, Mass.; J. O. Drouin, E. Brassard, Montreal. The notices in connection with the recent application were signed by F. Murphy, New Carlisle, Que., as Secretary of the company. (Jan., p. 12.)

JUNE 1918

Magdalen River Ry.—The Quebec Legislature is being asked to authorize the company to change the location of a portion of its projected railway, as follows:—Starting from lot no. 37 of Saint-Maxime-du-Mont Louis for about 4,000 ft., about 2,500 ft. being in the Magdalen River Seigniory, but not approaching the east bank of the Magdalen River nearer than 350 ft. The company is authorized to build a line along the Magdalen River valley to Little Falls, thence southerly and westerly to connect with the Atlantic, Quebec and Western Ry., and the Canada and Gulf Terminal Ry. at Gaspe, or any other point on either or both railways, and also has the power, if the railway is built to Gaspe, to build wharves, docks and other deep water terminals. F. Murphy, New Carlisle, Que., and Quebec, is Secretary. (Mar., 1918, pg. 98.)

February 1919 p 79.

Magdalene River Valley Ry.—In order to allow of the reduction of the gradient on the location of the present projected line of this railway on lot 37 of St. Maxime in Mount Louis, the Quebec Legislature is being asked to authorize a change of location on about 4,500 ft., of which 2,800 ft. are in the Magdalene River Selection, northly to a location at least 350 ft. from the east bank of the Magdalene River. (Rep., pg. 79.)

MARCH 1919

Banque d'images du Centre d'archives

- Tags

Browse : | - Forestry
Search:
OK

Images from the gallery related tag industry

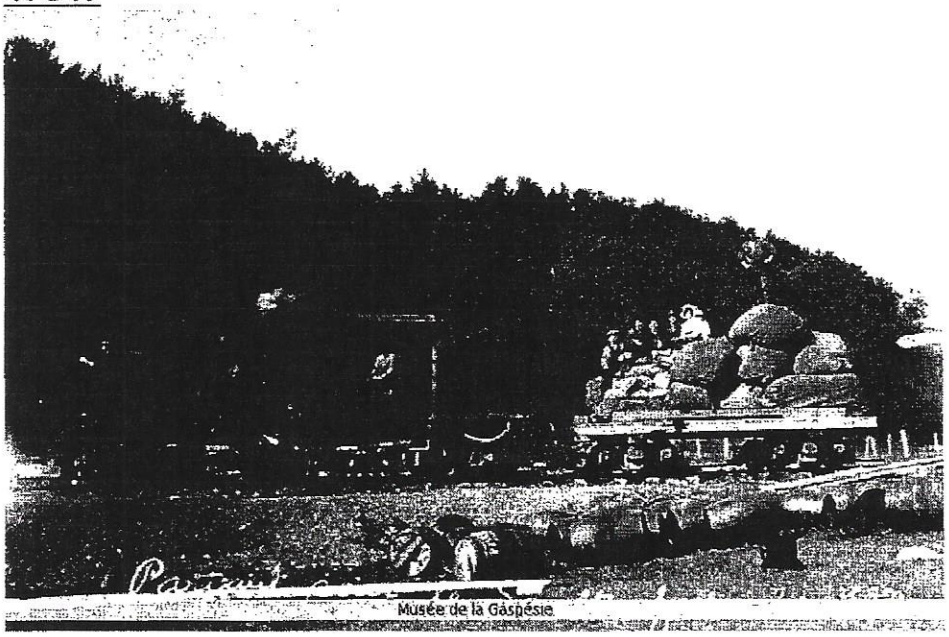
Tools

Tools

- View Slideshow

Home / Forestry / Railroad - Plant Grand Sault

Image 12 | 47
<< <> >>



Tags

- 192-
- wood
- railway
- company
- Cotnoirs
- economy
- Plant Fund of Grand Falls from Rivière-la-Madeleine
- Forestry
- industrialization
- industry
- locomotive
- Madeleine
- mill
- MRC Haute-Gaspésie
- negative
- Pulp and paper

- pulp
- Rivière-la-Madeleine
- Rivière-Madeleine
- train
- transport
- land transportation
- factory

Description

. 7 July 1920. - Photography representing the train carrying goods for the factory of the Great Falls of Rivière-la-Madeleine According to historian Jean-Marie Pallu, the photograph was taken by Dr. Cotnoirs. Mandatory Reference: Museum Gaspésie. P33 Fund of the Grand Falls mill in Rivière Madeleine. P33 / 2/10. For more information: PLAMONDON Marcel csc. "Historical Notes on the parish Ste-Marie-Madeleine Madeleine". Madeleine, sd, 144 pages. ROY. Jean-Louis. "The plant in Grand Falls, unalterable disappointment." Gaspésie Review, September 1983, Vol. XXI, No. 3 (83), p. 8-15. Irenaeus Richard, "A dream aborted (The company Madeleine)", Revue d'histoire de la Gaspésie, 1964, no. 6, p. 73. Sébastien Lévesque, "Electrification of Riviere-Madeleine, an industrial question?" Gaspésie Magazine, Fall 2008, p. 22-25.

Statistics

- Dimensions: 879 x 588
- Visited: 2422 times
- Posted on: Friday, January 16, 2015
- Added by: Archivist
- Created on: /

Loco Riv. Madeleine, Lieu inconnu

Histoire de la Gaspésie

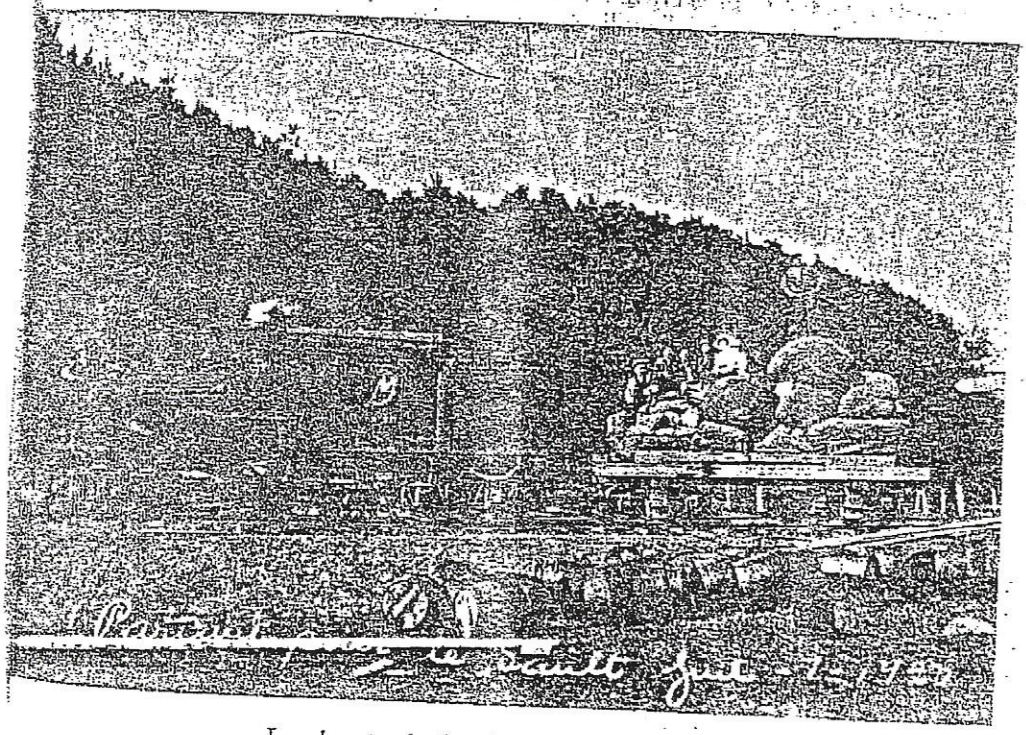
Un Rêve avorté

1963-64

L'entreprise de la Madeleine

1915 - 1929

par Irénée Richard

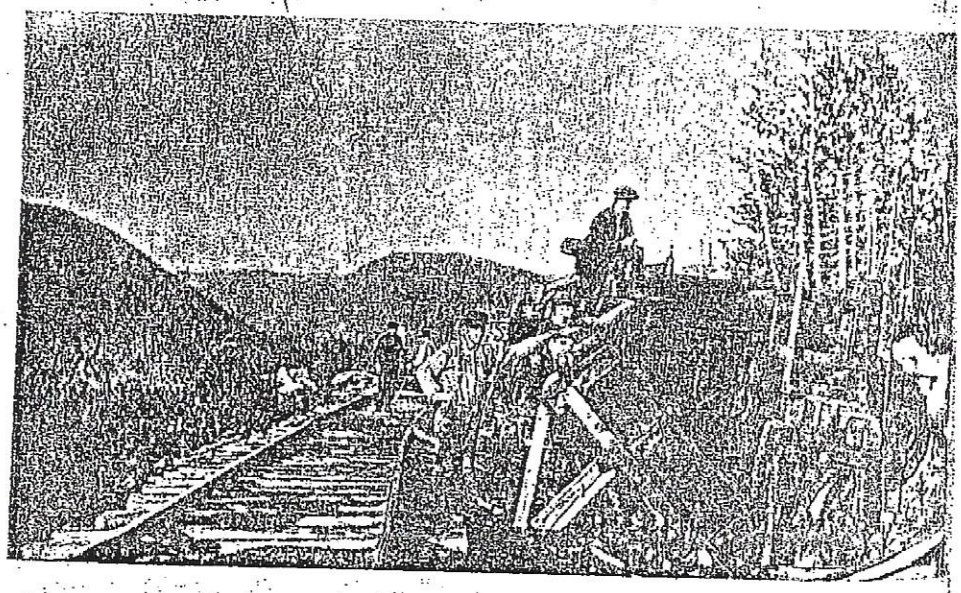


Le chemin de fer du Grand-Sault.

La Gaspésie a connu d'autres rêves que les visions poétiques inspirées par ses paysages. Bien avant la prospection du sous-sol à Murdochville, l'exploitation du bois dans la région de Rivière-Madeleine avait donné naissance à un immense espoir et laissé croire à l'épanouissement prochain d'un paradis économique sur la rive nord de la Péninsule. Ainsi ce paradis, comme tous les paradis de la terre, ne devait pas survivre longtemps. Un témoin de ces années d'euphorie nous raconte ses souvenirs.

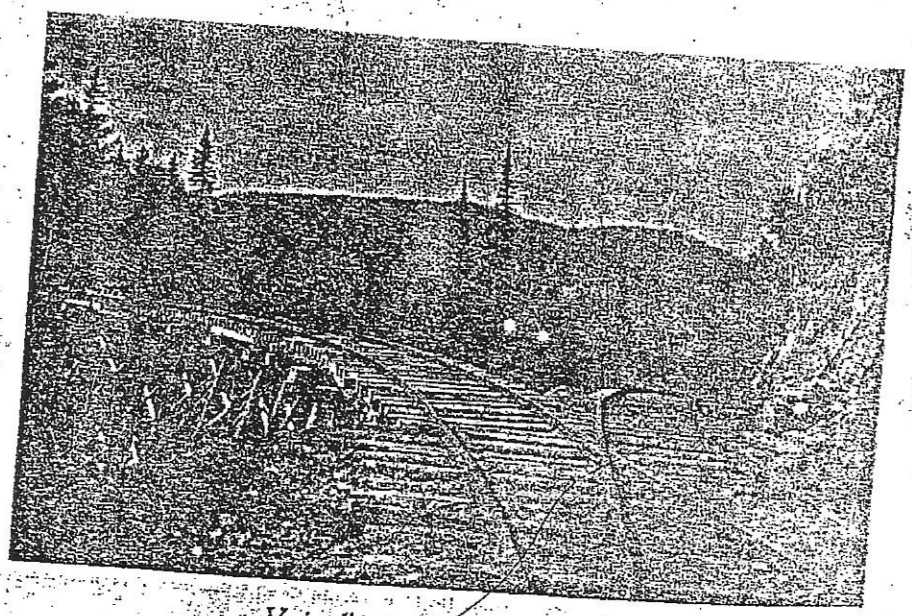
Histoire de la Gaspie.

Au printemps de 1918, recommença le transport de machinerie lourde et l'on vit apparaître une locomotive démontée, une bouilloire géante pour le moulin à scie, des tambours écorceurs de 12' de diamètre, des tuyaux de canal d'amené de 10' de diamètre, des meules pour moudre le bois, des wagons plate-forme et un supplément de roues de wagon avec les accessoires pour la confection sur place de wagons additionnels. Le quai ne pouvait pas accommoder des bateaux à fort tirant d'eau, mais les goélettes à fond plat y accostaient dans le beau temps, à marée haute seulement. Plus souvent elles s'ancraient dans la rivière et le transbordement se faisait sur des chalands. Lorsque la locomotive fut assemblée, elle s'avéra fort utile pour le transport des matériaux dans la construction de la voie et pour déplacer des pièces de machinerie qui commençaient à encombrer les abords du quai et de la gare. Malgré que tout allât pour le mieux, il se produisit quand même quelques petits incidents fâcheux. Un dimanche après-midi, pour libérer les abords de la gare, on attacha à la locomotive une quinzaine de paires de roues de wagon pour aller les placer à un endroit moins incommodant qui se trouvait au sommet d'une élévation longue d'environ trois quart de mille. Juste au point d'atteindre la tête de l'élévation, la chaîne d'accouplement cassa et les roues roulèrent en sens inverse et gagnèrent une vitesse qu'elles n'avaient jamais connues pour venir se fracasser à l'endroit du départ. Cet incident donna lieu à toutes sortes de commentaires, particulièrement de la part des fervents du respect du jour du Seigneur.



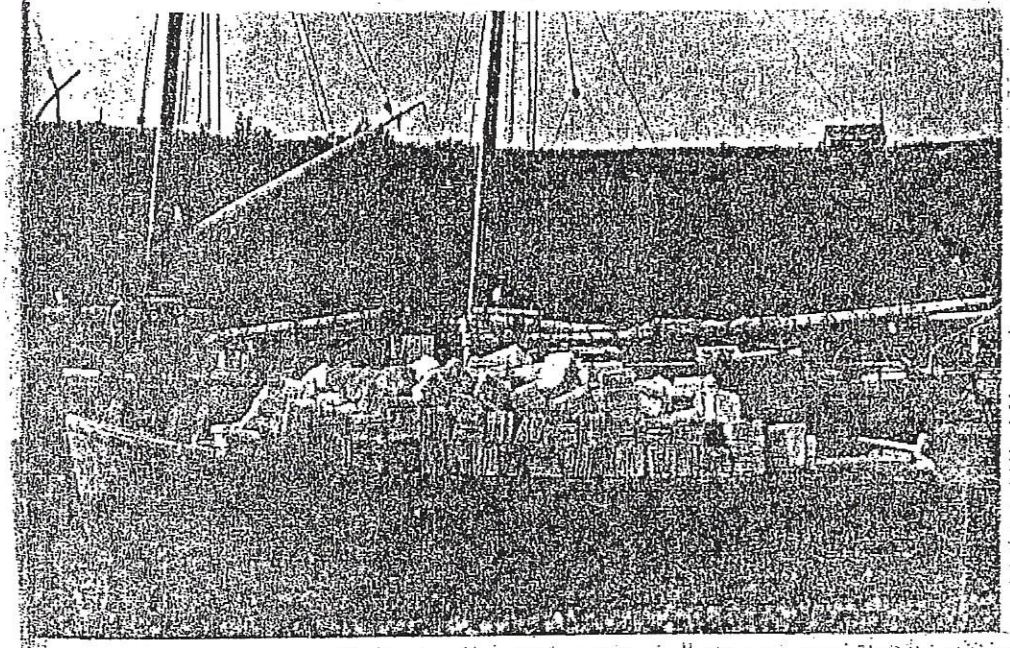
Déraillement de la locomotive

Une limite bien boisée de 550 m.c., un potentiel d'énergie électrique de 20,000 c.v. étaient des ressources naturelles de Rivière-Madeleine qu'on entreprenait d'exploiter et de développer au printemps de 1917. La partie inférieure de la rivière était une possession seigneuriale, ceci constituait un obstacle défavorable à tout projet de développement économique pour la région. Durant les années 1915 et 1916, des études et relevés avaient été faits par l'ingénieur W.G. Hill pour le compte de Chs. W. Mullen, ingénieur civil et industriel de Bangor, Maine. Mullen forma une compagnie sous le nom de Great Eastern Paper Co. Limited et mit en oeuvre un projet de grande envergure pour l'exploitation de ces ressources si prometteuses. Vers le 15 mai 1917, un bateau apportait des provisions et de l'outillage qui comprenait: des pics, des pioches, des pelles, des pelles à chevaux, des brouettes, des pinces, des godendards, des masses, des drilles et de la dynamite. Un fait extraordinaire coïncidait ce jour-là avec l'arrivée du premier matériel. - Une banquise d'environ 10 milles de long et de 3 à 4 milles de large était à la dérive dans le golfe et se trouvait en face de Rivière-Madeleine lorsque le bateau arriva - et il dut prolonger sa course jusqu'à mi-chemin de Grande-Vallée pour contourner cette banquise et revenir à l'anse en longeant la côte de très près. Au dire des survivants de l'époque, semblables glaciers n'avaient jamais été vus à ce temps de l'année - l'événement ne s'est pas reproduit depuis ce temps-là.



Voie d'évitement au Petit-Sault

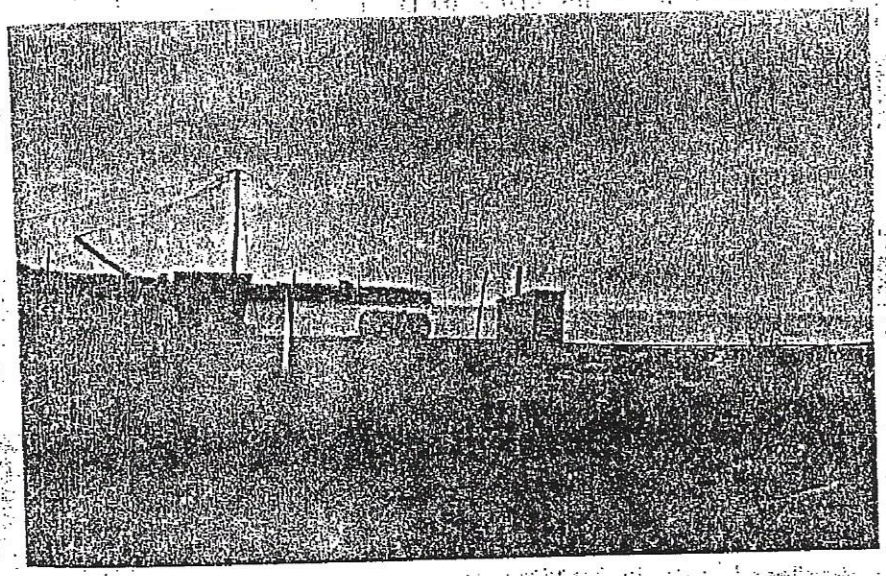
La locomotive était chauffée au bois, lequel était [illegible] une coupe de bois commercial et ceci requérait une équipe de bûcherons assez importante. Aussi cet automne-là, on commença à faire couper du bois pour alimenter les moulins et un contrat de cinq millions de pieds fut accordé à Germain Leclerc, de Ste-Anne-des-Monts. Les régions d'alentour bénéficièrent largement de ce chantier qui offrait des revenus supérieurs à ceux qui se touchaient dans les autres chantiers. - Ici, comme ailleurs, la grippe espagnole devait marquer son passage mais ses ravages ne furent pas aussi cruels que dans les localités avoisinantes.



Ballots de papier de 350 à 400 lbs chargés sur des chalands

Le moyen de transport le plus rapide entre Ste-Anne-des-Monts et Gaspé était la voie fluviale. - On aménagea donc, de façon confortable pour les passagers, un yacht d'une quarantaine de pieds de long, équipé d'un moteur à 4 cylindres pouvant développer 125 c.v. et parcourir la distance entre Ste-Anne-des-Monts et Rivière-Madeleine en moins de 4 heures - c'était un record pour le temps - . Ce yacht devait aussi être utilisé pour remorquer les chalands dans le chargement des produits et le déchargement des marchandises. Sa vie fut de courte durée car il fut détruit par le feu l'année suivante.

Les travaux débutèrent immédiatement pour la construction d'un chemin de fer d'une longueur d'environ 6 milles pour atteindre le Grand Sault où devait être érigé une usine de pâte à papier. La charte que la Compagnie avait obtenue à cette fin lui interdisait de construire son chemin de fer à moins d'un demi-mille de la rivière dans la partie où elle coulait sur le domaine seigneurial, ce qui fit que par endroits, la pente de la voie était plus élevée qu'elle aurait dû être. Il n'était pas question d'outillage mécanique à ce temps-là et ce fût une ruée de main d'oeuvre vers ce chantier qui assurait un revenu assez substantiel et l'industrie de la pêche fut totalement abandonnée. On érigea un bout de quai pour faciliter le déchargement de la machinerie lourde, tandis qu'à l'autre bout on aménageait une scierie pour les besoins de la construction.



Quai d'où partait le chemin de fer.

Commencèrent à arriver des rails, des turbines, des moteurs, des câbles de transmission, de la machinerie pour le moulin à scie. Ces premiers arrivages étaient déchargés sur des chalands dans la rivière et remorqués à l'endroit du quai pour être empilés à terre. Durant l'hiver, la machinerie fut transportée sur place avec des chevaux. Ce même hiver, il se coupa beaucoup de bois de toutes sortes dont une bonne partie servirait à la construction de viaducs qui se rencontraient assez souvent sur le parcours de cette voie ferrée et dont un, en particulier, atteignait 75 pieds de hauteur.